



აუდიტორების აუდიტის ანგარიში

სახელმწიფო აუდიტის სამსახური



სახელმწიფო აუდიტის სამსახური

სახელმწიფო აუდიტის სამსახური

„ვაშტიკი“

ეკონომიკური საქმიანობის სფეროს აუდიტის

დეპარტამენტის უფროსი

თორნიკე შერმადინი

26 სექტემბერი 2023 წელი

N 40/36

გვ. N 1

„შიდასახელმწიფოებრივი გზების აპტივების

მართვის პროექტის (SRAMP)“

2022 წლის ეფექტიანობის აუდიტის ანგარიში

საჩივრი

შემაჯამებელი მიმოხილვა	6
შესავალი	8
დამოუკიდებელი აუდიტის მიზნები, მასშტაბი და მეთოდოლოგია	10
პროექტის საოპერაციო პროცესის მიმოხილვა	11
ხარჯების დადასტურება	12
განსახლების სამოქმედო გეგმები (RAP)	14
ხიდისთავი-ატენი-ბოშური	14
თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორი	15
გურიის რეგიონის პროექტები	16
(i) პროექტით გათვალისწინებული საქმიანობების მიმდინარეობის შემოწმება	17
(ii) სესხის მიზნობრიობასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLI's)	32
(iii) სას-ის მიგნება და შესაბამისი რეკომენდაცია 2022 წლისთვის	54
დასკვნა	55
დანართი „ა“. სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLIs)	57
დანართი „ბ“. ამონარიდი IFR-ებიდან (2021 წელი)	59
დანართი „გ“. სესხად გამოყოფა	61
დანართი „დ“. სესხად გამოყოფა	62
დანართი „ე“. სესხად გამოყოფა	63
დანართი „ვ“. სესხად გამოყოფა	64
დანართი „ზ“. სესხად გამოყოფა	65
დანართი „თ“. მეთოდოლოგია და აუდიტის მიმდინარეობისას შემოწმებული დოკუმენტების ჩამონათვალი	66
დანართი „ი“. მოთხოვნები გარემოსა და სოციალურ საკითხთა, ასევე ტექნიკური ექსპერტის მიმართ	68
რუკა გზის 6 მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტის ფარგლებში	69

გამოყენებული ტერმინები და შემოკლებები

AADT	წლის საშუალო დღიური ნაკადი
CQS	კვალიფიკაციის მიხედვით შერჩევა
CW	სამშენებლო სამუშაოები
DLI's	სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები
ESMF	გარემოსა და სოციალურ საკითხთა მართვის ჩარჩო დოკუმენტი
GOG	საქართველოს მთავრობა
GRM	საჩივრების განხილვის მექანიზმი
LRPL ETCIC/TRRC	სსიპ – ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის საინვესტიციო ცენტრი
IPD	საერთაშორისო შესყიდვების განყოფილება
GPS	გლობალური პოზიციონირების სისტემა
HDM4	ავტომაგისტრალების განვითარებისა და მართვის მოდელი
IBRD	რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკი
IFI	საერთაშორისო საფინანსო ინსტიტუტი
IFR	შუალედური ფინანსური ანგარიშგება
IPC	შუალედური გადახდის სერტიფიკატი
IRAP	საგზაო (უსაფრთხოების) შეფასების საერთაშორისო პროგრამა
IRI	საერთაშორისო უსწორმასწორობის ინდექსი
IPF	საინვესტიციო პროექტების დაფინანსება
ISSAI	უმაღლესი აუდიტორული ორგანოების საერთაშორისო სტანდარტები
MRDI	საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტრო
NPV	წმინდა მიმდინარე ღირებულება
OPRC	შედეგსა და შესრულებაზე დაფუძნებული საგზაო კონტრაქტი
PAD	პროექტის შეფასების დოკუმენტი
POM	პროექტის მართვის სახელმძღვანელო
RAMS	გზების აქტივების მართვის სისტემა
RAP	განახლების სამოქმედო გეგმა
RD	საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი/გზების დეპარტამენტი
SAOG	სახელმწიფო აუდიტის სამსახური
SLRP-II	შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი გზების მეორე პროექტი
SLRP-III	შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი გზების მესამე პროექტი
SRAMP	შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი.



აუდიტის მოთხოვნა

სახელმწიფო აუდიტის სამსახურმა (შემდგომ – სას) ჩაატარა შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტის (შემდგომ – SRAMP ან პროექტი) დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტი (შემდგომ – დამოუკიდებელი აუდიტი). პროექტს მსოფლიო ბანკის დაფინანსებით ახორციელებს საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტი (შემდგომ – გზების დეპარტამენტი ან RD). აუდიტმა მოიცვა პროექტის მეექვსე წელი, 2022 წლის 1 იანვრიდან 2022 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდი.

სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის მიერ დამოუკიდებელი აუდიტის დასრულების შემდგომ, გზების დეპარტამენტი მსოფლიო ბანკს წარუდგენს აუდიტის დასკვნას 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით და SRAMP-ით გათვალისწინებული თანხის სესხად აღიარების მოთხოვნას. დამოუკიდებელი აუდიტი ჩატარებულია წინასწარ განსაზღვრული სამუშაო დავალების შესაბამისად¹.

სას-ის დამოუკიდებელი აუდიტის დასკვნის მიხედვით, 2022 წლისთვის სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორების (DLI's) შესრულების მდგომარეობა არის შემდეგი:

- DLI-1.2 გურიის რეგიონში საპროექტო გზების რეაბილიტაცია – 2022 წლისთვის არ იყო შესრულებული;
- DLI-1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის მიზნები, რომელიც უნდა დასრულებულიყო 2019 წელს, კვლავ შესრულების ეტაპზეა;
- DLI-2.1 გაუმჯობესებული მეთოდოლოგიის გამოყენებით, სრული ღირებულების ხუთწლიანი პროგრამის მომზადება – შესრულდა;
- DLI-2.2 საგზაო უსაფრთხოების ინტეგრაცია აქტივების მართვაში – შესრულდა;
- DLI-2.3 კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დანერგვა RD-ის გზების აქტივების მართვაში – ნაწილობრივ შესრულდა.

DLI's-ის მიზნების მიღწევის პროცენტული მაჩვენებლის საფუძველზე, დამოუკიდებელი აუდიტის ანგარიშის მიხედვით, რეკომენდებულია 2022 წლისთვის 1,621,766 აშშ დოლარის სესხად აღიარება.

1 TOR – Terms of reference for consultant services for Independent Performance Audit and verification of Disbursement-Linked Indicators



შემაჯავებელი მიმოხილვა

საქართველოს მთავრობამ, რომელიც წარმოდგენილია საქართველოს გზების დეპარტამენტის სახით, 2016 წელს დაიწყო შედეგზე დაფუძნებული შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი (SRAMP ან პროექტი), რომელიც გაგრძელდება 2023 წლის 30 ივნისამდე. პროექტი დაფინანსებულია საქართველოს მთავრობისა და მსოფლიო ბანკის მიერ, რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკის (IBRD) მიერ გაცემული სესხით (სესხი N8599-GE).

პროექტის მიზნებია: (i) გზით მოსარგებლეებისათვის სოციალურ სერვისებსა და ბაზრებზე ხელმისაწვდომობის მდგრადი ფორმით გაუმჯობესება, პროექტით გათვალისწინებული გზების მეშვეობით და (ii) საქართველოში შიდასახელმწიფოებრივი გზების ქსელის აქტივების მართვის გაუმჯობესება. 2016 წლის 28 მარტით დათარიღებული სასესიო ხელშეკრულების თანახმად, გზების დეპარტამენტმა უნდა უზრუნველყოს პროექტის დამოუკიდებელი მონიტორინგი და შეფასება დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტის ჩატარებით. ამ მიზნით მსოფლიო ბანკმა სახელმწიფო აუდიტის სამსახურს სთხოვა დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტის ჩატარება, რომელიც მოიცავს 2022 წლის 1 იანვრიდან 2022 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდს.

სას-ის აუდიტის ჯგუფმა, აუდიტორის – მალხაზ კენტელაძის და აუდიტორ – ასისტენტის – სოფიო გიგიაშვილის მონაწილეობით, პროექტის ფარგლებში განეული ხარჯების გადამოწმების მიზნით, შეისწავლეს შუალედური ფინანსური ანგარიშები (IFR), საგადახდო დავალებები, ინვოისები და ხელმოწერილი კონტრაქტები.

აუდიტის ჯგუფმა ასევე განიხილა გურიის გზების სარეაბილიტაციო სამუშაოების შესყიდვისა და მისი შემდგომი შესრულების პროცესი, საქართველოს მთავრობის დაფინანსებით – ორი და მსოფლიო ბანკის დაფინანსებით ოთხი პროექტირება-მშენებლობის პროექტების მიმდინარეობის საკითხი. გარდა ამისა, აუდიტის ჯგუფმა შეისწავლა ზედამხედველი კონსულტანტების ყოველთვიური ანგარიშები, შუალედური გადახდის სერტიფიკატები (IPC) გზების პროექტირება-მშენებლობის და რეაბილიტაციის კონტრაქტები და მათი შესაბამისობა პროექტის მართვის სახელმძღვანელოსთან (POM), ასევე პროექტის შეფასების დოკუმენტთან (PAD).

აუდიტის ჯგუფმა განიხილა ტექნიკური და გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტების მიერ მოწოდებული წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები, რათა განესაზღვრა პროექტირება-მშენებლობის და გურიის რეგიონში სარეაბილიტაციო კონტრაქტების ფარგლებში, შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების რეაბილიტაციისა და გაუმჯობესების მდგომარეობა.

ამასთანავე, აუდიტის ჯგუფმა შეისწავლა განსახლების სამოქმედო გეგმის მიხედვით საკომპენსაციო თანხების საკითხი და გზების უსაფრთხოების ინტეგრაცია აქტივების მართვის პროცესში. განხილულ იქნა განახლებული ხუთწლიანი პროგრამისა და მეშვიდე წლისთვის მომზადებული გეგმის შესაბამისობა „გზების აქტივების შენარჩუნებისა და გაუმჯობესებისთვის მრავალწლიანი გეგმის მომზადების სახელმძღვანელოსთან“, ასევე კლიმატური მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებებისთვის შემუშავებული დეტალური დიზაინი და სატენდერო დოკუმენტები და სას-ის მიერ წინა წლებში გაცემული რეკომენდაციების შესრულების სტატუსი.

IFR-ების მიხედვით, 2022 წელს განეულმა ჯამურმა ხარჯებმა შეადგინა 6,838,520 აშშ დოლარი. აუდიტის ჯგუფმა შეაფასა სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორების (DLI's) შესრულების მდგომარეობა, რომლის საფუძველზეც გასცა რეკომენდაცია 2022 წელს 1,621,766 აშშ დოლარის სესხად აღიარების თაობაზე.



DLI's-ის მიზნების პროცენტული მიღწევის დეტალები იხ. ქვემოთ წარმოდგენილ ცხრილში N1:

ცხრილი N1. DLI's მიზნების პროცენტული მიღწევის მდგომარეობა

DLI-ის მიზნები	მიღწეული DLI's შედეგები, % 2022
DLI 1.1 საპროექტო გზების რეაბილიტაცია და პერიოდული მოვლა-შენახვა OPRC-ის ფარგლებში	N/A*
DLI 1.2 გურიის რეგიონში საპროექტო გზების რეაბილიტაცია, 2022 წელი -რეაბილიტირებული გზების 45%	**
DLI 1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის მიზნების მიღწევა (2018 წელს – 60 კმ; 2019 წელს – 40 კმ)	93.39***
DLI 2.1 გაუმჯობესებული მეთოდოლოგიის გამოყენებით, სრული ღირებულების ხუთწლიანი პროგრამის მომზადება	100
DLI 2.2 საგზაო უსაფრთხოების ინტეგრაცია აქტივების მართვაში (200 კმ – 2022 წელს)	100
DLI 2.3 კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დანერგვა RD-ის გზების აქტივების მართვაში, კლიმატური ცვლილებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის დასრულება.	****

* სასესიო ხელშეკრულების ცვლილების მიხედვით, აქტივობები პროექტის 4-6 წლის განმავლობაში DLI-1.1-ის ნაწილში აღარ არის გათვალისწინებული.

** მონაცემები დათვლილია ფაქტობრივად რეაბილიტირებული გზის მონაკვეთების მიხედვით.

*** მონაცემი დათვლილია ფაქტობრივად რეაბილიტირებული გზის მონაკვეთების მიხედვით. 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯამურად (მეორე, მესამე, მეოთხე მეხუთე და მეექვსე წლები) შესრულებულია 99.44%-ით.

**** აღნიშნულ DLI-ზე TOR-ით განსაზღვრული, 2021 წლის მიზნები მიღწეულია 2022 წელს, ხოლო 2022 წლისთვის განსაზღვრული მოთხოვნები არ არის შესრულებული.

მიმდინარე დამოუკიდებელი აუდიტის შედეგად, სას-მა გამოავლინა ერთი მიმართულება, სადაც შესაძლებელია საქმიანობის გაუმჯობესება.

აუდიტის მიზნება 1 (2022 წ.)

2022 წელს პროექტირება-მშენებლობისა და გურიის რეგიონის ფარგლებში მიმდინარე პროექტებზე 2021 წელს ექსპერტების მიერ გამოვლენილ შეუსაბამობებზე გაცემული რეკომენდაციების უმეტესობა, არ შესრულებულა. კერძოდ, გარემოსდაცვითი და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის მიერ 2021 წელს გაცემული 6 რეკომენდაციიდან 5 არ არის შესრულებული.

რაც შეეხება ტექნიკური ექსპერტის მიერ 2021 წელს გაცემულ 11 რეკომენდაციას, მათგან შესრულებულია 3, ნაწილობრივ შესრულებულია 2, ხოლო 6 არ შესრულებულა.

აუდიტის რეკომენდაცია 1 (2022 წ.)

შიდა სახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროცესის გაუმჯობესების მიზნით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს ტექნიკური ექსპერტისა და გარემოსდაცვითი და სოციალური ექსპერტის მიერ წინა წლებში გაცემული რეკომენდაციების შესრულების კონტროლი.



შესავალი

საქართველოს მთავრობამ, რომელიც წარმოდგენილია საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის სახით, 2016 წელს დაიწყო შედეგზე დაფუძნებული შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი, რომელიც დასრულდება 2023 წლის 30 ივნისამდე.² პროექტი დაფინანსებულია რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკის მიერ გაცემული სესხით (სესხი N8599-GE). პროექტის მიზნებია: (i) გზით მოსარგებლეებისათვის სოციალურ სერვისებსა და ბაზრებზე ხელმისაწვდომობის გაუმჯობესება პროექტით გათვალისწინებული გზების მეშვეობით და (ii) საქართველოში შიდასახელმწიფოებრივი გზების ქსელის აქტივების მართვის გაუმჯობესება.

პროექტის უმთავრესი ბენეფიციარები არიან გზით მოსარგებლეები და ამ პროექტით გათვალისწინებული შიდასახელმწიფოებრივი გზების მიმდებარედ მცხოვრები მოსახლეობა. პროექტის არეალი მოიცავს ხუთ რეგიონს, კერძოდ: მცხეთა-მთიანეთს, რაჭა-ლეჩხუმს, შიდა ქართლს, კახეთსა და გურიას. პროექტით გათვალისწინებული გზების მდგომარეობის გაუმჯობესების შედეგად, გზით მოსარგებლეებს შეუმცირდებათ მგზავრობის დრო და ავტომობილების საექსპლუატაციო დანახარჯები, ასევე გაიზრდება საგზაო უსაფრთხოება. გარდა ამისა, პროექტი უზრუნველყოფს გურიის რეგიონში გრძელვადიანი სამუშაო ადგილების შექმნას – ნაკლებად კომპლექსური მოვლა-შენახვის სამუშაოების საშუალებით, ხოლო რაჭა-ლეჩხუმის, მცხეთა-მთიანეთის, კახეთისა და შიდა ქართლის რეგიონებში – სარეაბილიტაციო სამუშაოებში მოკლევადიან დასაქმებას. საშუალო და გრძელვადიან პერსპექტივაში, სოციალურ-ეკონომიკური ცენტრები უფრო მეტად ხელმისაწვდომი გახდება მოსახლეობისათვის, რაც სოფლის მეურნეობის დარგების მიღმა დასაქმებისა და სოციალური სერვისებით (განათლება და ჯანდაცვა) სარგებლობის შესაძლებლობებს გაზრდის.

პროექტის ბენეფიციართა მეორე ჯგუფია გზების დეპარტამენტი და ადგილობრივი სამშენებლო ინდუსტრია. ტექნიკური დახმარების შედეგად, გზების დეპარტამენტი კიდევ უფრო გაზრდის თავის შესაძლებლობებს შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების დაგეგმარების, ბიუჯეტირების, განხორციელებისა და მონიტორინგის სფეროში. მოსალოდნელია, რომ პროექტის მეშვეობით ადგილობრივი სამშენებლო ინდუსტრია გაზრდის თავის შესაძლებლობებს ისეთი კონტრაქტების მართვასა და განხორციელებაში, სადაც რისკების დიდი ნაწილი გადაეცემა კერძო სექტორს. გარდა ამისა, პროექტი საშუალებას მისცემს სამშენებლო ინდუსტრიას, დააგროვოს სახელმწიფო და კერძო სექტორის გრძელვადიანი პარტნიორობისთვის, მათ შორის, შედეგზე დაფუძნებული საგზაო კონტრაქტების (OPRC) შესრულებისთვის საჭირო გამოცდილება.

პროექტი SRAMP შედგება ორი კომპონენტისგან, რომლის ღირებულებაც 48 მლნ აშშ დოლარი. IBRD-ის სესხის ღირებულება შეადგენს 40 მლნ აშშ დოლარს, საიდანაც 100%-ით ფინანსდება სესხით გათვალისწინებული 39.9 მლნ აშშ დოლარის ღირებულების ხარჯები (100,000 აშშ დოლარი სესხის გაცემის საკომისიო). მსესხებელი ადასტურებს, რომ უზრუნველყოფს პროექტის თანადაფინანსებას, მთლიანი ღირებულებიდან 8 მლნ აშშ დოლარის ოდენობით. პროექტი შემუშავებულია როგორც შედეგებზე დაფუძნებული საინვესტიციო პროექტების დაფინანსება (IPF), სადაც პროექტის ფარგლებში გადახდას დაქვემდებარებული ხარჯების ასახვა ხდება IFR-ებში, ხოლო სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული DLI-ის სამიზნე მაჩვენებლები აღწერილია ქვემოთ:

2 N1 ცვლილება სასესიო ხელშეკრულებაში შევიდა 2021 წლის 30 ივლისს.



კომპონენტი 1. შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების გაუმჯობესება და შენარჩუნება (სავარაუდო ღირებულება: 46.40 მლნ აშშ დოლარი; რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკის დაფინანსება: 38.66 მლნ აშშ დოლარი). აღნიშნულ კომპონენტს გააჩნია ორი მიზანი: (i) შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების გაუმჯობესებისა და შენარჩუნების ხელშეწყობა და (ii) საქართველოს ღარიბ და ნაკლები კავშირის მქონე რეგიონებში საქართველოს მოქალაქეებისთვის სოციალურ მომსახურებებზე წვდომისა და მათი ეკონომიკურ აქტივობებში ჩართულობის ზრდა, პროექტირება-მშენებლობისა და რეაბილიტაციის კონტრაქტების მეშვეობით. აღნიშნული სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებულ ინდიკატორებზე დაფუძნებული კომპონენტია და მისი დაფინანსება ხდება დადგენილი DLI-ების შესრულების შესაბამისად (იხ. დანართი „ა“).

კომპონენტი 2. შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების გაუმჯობესებული დაგეგმარება და მენეჯმენტი (სავარაუდო ღირებულება: 1.5 მლნ აშშ დოლარი; რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკის დაფინანსება: 1.25 მლნ აშშ დოლარი). აღნიშნული კომპონენტის მიზანია ხელი შეუწყოს ინსტიტუციურ რეფორმებს, რომლებიც მიზნად ისახავს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მთლიანი გზების აქტივების მართვაში ინოვაციური მენეჯმენტის პრაქტიკის ინტეგრირებასა და შესაძლებლობების გაფართოებას არა მხოლოდ პროექტით გათვალისწინებულ, არამედ მთლიანი შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მრავალწლიანი პროგრამების შემუშავებასა და წლიურ დაგეგმარებასთან მიმართებით. ეს არის DLI-ზე დაფუძნებული კომპონენტი და დაფინანსება დაკავშირებულია დადგენილი ინდიკატორების შესრულებასთან. კომპონენტი ეფუძნება მთელ რიგ საქმიანობას, რომლებიც განხორციელდა მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული პროექტების ფარგლებში და მოიცავს: (i) შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი გზების მეორე პროექტის (SLRP-II) ფარგლებში – გზების აქტივების მართვის სისტემის (RAMS) განვითარებას, (ii) საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მეთოდოლოგიის გაუმჯობესებას, შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების ხუთწლიანი პროგრამის და წლიური გეგმის მომზადებას, ასევე (iii) შიდასახელმწიფოებრივი და ადგილობრივი გზების მესამე პროექტის ფარგლებში (SLRP-III) საგზაო (უსაფრთხოების) შეფასების საერთაშორისო პროგრამის (iRAP) პილოტირებას.

2016 წლის 28 მარტით დათარიღებული სასესიო ხელშეკრულების თანახმად, გზების დეპარტამენტმა უნდა უზრუნველყოს პროექტის ინდივიდუალური მონიტორინგი და შეფასება ეფექტიანობის დამოუკიდებელი აუდიტის განხორციელებით.



დამოუკიდებელი აუდიტის მიზნები, მასშტაბი და მეთოდოლოგია

2022 წლის 1 იანვრიდან 2022 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდის დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტის მიზანი შედგებოდა ოთხი ძირითადი კომპონენტისაგან:

(i) პროექტის ფარგლებში გაწეული ხარჯების დადასტურება. აღნიშნულის მიზანი იყო იმის დადასტურება, რომ პროექტის ფარგლებში გაწეული ხარჯები ექვემდებარება ანაზღაურებას და გაწეულ იქნა საქართველოსა და რეკონსტრუქციისა და განვითარების საერთაშორისო ბანკს შორის 2016 წლის 28 მარტს დადებული სესხის ხელშეკრულების პირობებით გათვალისწინებული შესყიდვების განსახორციელებლად.

აღნიშნული კომპონენტის კიდევ ერთი მიზანი იყო კომპენსაციის გაცემის დადასტურება განსახლების სამოქმედო გეგმების მიხედვით (RAP), ასეთის არსებობის შემთხვევაში.

(ii) პროექტით განსაზღვრული აქტივობების მიმდინარეობის შემოწმება. აღნიშნულის მიზანი იყო გზების დეპარტამენტის მიერ პროექტით განსაზღვრული აქტივობების შესრულების მიმდინარეობის შემოწმება მეექვსე წელს, 2022 წლის 1 იანვრიდან 2022 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდში; კომპონენტი ასევე მოიცავდა იმ საქმიანობებს, რომლებიც დაგეგმილი იყო მესამე წელს, 2019 წლის 31 დეკემბერს დასრულებული წლისთვის, მაგრამ გადატანილ იქნა მე-6 წელს. კომპონენტი მოიცავდა:

(ა) 1.1 ქვეკომპონენტის მიმდინარეობის მიმოხილვა – შერჩეული შიდასახელმწიფოებრივი გზის მონაკვეთების რეაბილიტაცია გურიის რეგიონში;

(ბ) 1.2 ქვეკომპონენტის მიმდინარეობის მიმოხილვა – შიდასახელმწიფოებრივი საავტომობილო გზების აქტივების რეაბილიტაცია და გაუმჯობესება პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში.

(iii) 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორების მიმდინარეობისა და შესრულების შემოწმება. აღნიშნულის მიზანი იყო სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორების შესრულებისა და იმ თანხის განსაზღვრა, რომელიც ოფიციალურად უნდა აღიარდეს სესხად. 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით; სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები განისაზღვრა შემდეგნაირად:

- DLI 1.2 გურიის რეგიონში საპროექტო გზების რეაბილიტაცია;
- DLI 1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის მიზნების მიღწევა;
- DLI 2.1 გაუმჯობესებული მეთოდოლოგიის გამოყენებით, სრული ღირებულების ხუთწლიანი პროგრამის მომზადება;
- DLI 2.2 საგზაო უსაფრთხოების ინტეგრაცია აქტივების მართვაში;
- DLI 2.3 კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დანერგვა RD-ის გზების აქტივების მართვაში.



საჩუქრის დადასტურება

ETCIC/TRRC პასუხისმგებელია ფინანსური ანგარიშგებების მომზადებასა და წარდგენაზე. ხარჯები აისახება შუალედურ ფინანსურ ანგარიშგებებში, რომლებიც მზადდება კვარტალურად და მოიცავს შემდეგ ანგარიშგებებს³:

- პროექტის დაფინანსების წყაროებისა და ფულადი სახსრების გამოყენების შეჯამება;
- ფულადი სახსრების გამოყენების შეჯამება პროექტის კომპონენტების მიხედვით;
- საბალანსო ანგარიშგება;
- პროექტისთვის განსაზღვრული სახაზინო ანგარიშის შესახებ ანგარიშგება;
- ხარჯების შესახებ ანგარიშგება, ანგარიშის გახარჯვის გრაფიკი;
- პროექტის ფულადი პროგნოზები;
- DLI აუდიტზე დაყრდნობით, პროექტის ნებადართული დაფინანსებული ხარჯების შეჯამება.

აუდიტის პერიოდში მომზადდა და მსოფლიო ბანკს წარედგინა 4 შუალედური ფინანსური ანგარიშგება. ETCIC/TRRC-ის ფინანსური მენეჯმენტის სახელმძღვანელოს მიხედვით, რომელიც SRAMP-ისთვისაა განკუთვნილი, ფინანსურ ანგარიშგებაში ხარჯები აღიარებულია საკასო მეთოდით, მსოფლიო ბანკის მოთხოვნების შესაბამისად.

აუდიტის ჯგუფმა მიმოიხილა 2022 წლის 1 იანვრიდან 2022 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში მომზადებული ყველა შუალედური ფინანსური ანგარიშგება, ასევე მიმოიხილა და შეისწავლა ხარჯებთან დაკავშირებული ანგარიშფაქტურები, საგადახდო დავალებები, გაფორმებული ხელშეკრულებები და შესყიდვების გეგმა. დამოუკიდებელმა აუდიტმა შეამოწმა საანგარიშო პერიოდში გაწეული ხარჯების მიზნობრიობა (დეტალები იხ. ცხრილში N2), ხოლო ამონარიდი შუალედური ფინანსური ანგარიშგებიდან წარმოდგენილია „ბ“ დანართში.

3 საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის მინისტრის 2015 წლის 16 აპრილის ბრძანება №17/6



ცხრილი N2. გაწეული ხარჯების დეტალები

დასახელება	ხელშეკრულება #	თანხა USD 2022 წელი	წყარო
AGT Management	SRAMP/CW/NCB-01	–	IBRD
AGT Management	SRAMP/CW/NCB-05	–	IBRD
Saqmilsadenmsheni	SRAMP/CW/NCB-03 Lot 1	48,383	IBRD
Orientiri	SRAMP/CW/NCB-03 Lot 2	–	IBRD
AZ. Inshaat Georgia	SRAMP/CW/NCB-04 Lot 1	–	IBRD
AZ. Inshaat Georgia	SRAMP/CW/NCB-04 Lot 2	–	IBRD
Ltd. RTD	SRAMP/CW/NCB-09	88,702	IBRD
Ltd. China Road & Bridge	SRAMP/CW/NCB-10	737,217	IBRD
Ltd. China Road & Bridge	SRAMP/CW/NCB-11 Lot 1	314,016	IBRD
Ltd. China Road & Bridge	SRAMP/CW/NCB-11 Lot 2	700,707	IBRD
Ltd. China Road & Bridge	SRAMP/CW/NCB-11 Lot 3	759,455	IBRD
Ltd. China Road & Bridge	SRAMP/CW/NCB-11 Lot 4	(1,034,698)*	IBRD
Ltd. China Road & Bridge	SRAMP/CW/NCB-12 Lot 1	647,270	IBRD
Ltd. China Road & Bridge	SRAMP/CW/NCB-12 Lot 2	73,746	IBRD
Ltd. China Road & Bridge	SRAMP/CW/NCB-12 Lot 3	323,164	IBRD
Ltd. Serpantini	SRAMP/CW/NCB-13	2,074,782	IBRD
TNM Limited	SRAMP/CS/QCBS-01	1,675,984	IBRD
Direction & Nievelt	SRAMP/CS/QCBS-02	393,292	IBRD
Dongsung Eng	SRAMP/CS/CQS-04	36,580	IBRD
Consulting Expenses	Consultant Services	19,773	GOG
ჯამი		6,858,373	

* აღნიშნული თანხა წარმოადგენს პროექტის, SRAMP/CW/NCB-11 Lot 4-ის ფარგლებში გადახდილი ავანსის უკან დაბრუნებას, კონტრაქტორის მიერ მიმდინარე სამუშაოების შეწყვეტის საფუძველზე.



განსახლების სამოქმედო გეგმა (RAP)

გზების დეპარტამენტის გარემოს დაცვისა და სოციალური საკითხების სამსახური მართავს გარემოს დაცვისა და სოციალურ საკითხებს, სხვადასხვა საერთაშორისო ინსტიტუტის (IFI) მიერ დაფინანსებული ყველა პროექტისთვის. სამსახური პასუხისმგებელია გარემოს დაცვისა და სოციალური დოკუმენტების მომზადებაზე, განსახლებისა და მიწის შესყიდვის დოკუმენტაციის ჩათვლით, აგრეთვე განსახლების პროცესის მონიტორინგზე. დეპარტამენტი აწარმოებს ელექტრონულ ჟურნალს გარემოს დაცვითი და სოციალური ხასიათის საჩივრების შესახებ, სადაც აღრიცხავს მონაცემებს, მათ შორის, მომჩივნის სახელს, საჩივრის შინაარსს და შემდგომ განხორციელებულ პროცედურებს.

ხიდისთავი-ატენი-ბოშური

შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი (SRAMP) ითვალისწინებს ხიდისთავი-ატენი-ბოშურის გზის მონაკვეთის (12.4 კმ-დან 22.5 კმ-მდე) რეაბილიტაციას. გზის კონკრეტული მონაკვეთის გაფართოებისთვის საჭირო იყო მიმდებარე სოფლებისთვის განსახლების სამოქმედო გეგმის მომზადება.

განსახლების სამოქმედო გეგმა მომზადდა 2018 წლის ივლისში და 2018 წლის 14 სექტემბერს შეთანხმდა მსოფლიო ბანკთან და ითვალისწინებდა 40 მიწის ნაკვეთის ნაწილობრივ შეძენას.

განსახლების სამოქმედო გეგმის განხორციელებისას გაირკვა, რომ რუკაზე მიწების საკადასტრო მონაცემები საჯარო რეესტრში არასწორად იყო დარეგისტრირებული. მიწის მესაკუთრეებს გზების დეპარტამენტთან კოორდინაციით მოუწიათ მათი ხელახალი რეგისტრაცია.

მთლიანობაში, 2018 და 2019 წლებში შეძენილ იქნა, შესაბამისად, 8 და 5 მიწის ნაკვეთი. გადახდილმა კომპენსაციამ 2018 წლის 31 დეკემბრისთვის შეადგინა 16,004 ლარი, ხოლო 2019 წლის 31 დეკემბრისთვის – 21,532 ლარი.⁴ აუდიტის ჯგუფმა განიხილა კომპენსაციის გადახდასთან დაკავშირებული ყველა ძირითადი დოკუმენტი. საჯარო რეესტრის მონაცემებით, 13 მიწის ნაკვეთზე საკუთრების უფლება სათანადო წესით გადაეცა გზების დეპარტამენტს. საკომპენსაციო თანხები გადახდილია სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.

სახელმწიფომ საკუთრებაში ასევე მიიღო 6 მიწის ნაკვეთი ყოველგვარი კომპენსაციის გადახდის გარეშე, რადგან ფიზიკურმა პირებმა ვერ შეძლეს აღნიშნული მიწების დარეგისტრირება; დარჩენილ 21 მიწის ნაკვეთზე კონკრეტული აქტივობების განხორციელების აუცილებლობა აღარ იყო.

გზების დეპარტამენტში სულ შემოვიდა 3 საჩივარი. აქ დასმული საკითხები მოლაპარაკებების შედეგად სრულად არის გადაწყვეტილი.

2022 წელს აქტივობები არ განხორციელებულა.

4 ეს თანხა მოიცავს დამატებით კომპენსაციას იმ მოსახლეზე, რომელსაც პროექტიდან გამომდინარე მოუწია მიწიდან შემოსავლის 10%-ზე მეტის დათმობა.



თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორი

შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი (SRAMP) ითვალისწინებს თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის გზის მონაკვეთის (1კმ-დან 30კმ-მდე) რეაბილიტაციას. გზის კონკრეტული მონაკვეთის გაფართოება საჭიროებდა მიმდებარე სოფლებისთვის განსახლების სამოქმედო გეგმის მომზადებას.

პროექტი მოიცავდა 132 მიწის ნაკვეთს, საიდანაც 115 მიწის ნაკვეთი სახელმწიფოს საკუთრებაში იყო. შესაბამისად, განსახლების სამოქმედო გეგმა მომზადდა 17 მიწის ნაკვეთზე და 2019 წლის 21 მაისს შეთანხმდა მსოფლიო ბანკთან. ქვემოთ მოცემულ ცხრილში წარმოდგენილია ინფორმაცია განსახლების გეგმაში შეტანილი 17 მიწის ნაკვეთის შესახებ:

ცხრილი N3. მიწის ნაკვეთების მონაცემები

მიწის ნაკვეთების რ-ბა	აღწერილობა
5 მიწის ნაკვეთი	2021 წელს 3 მიწის ნაკვეთზე მიმდინარეობდა საჯარო რეესტრში რეგისტრაციის პროცესი, 2 ნაკვეთი დარეგისტრირდა ფიზიკურ პირებზე.
5 მიწის ნაკვეთი	2021 წელს მიმდინარეობდა მოლაპარაკებები გზების დეპარტამენტთან და კონტრაქტორთან.
4 მიწის ნაკვეთი	შეძენილია 2019 წელს 11,501 ლარად.
2 მიწის ნაკვეთი	ფიზიკურმა პირებმა ვერ შეძლეს საჯარო რეესტრში დარეგისტრირება და მიიღეს 5,050 ლარის კომპენსაცია მხოლოდ მრავალწლიანი ნარგავებისთვის.
1 მიწის ნაკვეთი	სწორად დარეგისტრირების შემდეგ, მიწის ნაკვეთის საკადასტრო მონაცემები აღარ იკვეთებოდა გასაყვანი გზის მონაკვეთთან, შედეგად, გზების დეპარტამენტის მიერ გამოსყიდვა აღარ გახდა საჭირო.

აუდიტის ჯგუფმა განიხილა კომპენსაციის გადახდასთან დაკავშირებული ყველა შესაბამისი დოკუმენტი. საჯარო რეესტრის ინფორმაციის თანახმად, შეძენილ 4 მიწის ნაკვეთზე საკუთრების უფლება სათანადო წესით გადაეცა გზების დეპარტამენტს. საკომპენსაციო თანხები გადახდილია სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.

2020 წელს მიწის შესყიდვის მიზნით, 2019 წელს გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე სულ გადახდილია 261.7 ლარი. თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის გზის მონაკვეთზე განსახლების გეგმასთან დაკავშირებული სხვა აქტივობები 2021 წელს არ განხორციელებულა.

თუმცა, 2022 წელს აღნიშნული მიწის ნაკვეთები მოხვდა მინიმალიზაციაში,⁵ შესაბამისად, არ გახდა საჭირო განსახლების პროცედურის ჩატარება. აღნიშნულ ფაქტს ადასტურებს როგორც გზების დეპარტამენტის წარმომადგენელი, ასევე შესაბამისი ექსპერტი, გარემოსდაცვითი და სოციალური შესაბამისობის აუდიტის ანგარიშში.

5 მინიმალიზაცია გულისხმობს პროექტით გათვალისწინებული სამუშაოების ჩატარებას, კონკრეტული მიწის გამოსყიდვის საჭიროების გარეშე.

გურიის რეგიონის პროექტები

გურიის რეგიონში საპროექტო შვიდივე ლოტისთვის საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ მომზადებულია და ხორციელდება შემოკლებული განსახლების სამოქმედო გეგმა (ARAP). ARAP-ის ფარგლებში დადგინდა, რომ გზების რეაბილიტაციის დროს (7 ლოტი) მოსალოდნელია მცირე დროებითი ზემოქმედება მითითებული და/ან კერძო საკუთრებაში არსებული მიწის ნაკვეთების ზოგიერთ ღობეზე არსებული გზის გასწვრივ განთავსებული მიწისქვეშა წყლის მიღების შეცვლისას. საერთო ჯამში, შვიდივე ლოტის სარეაბილიტაციო გზის მონაკვეთებზე იდენტიფიცირებულია 78 ადგილი, სადაც პროექტის ზემოქმედების ქვეშ ექცევა იქ არსებული ღობეები, 70 – კერძო საკუთრებაში ან გამოყენებული და 8 სახელმწიფო საკუთრებაში არსებული, რისთვისაც ARAP-ით გათვალისწინებულია შესაბამისი ღონისძიებები მოსალოდნელი ზემოქმედების შესამცირებლად.

იქიდან გამომდინარე, რომ ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის საავტომობილო გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია, რომლის ფარგლებში მოსალოდნელი იყო 10 კერძო საკუთრებაზე სავარაუდო ზემოქმედება, SRAMP-ის ფარგლებში აღარ განხორციელდა, თავიდან იქნა აცილებული ზემოქმედება 10 ნაკვეთზე.

ამასთანავე აღსანიშნავია, რომ პროექტების ფარგლებში ამოქმედებულია საჩივრების მიღების და განხილვის მექანიზმი. საანგარიშო პერიოდში დაფიქსირებულია, სულ 40 საჩივარი; აქედან, 17 საჩივარი არის მიმდინარე, 2 – მოგვარდა, მაგრამ ჯერ არ დასრულებულა, 1 – მოლოდინის რეჟიმშია, 15 – დაიხურა, 5 – განხილულ იქნა და უარყოფილია. საჩივრების სტატუსები მოცემულია N4 ცხრილში.

ცხრილი N4. საჩივრების სტატუსები

სტატუსი	NCB 11-1	NCB 11-2	NCB 11-3	NCB 11-4	NCB 12-1	NCB 12-2	NCB 12-3	სულ
მიმდინარე	1	10	-	-	3	-	3	17
მოგვარებული	-	-	-	-	1	1	-	2
მოლოდინის რეჟიმში	-	-	-	-	-	1	-	1
დაიხურა	3	-	-	1	4	7	-	15
უარყოფილი	-	1	-	-	-	2	2	5
სულ	4	11	0	1	8	11	5	40



(i)პროექტით გათვალისწინებული საქმიანობების მიმდინაეოების შემოწმება

ა) გაჩეომსა და სოციალური საკითხთა ექსპერტთა დაკავშირებული საკითხები

ქვემიზანი (ii) ითვალისწინებდა 2023 წელს პროექტში გარემოსა და სოციალური საკითხთა ექსპერტის ჩართულობას, გზების დეპარტამენტთან გაფორმებული ხელშეკრულებების საფუძველზე. 2023 წლის 9 თებერვალს გზების დეპარტამენტმა ოფიციალური ვებგვერდზე გამოაქვეყნა მოწვევა, აუდიტის ანგარიშის მოსამზადებლად საექსპერტო მოსახურების შესყიდვის მიზნით (ინფორმაცია მოთხოვნების შესახებ იხ. „თ“ დანართში).

ინტერესი გამოხატა მხოლოდ ერთმა ექსპერტმა. 2023 წლის 14 მარტს ხელი მოეწერა ხელშეკრულებას გზების დეპარტამენტსა და გარემოსა და სოციალური საკითხთა ექსპერტს შორის. ხელშეკრულებების თანახმად, ექსპერტს მოეთხოვებოდა საბოლოო ანგარიშის მომზადება დავალების დაწყებიდან არაუგვიანეს 30 დღეში.

ტექნიკური დავალების (TOR) თანახმად, გარემოსა და სოციალური საკითხთა ექსპერტის სამუშაო დავალება მოიცავდა შემდეგს:

- პროექტირება-მშენებლობის – 6 და რეაბილიტაციის 7 კონტრაქტის შემოწმება (იხ. ცხრილები: N6, N8 და N11) იმის დასადგენად, მოიცავდა თუ არა საკონტრაქტო დოკუმენტაცია დამკვეთის (გზების დეპარტამენტი) გარემოსა და სოციალური მართვის გეგმას;
- ზედამხედველი კონსულტანტების მიერ საავტომობილო გზების დეპარტამენტისთვის წარდგენილი 12 ყოველთვიური ანგარიშის განხილვა (2022 წლის იანვრიდან 2022 წლის დეკემბრის ჩათვლით), კონტრაქტორების მიერ გარემოსა და სოციალური კუთხით შესრულებული სამუშაოების შესახებ ანგარიშებში ასახული ინფორმაციის რეალურობის დასადგენად;
- სამშენებლო ობიექტების მონახულება, სადაც აქტივობები მიმდინარეობდა 2022 წლის 1 იანვრიდან 2022 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში და აღნიშნულის ანგარიშში ასახვა იმ შემთხვევაში, თუ ვიზუალური დათვალიერების საფუძველზე, იკვეთება:
 - (i) სამშენებლო მასალების და ნარჩენების ნაყარის უნესრიგო განთავსება სამშენებლო უბნებსა და მის გარშემო ტერიტორიაზე;
 - (ii) ახლომდებარე მცენარეების და ინფრასტრუქტურის (სარწყავი არხები, ელექტროგადამცემი ხაზები, ადგილობრივი გზები და სხვ.) დაზიანება, რომელიც შესაძლოა გამოწვეული იყოს საგზაო სამუშაოებით;
 - (iii) აქტიური ეროზია/ჩამოჭრილი ფერდობების ჩამოშლა;
 - (iv) საგზაო უსაფრთხოების ნიშნებისა და მოწყობილობების (უსაფრთხოების ბარიერები, შემღუდვის და გამაფრთხილებელი საგზაო ნიშნები და სხვ.) მნიშვნელოვანი დაზიანება ან არარსებობა;
 - (v) სამშენებლო ობიექტების მიმდებარედ განთავსებული სახლები/ნაგებობები, რასთან მიახლოვება არ არის უსაფრთხო ან/და აშკარად დაზიანებულია, რაც შესაძლოა გამოწვეული იყოს საგზაო სამუშაოებით;
 - (vi) სამშენებლო უბანზე უსაფრთხოების წესების აშკარა დარღვევა (ობიექტზე მომუშავე პერსონალი შუქამრეკლი ჟილეტების, შესაბამისი ფეხსაცმლის, ჩაფხუტის და სხვა პერსონალური დაცვის მოწყობილობების გარეშე).



- დადასტურებას, რომ საავტომობილო გზების დეპარტამენტში არსებობს გარემოსდაცვითი და სოციალურ საკითხებთან დაკავშირებული საჩივრების ნუსხა;
- დადასტურებას, რომ ფუნქციონირებს საჩივრების განხილვის მექანიზმი, მათ შორის, დანიშნული არიან ამ საკითხებზე საკონტაქტო პირები, გასაჯაროვდა ინფორმაცია და ადგილობრივი მოსახლეობისთვის ხელმისაწვდომია საჩივრების განხილვის საკითხებზე პასუხისმგებელ პირთა საკონტაქტო მონაცემები; როგორც კონტრაქტორების ან/და ზედამხედველის, ისე საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ დაცულია საჩივრების ნუსხა. უნდა დადასტურდეს, რომ საჩივრების ნუსხაში შეტანილია საკმარისი მტკიცებულება იმისა, რომ საჩივრები გადაჭრილია ან მიმდინარეობს გადაჭრის პროცესი, ხოლო გადაუწყვეტელი საჩივრების შემთხვევაში, დასახულია მკაფიო ნაბიჯები, რომელთა გადამგმასაც აპირებს დეპარტამენტი;
- რაჭის რეგიონში კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის ღონისძიებების განხორციელების სტატუსის შემოწმება;
- ექსპერტის მიერ მომზადებული დასკვნა უნდა მოიცავდეს რეკომენდაციებს იმ საკითხების გასაუმჯობესებლად, რომლებიც პრობლემურია და გამოვლინდა შეუსაბამოებში.

2023 წლის მაისში გარემოსა და სოციალურ საკითხთა კონსულტანტის მიერ წარდგენილი საბოლოო ანგარიშის საფუძველზე გამოიკვეთა შემდეგი გარემოებები:

ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშები

ზედამხედველი კომპანიის მიერ მომზადებულ ყოველთვიურ ანგარიშებში დეტალურად და სრულად არის აღწერილი აუდიტის პერიოდში განხორციელებული გარემოსა და სოციალური მონიტორინგის შედეგები.

პროექტირება-შენებლობის კონტრაქტები:

ქვემოთ წარმოდგენილია ზედამხედველის ყოველთვიურ ანგარიშებში გამოვლენილი გარემოსა და სოციალურ საკითხებთან დაკავშირებული შეუსაბამოებები, რომლებიც ეხება ყველა ან კონკრეტულ გზის მონაკვეთს:

SRAMP/CW/NCB-13: თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინოგორის გზა (კპ1 – კპ30)

- ძირითადი შეუსაბამოებები დაკავშირებული იყო უსაფრთხოების საკითხებთან, კონკრეტულად, პერსონალის მხრიდან არ ხდებოდა დამცავი ტანისამოსის (ჩაფხუტები, ფეხსაცმელი) გამოყენება, რაზედაც არაერთხელ გადაეცა გამაფრთხილებელი ინსტრუქციები კონტრაქტორს. ამასთანავე, ზედამხედველის ანგარიშების შესაბამისად კონტრაქტორს მიეცა ინსტრუქტაჟები უსაფრთხოების ნიშნების დამატებასთან დაკავშირებით;
- სამშენებლო ობიექტზე ნარჩენების უბნები მოწყობილი არ არის და კომპანიის განმარტებით, ყველა ტიპის ნარჩენის გატანა ხდება სოფ. რუისპირში არსებულ საწარმოო ბაზაზე;
- ზედამხედველის ანგარიშებს არ ერთვის შესაბამისი ნებართვის მექანიზმთან კონტრაქტორის მიერ გაფორმებული ხელშეკრულება, სახიფათო ნარჩენების გატანასთან დაკავშირებით;
- ზედამხედველის ანგარიშების შესაბამისად, კონტრაქტორმა განახორციელა მცენარეული საფარის ჭრა, რომელიც დასაწყობებული იყო მათივე საწარმოო ბაზის ტერიტორიაზე.



- კომპანიას აღნიშნულთან დაკავშირებით, არც ჭრის ნებართვა და არც მიღება-ჩაბარების აქტი, მოჭრილი მცენარეული საფარის გადაცემასთან დაკავშირებით, არ წარმოუდგენია;
- სამშენებლო ობიექტზე განხორციელებული სავსე მონიტორინგის დროს შეინიშნება უსაფრთხოების ნიშნების ნაკლებობა. განსაკუთრებით სამშენებლო ხიდის მიმდებარედ, სადაც მოწყობილია დროებითი გადასასვლელი, აღჭურვილი არ არის მყარი ბარიერებით და შემოსაზღვრულია მხოლოდ ლენტით, რაც ვერ უზრუნველყოფს უსაფრთხოებას.

SRAMP/CW/NCB-10: ჟინვადი-ბაჩისახო-შაშილის გზა (კმ25.5 – კმ32)

- ძირითადი შეუსაბამობები დაკავშირებული იყო უსაფრთხოების საკითხებთან, კონკრეტულად, პერსონალის მხრიდან არ ხდებოდა დამცავი ტანსაცმლის (ჩაფხუტები, ფეხსაცმელი) გამოყენება, რაზედაც კონტრაქტორს არაერთხელ გადაეცა გამაფრთხილებელი ინსტრუქციები. ამასთანავე, ზედამხედველის ანგარიშების შესაბამისად კონტრაქტორს მიეცა ინსტრუქტაჟები უსაფრთხოების ნიშნების დამატებასთან დაკავშირებით;
- ზედამხედველის ანგარიშებში არ არის მოცემული ინფორმაცია სახიფათო ნარჩენების წარმოქმნასთან დაკავშირებით;
- ანგარიშებს არ ერთვის კონტრაქტორის მიერ შესაბამისი ნებართვის მქონე კომპანიასთან გაფორმებული ხელშეკრულება, სახიფათო ნარჩენების გატანასთან დაკავშირებით.

საინჟინერო-სამშენებლო გზის რეკონსტრუქცია

ქვემოთ წარმოდგენილია ზედამხედველის ყოველთვიურ ანგარიშებში გამოვლენილი გარემოსა და სოციალურ საკითხებთან დაკავშირებული შეუსაბამობები, რომლებიც ეხება ყველა გზის მონაკვეთს:

- კონტრაქტორს არ აქვს დანერგილი ნარჩენების მართვის სათანადო სისტემა;
- არ აქვს შემუშავებული ნარჩენების მართვის გეგმები;
- კონტრაქტორს არ აქვს წარმოდგენილი ინფორმაცია ტრენინგების ჩატარების შესახებ;
- არ აქვს წარმოდგენილი ინფორმაცია დასახლებული პუნქტების მიმდებარედ განხორციელებული გარემოსდაცვითი (ხმაური და ვიბრაცია) ინსტრუმენტული მონიტორინგის შესახებ;
- სამშენებლო უბნების პერიოდული მორწყა ხორციელდება, თუმცა არარეგულარულად.

კონტრაქტორს არაერთხელ მიეცა ზედამხედველი კომპანიის მიერ მითითება უსაფრთხოების ნიშნების დამატებასთან დაკავშირებით, ასევე PPE-ების⁶ გამოყენებაზე.

ქვემოთ წარმოდგენილი შეუსაბამობები ეხება კონკრეტულ გზის მონაკვეთებს (SRAMP/CW/NCB-12 ლოტი 1: ჩოხატაური-ზომლეთის გზის (შ83) კმ3.5 – კმ13.8 მონაკვეთი; SRAMP/CW/NCB-12 ლოტი 2: საჭავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის გზის (შ02) კმ17 – კმ19.5 მონაკვეთი):

- კონტრაქტორი ვერ აკმაყოფილებდა გარემოსდაცვითი, სოციალური, ჯანმრთელობისა და უსაფრთხოების (ESHS) მოთხოვნებს კონტრაქტის მოთხოვნების შესაბამისად. აღნიშნული დარღვევების გამო, კონტრაქტორს დაეკისრა ჯარიმა გარემოსდაცვითი და სოციალური (E&S) საკითხების შეუსაბამობისთვის.

6 PPE – Personal Property equipment



ადგილზე შესასრულებელი სამუშაოები

თერთმეტივე კონტრაქტის ფარგლებში ადგილზე იქნა დათვალიერებული ის სამშენებლო ობიექტები, სადაც სამშენებლო აქტივობები მიმდინარეობდა 2022 წლის 1 იანვრიდან 2022 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში. შეფასდა, რამდენად სწორად აქვთ მშენებელ კონტრაქტორებს გათვითცნობიერებული და აღქმული პროექტთან დაკავშირებული გარემოსდაცვითი, სოციალური და შრომის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული მოთხოვნები. კერძოდ, დადგინდა ქვეპროექტების ძირითადი გარემოსდაცვითი, სოციალური და შრომის უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული შესაბამისობები და შეუსაბამობები.

- მშენებელ კონტრაქტორებთან გაფორმებულ ყველა ხელშეკრულებას თან ერთვის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მართვის გეგმა;
- საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტში წარმოებს გარემოსდაცვით და სოციალურ საკითხებთან დაკავშირებული საჩივრების რეგისტრაცია;
- კონტრაქტის ფარგლებში (SRAMP/CW/NCB-11 ლოტი 1: საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის გზის (შ02) კმ35 – კმ43.6 და კმ47.2 – კმ48 მონაკვეთები; SRAMP/CW/NCB-11 ლოტი 2: საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის გზის (შ02) კმ54.0 – კმ67.7 მონაკვეთი; SRAMP/CW/NCB-11 ლოტი 3: ჩოხატაური-ბახმაროს გზის (შ81) კმ15.9 – კმ21.4 და კმ22.5 – კმ24.5 მონაკვეთები; SRAMP/CW/NCB -11 ლოტი 4: ჩოხატაური-ბახმაროს გზის (შ81) კმ34 – კმ50 მონაკვეთი; SRAMP/CW/NCB-12 ლოტი 1: ჩოხატაური-ზომლეთის გზის (შ83) კმ3.5 – კმ13.8 მონაკვეთი; SRAMP/CW/NCB -12 ლოტი 2: საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის გზის (შ02) კმ17 – კმ19.5 მონაკვეთი; SRAMP/CW/NCB-12 ლოტი 3: ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის გზის (შ46) კმ0.0 – კმ2.8 მონაკვეთი) კონტრაქტორს არ აქვს დანერგილი ნარჩენების მართვის სათანადო სისტემა. არ აქვს შემუშავებული ნარჩენების მართვის გეგმები. გრუნტის და მოხსნილი ფუჭი ქანების დასაწყობება ხდება გზების გასწვრივ. კონტრაქტორს არ აქვს წარმოდგენილი ინფორმაცია ტრენინგების ჩატარების, ასევე ინფორმაცია განხორციელებული გარემოსდაცვითი ინსტრუმენტული მონიტორინგის შესახებ. სამშენებლო უბნების პერიოდული მორწყვა არ მიმდინარეობს რეგულარულად;
- კონტრაქტის ფარგლებში (SRAMP/CW/NCB-10: ჟინვალის-ბარისახო-შატილის გზა (კმ25.5 – კმ32)) ძირითადი შეუსაბამობები უკავშირდება უსაფრთხოების საკითხებს, კერძოდ, პერსონალი არ მოიხმარს დამცავ ტანსაცმოს (ჩაფხუტები, ფეხსაცმელი) და ნაკლები/არასაკმარისი რაოდენობით აქვთ უსაფრთხოების ნიშნები. კონტრაქტორის მიერ არ არის წარმოდგენილი სახიფათო ნარჩენების გატანასთან დაკავშირებით გაფორმებული ხელშეკრულება შესაბამისი ნებართვის მქონე კომპანიასთან;
- კონტრაქტის ფარგლებში (SRAMP/CW/NCB-13: თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის გზის (კმ1 – კმ30)) ძირითადი შეუსაბამობები უკავშირდება უსაფრთხოების საკითხებს, კერძოდ: პერსონალი არ მოიხმარს დამცავ ტანსაცმოს (ჩაფხუტები, ფეხსაცმელი) და ნაკლები/არასაკმარისი რაოდენობით აქვთ უსაფრთხოების ნიშნები. სამშენებლო ობიექტზე ნარჩენების დროებითი უბნები არ არის მოწყობილი. კონტრაქტორის მიერ არ არის წარმოდგენილი სახიფათო ნარჩენების გატანასთან დაკავშირებით გაფორმებული ხელშეკრულება შესაბამისი ნებართვის მქონე კომპანიასთან; ზედამხედველის ანგარიშების შესაბამისად, კონტრაქტორმა განახორციელა მცენარეული საფარის ჭრა, რომელიც დასაწყობებული იყო მათივე საწარმოო ბაზის ტერიტორიაზე. აღნიშნულთან დაკავშირებით კომპანიას არც ჭრის ნებართვა წარმოდგენია და არც მიღება-ჩაბარების აქტი, მოჭრილი მცენარეული საფარის გადაცემასთან დაკავშირებით; სამშენებლო ტერიტორიაზე, მშენებარე ხიდის მიმდებარედ, სადაც მოწყობილია დროებითი გადასასვლელი, აღჭურვილი არ არის მყარი ბარიერებით და შემოსაზღვრულია მხოლოდ ლენტით, რაც საფრთხეს უქმნის გადასასვლელით მოსარგებლე პირებს.



საჩივრების განხილვის მექანიზმის მიმოხილვა

საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტში, კერძოდ, გარემოსა და სოციალურ საკითხთა სამსახურში არსებობს გარემოსდაცვით და სოციალურ საკითხებთან დაკავშირებული, მიმდინარე საერთაშორისო პროექტებისათვის შემუშავებული კონსოლიდირებული საჩივრების ნუსხა. აღნიშნულ ნუსხაში ხდება საპროექტო სამუშაოების მომზადებისა და განხორციელების პროცესში წამოჭრილი გარემოსდაცვით და სოციალურ საკითხებთან დაკავშირებული საჩივრების რეგისტრაცია, მითითებულია მომჩივანი პირი და მისი საკონტაქტო ინფორმაცია, ასევე საჩივრების გადაჭრის გზები, საშუალებები და შესრულების ვადები.

ჩაჩივების რეგისტრაციის სპეციფიკის მიხედვით მდგომარეობის ლონგიტუდინალური განხილვის სტატუსის შემოწმება

საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად, არსებული გზების რეაბილიტაციის პროექტისთვის არ მოითხოვება დაგეგმილი საქმიანობის გარემოზე ზემოქმედების შეფასება, შესაბამისად, არც ნებართვების/გარემოსდაცვითი გადანაცვლების გაცემა, თუმცა სამშენებლო სამუშაოების მწარმოებელი პირი ვალდებულია თავისი საქმიანობა განახორციელოს ეროვნული კანონმდებლობის მოთხოვნების შესაბამისად. აღნიშნულიდან გამომდინარე, შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზების აქტივების მართვის პროექტი (SRAMP), მათ შორის, ზევით წარმოდგენილი 11 ქვეპროექტი ხორციელდება მსოფლიო ბანკის უსაფრთხოების პოლიტიკის OP/BP 4.01 – გარემოზე ზემოქმედების შეფასების დებულებების შესაბამისად. აღნიშნული პოლიტიკის პრინციპების მიხედვით, თერთმეტივე ქვეპროექტს მიენიჭა გარემოსდაცვითი „ბ“ კატეგორია, რომელიც საჭიროებს ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მართვის გეგმის მომზადებას. ქვეპროექტები ხორციელდება არსებული გზების განთვისების ზოლის ფარგლებში და მათი განხორციელება დამატებითი მიწის ნაკვეთების შესყიდვას არ საჭიროებს; შესაბამისად, არ არის მოსალოდნელი ზემოქმედება კერძო საკუთრებასა და მრავალწლიან ნარგავებზე. აღნიშნულიდან გამომდინარე, რაჭის რეგიონში ცამეტივე ქვეპროექტისთვის მომზადდა ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მართვის გეგმა OP/BP 4.01-ით განსაზღვრული პრინციპებისა და SRAMP-ის ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მართვის ჩარჩო დოკუმენტის შესაბამისად. დოკუმენტების საწყისი ვერსიები განხილვის შემდეგ დამტკიცებულ იქნა ბანკის მიერ. ქვეპროექტებისთვის მომზადებული ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მართვის გეგმების სრულყოფისა და დოკუმენტების საბოლოო ვერსიების შემუშავების მიზნით, 2020 წლის 26 აგვისტოს ამბროლაურის და ონის მუნიციპალიტეტებში ჩატარდა შეხვედრები ადგილობრივ მოსახლეობასთან და სხვა დაინტერესებულ პირებთან. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ შედგენილი საჯარო განხილვის ოქმის შესაბამისად, საჯარო განხილვის მიზანი იყო ზემოქმედების ქვეშ მოქცეული ადგილობრივი მოსახლეობის ინფორმირება დაგეგმილი პროექტით გათვალისწინებული სამუშაოების, ვადების და პროექტით გამოწვეული შესაძლო ზემოქმედებების შესახებ. ადგილობრივ მოსახლეობას და დაინტერესებულ პირებს ჰქონდათ საკუთარი მოსაზრებების გამოთქმის შესაძლებლობა. საჯარო განხილვის მსვლელობის დროს, პროექტის განხორციელებასთან დაკავშირებით შენიშვნები არ გამოთქმულა არც ზეპირი და არც სიტყვიერი სახით.



გაჩეიოსა და სოხიადუნ საკითხთა ექსპერტის მიერ გახეიული ჩაქოქენდრასიიხი 2022 წლისთჳის

- კონტრაქტორმა კომპანიებმა ბუნებრივ და სოციალურ გარემოზე ზემოქმედების მართვის გეგმით გათვალისწინებული საჭირო ნებართვები, ლიცენზიები, თანხმობები, მათ შორის, ხე-მცენარეების ტრის ნებართვები დამკვეთს/ ზედამხედველს საუშაოების დაწყებამდე უნდა წარუდგინოს;
- სახიფათო და არასახიფათო ნარჩენების მართვა უნდა განხორციელდეს მოქმედი კანონდებლობის შესაბამისად, მოქმედი ნორმებისა და წესების დაცვით;
- სამშენებლო უბნები უნდა აღიჭურვოს ნარჩენების დროებითი განთავსების უბნებით;
- დასაქმებულები აღჭურვილი უნდა იყვნენ სპეცტანსაცმლითა და ფეხსაცმლით;
- სამშენებლო უბნები უნდა აღიჭურვოს სპეციალური გამაფრთხილებელი ნიშნებით;
- კონტრაქტორის მიერ (SRAMP/CW/NCB-13: თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის გზა (კმ1 – კმ30)) წარმოდგენილი უნდა იყოს ხე-მცენარეების ტრის და მისი გადაცემის მიღება-ჩაბარების აქტები.

მოსხნილი ფუჭი ქანები და გრუნტი განთავსდეს წინასწარ შერჩეულ ადგილზე; აიკრძალოს მისი გზების გაყოლებასა და მდინარეების ნაპირებზე უნებართვოდ განთავსება.

ბ) ტექნიკური ექსპერტთან დაქავუიჩიებული საკითხები

პროექტის ქვემიზანი (ii) ასევე ითვალისწინებდა პროექტში ტექნიკური ექსპერტის ჩართულობას, გზების დეპარტამენტთან გაფორმებული ხელშეკრულების საფუძველზე.

2023 წლის 9 თებერვალს გზების დეპარტამენტმა ოფიციალურ ვებგვერდზე გამოაქვეყნა მონვევა, აუდიტის ანგარიშის მოსამზადებლად საექსპერტო მომსახურების შესყიდვის მიზნით (ინფორმაცია მოთხოვნების შესახებ იხ. „ი“ დანართში).

ინტერესი გამოხატა ერთმა ექსპერტმა. ხელშეკრულებას ტექნიკურ ექსპერტსა და გზების დეპარტამენტს შორის ხელი მოენერა 2023 წლის 14 მარტს. ხელშეკრულების თანახმად, ექსპერტს მოეთხოვებოდა საბოლოო ანგარიშის მომზადება დავალების დაწყებიდან არაუგვიანეს 30 დღისა.

ტექნიკური დავალების (TOR) თანახმად, ტექნიკური ექსპერტის სამუშაო მოიცავდა შემდეგს:

1. პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში განხორციელებული შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის გზების რეაბილიტაციისა და გაუმჯობესების სამუშაოების მიმდინარეობის განხილვა:

- ცხრილში N11 ჩამოთვლილი მიმდინარე პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში დამტკიცებული პროექტების განხილვა, შუალედური გადახდის სერტიფიკატებისა (IPC) და კონტრაქტორებთან, საზედამხედველო კომპანიასთან და/ან საავტომობილო გზების დეპარტამენტში არსებული სხვა შესაბამისი დოკუმენტების ან ინფორმაციის განხილვა, რომლებიც დაკავშირებულია აღნიშნულ პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტებთან; (ii) შესაბამისი ანგარიშების/დოკუმენტაციის არსებობის დადასტურება და (iii) ინფორმაციის სრულად ასახვა კონსულტანტთან გაფორმებული



ხელშეკრულების/ტექნიკური დავალების პირობებით განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად;

- პროექტის მომზადების ეტაპზე პროექტის დამტკიცების პროცესის განხილვა და კონტრაქტორისა და საზედამხებდველო კომპანიის მიერ სარეაბილიტაციო სამუშაოების ეტაპზე გამოყენებული ხარისხის მართვის პროცესების განხილვა;
- პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში, სამუშაოების მიმდინარეობის შემოწმება სამუშაოთა დამტკიცებულ პროგრამასთან შესაბამისობის, ასევე ზედამხედველის ყოველთვიური პროგრესის ანგარიშებისა და დამტკიცებული შუალედური გადახდის სერტიფიკატების საფუძველზე;
- მიმოხილვა და დადასტურება, რომ პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტები განხორციელდა დამტკიცებული პროექტების, სამუშაოთა დამტკიცებული პროგრამის და საკონტრაქტო პირობების შესაბამისად, რისთვისაც ექსპერტმა ვიზუალურად უნდა დაათვალიეროს შემთხვევით შერჩეულ საპროექტო გზის სექციებზე 2022 წლის 1 იანვრიდან 2022 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში დასრულებული სამუშაოები. ექსპერტმა უნდა გამოავლინოს ნებისმიერი უჩვეულო, არატიპური დაზიანება ან დამტკიცებულ პროექტთან, საკონტრაქტო პირობებთან, სამუშაო პროგრამასთან ან შუალედური გადახდის სერტიფიკატებთან შეუსაბამობა;
- აუდიტის ტექნიკური დასკვნის ანგარიშში დასმული საკითხების ტექსტურ აღწერას უნდა ახლდეს მონაცემების დეტალური ციფრული ფოტოსურათები GPS-ის კოორდინატების მითითებით;
- ზედამხედველის მიერ საავტომობილო გზების დეპარტამენტისთვის წარდგენილი 12 ყოველთვიური ანგარიშის (2022 წლის იანვრიდან 2022 წლის დეკემბრის ჩათვლით) განხილვა, რათა დადგინდეს კონტრაქტორების მიერ შესრულებული სამუშაოების შესახებ ანგარიშებში ასახული ინფორმაციის რეალურობა და სამუშაოების მიმდინარეობისას საგზაო მოძრაობის მართვის გეგმების შესრულების მდგომარეობა;
- ტექნიკური აუდიტის მიერ მომზადებული დასკვნა უნდა მოიცავდეს რეკომენდაციებს იმ საკითხების გასაუმჯობესებლად, რომლებიც პრობლემურია და სადაც გამოვლინდა შეუსაბამობები.

2. გურიის რეგიონში გზების მონაკვეთების რეაბილიტაციის პროგრესის მიმოხილვა:

- სამუშაოების მიმდინარეობის შემოწმება სამუშაოთა დამტკიცებულ პროგრამასთან შესაბამისობის, ასევე ზედამხედველის ყოველთვიური პროგრესის ანგარიშებისა და დამტკიცებული შუალედური გადახდის სერტიფიკატების განხილვის გზით;
- მიმოხილვა და დადასტურება, რომ სარეაბილიტაციო სამუშაოების შვიდი კონტრაქტი განხორციელდა დამტკიცებული პროექტების, სამუშაოთა დამტკიცებული პროგრამის და საკონტრაქტო პირობების შესაბამისად, რისთვისაც ექსპერტმა უნდა განხორციელოს შემთხვევით შერჩეული საპროექტო გზის სექციებზე 2022 წლის 1 იანვრიდან 2022 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში დასრულებული სამუშაოების ვიზუალური დათვალიერება/ინსპექტირება; გამოავლინოს დასრულებულ სამუშაოებში ნებისმიერი უჩვეულო, არატიპური დაზიანება ან დაადგინოს დამტკიცებულ პროექტთან, საკონტრაქტო პირობებთან, სამუშაო პროგრამასთან ან შუალედური გადახდის სერტიფიკატებთან შეუსაბამობა. აუდიტის ტექნიკური დასკვნის ანგარიშში დასმული საკითხების ტექსტურ აღწერას ასევე უნდა ახლდეს მონაცემების დეტალური ციფრული ფოტოსურათები, GPS კოორდინატების მითითებით;
- ზედამხედველის მიერ დეპარტამენტისთვის წარდგენილი 12 ყოველთვიური ანგარიშის (2022 წლის იანვრიდან 2022 წლის დეკემბრის ჩათვლით) განხილვა, რათა დადგინდეს კონტრაქტორების მიერ შესრულებული სამუშაოების შესახებ ანგარიშებში ასახული



რეალური ინფორმაცია და სამუშაოების შესრულების დროს მოძრაობის მართვის გეგმების დაცვა;

- აუდიტის მიერ მომზადებული ტექნიკური დასკვნა უნდა მოიცავდეს რეკომენდაციებს იმ საკითხების გასაუმჯობესებლად, რომლებიც პრობლემურია და სადაც გამოვლინდა შეუსაბამობები.

3. კლიმატის ცვლილების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული პრაქტიკის განხილვა გზების დეპარტამენტის აქტივების მართვაში:

- რაჭის რეგიონში კლიმატური მდგრადობისკენ მიმართული ღონისძიებების განხორციელების სტატუსის შემოწმება.
- 2023 წლის მაისში ტექნიკური ექსპერტის მიერ წარდგენილი საბოლოო ანგარიშის საფუძველზე გამოიკვეთა შემდეგი გარემოებები:

1. პროექტირება-შენაბნის კონსტრუქციის ფაზაში, შიდასახლმშენოვნო გზის აშენების ჩაბიძგებისა და გაუმჯობესების მიზნით მიმდინარეობს მომუშაოება

DLI 1.3 ითვალისწინებს გზის 6 მონაკვეთის მშენებლობას (იხ. ცხრილი N11).

SRAMP/CWN/CB-13 შიდასახლმშენოვნო მნიშვნელობის თიანეთი-ახმეტა-ყვანაძი-ნინოშვილის ს/გზა. კმ1-კმ30

გადახედვის ყოველთვიური ანგარიში

ანგარიშში მითითებულია, რომ ახალი კონტრაქტორის სამუშაოების დაწყების ოფიციალური თარიღია 2022 წლის 21 მარტი. ზედამხედველი აღნიშნავს, რომ სამშენებლო ობიექტზე შეინიშნება სხვადასხვა სახის დაზიანება, რომლებიც ძირითადად გამოწვეულია კლიმატის უარყოფითი ზემოქმედების შედეგად. ანგარიშში მოცემულია კონტრაქტორის მიერ შესრულებული სამუშაოების ჩამონათვალი: კერძოდ, რკ/ბეტონის კიუვეტი, საყრდენი კედლები, ა/ბეტონის საფარი და საგზაო სამოსის ცივი რეციკლირების მეთოდით მოწყობის სამუშაოები. ზედამხედველი რამდენჯერმე ხაზს უსვამს უსაფრთხოების საკითხებს, რადგან კონტრაქტორი ხშირად არ ემორჩილება საქართველოში მოქმედ შრომის უსაფრთხოების წესებს.

გამოვლენილი ნაკლავანებები:

- კვ6+165; კვ6+234⁷ – საყრდენი კედლების ფერდის მხარის არასრული უკუშევისება; ასევე ნათლად ჩანს, რომ კედლის უკანა მხარეს ზედაპირი არასრულყოფილად არის დაფარული ჰიდროსაიზოლაციო მასალით;
- კვ6+708 – შეინიშნება მცირედი მენყრული ზონა;
- კვ8+2700 – 50 მეტრის სიგრძის მანძილზე შეინიშნება საპროექტო გზის მარჯვნივ ა/ბეტონის საფარსა და გვერდულზე ბზარები, რაც ფერდის ჩაშლის საშიშროების მანიშნებელია;
- კვ21+400 – რკ/ბეტონის კიუვეტებში იშვიათად შეინიშნება არმირების დეტალები დამცავი ფენის გარეშე, რაც სამომავლოდ გამოიწვევს არმატურის კოროზიისა და ბეტონის დაშლას;

7 პიკეტი – გზის სიგრძის საზომი მაჩვენებელი.



- კვ24+635 – მილის გამსვლელ სათავისთან დატბორვის მიზეზია არასრულყოფილად გაჭრილი კალაპოტი და მოკირწყლა.

გაყვანილობის ნაკონკრეტოები

- კვ6+165; კვ6+234 – საჭიროა გრუნტის მოხსნა და ჰიდროსაიზოლაციო მასალით დამუშავება;
- კვ6+708 – სასურველია დაევალოს კონტრაქტორსა და ზედამხედველს, ადგილზე შეისწავლონ გამომწვევი მიზეზები და შესაბამისი გადაწყვეტილებით მიმართონ გზების დეპარტამენტს;
- კვ8+2700 – ჩატარდეს მოცემული მონაკვეთის სავალი კვლევა და საყრდენი კონსტრუქციის ან/და გზის კორიდორის გაგანიერებით გამაგრდეს გზის ფერდი;
- კვ21+400 – სადაც დასაშვებია, ნებოცემენტისა და ქიმიური დანამატების გამოყენებით გაილესოს მსგავსი მონაკვეთები;
- კვ24+635 – დაევალოს კონტრაქტორს დაამუშაოს მიმდები და გამსვლელი სათავისისთვის კალაპოტები, გაიწმინდოს მილის ტანი და კიდევ ერთხელ გადამოწმდეს მილის განივი ქანობი.

SRAMP/CW/NCB-09: ჟინვალის-ბაჩისა-შატილის გზა (კმ 16 – კმ 25.5)

გადახედვის ყოველთვიური ანგარიში

ზედამხედველი წინასწარ ანგარიშში აღნიშნავს, რომ 2021 წლის 7 დეკემბერს, დასრულებულ სამუშაოებზე კონტრაქტორს გამოსასწორებელი აქვს ხარვეზები. ზედამხედველი ყოველთვიურ ანგარიშში დეტალურად განსაზღვრავს ლოკაციას და აღწერს გამოსასწორებელ სამუშაოებს.

გამოვლენილი ნაკონკრეტოები

- კვ7+800 – დაზიანებული ა/ბეტონის საფარი განახლებულია, თუმცა შესრულებული სამუშაოს ხარისხი არ არის დამაკმაყოფილებელი.

გაყვანილობის ნაკონკრეტოები

- კვ7+800 – ამ ეტაპზე შესაძლო გამოსავალი – გადაბმების ცხელი ბითუმით დამუშავება.

SRAMP/CW/NCB-10: ჟინვალის-ბაჩისა-შატილის გზა (კმ 25.5 – კმ 32)

გადახედვის ყოველთვიური ანგარიში

ზედამხედველს ყოველთვიურ ანგარიშში ნახსენები აქვს წლის განმავლობაში შესრულებული სამუშაოების ჩამონათვალი, რომლებიც საჭიროებენ გამოსწორებას. ზედამხედველს აღწერილი აქვს შესრულებული სამუშაოებისთვის საჭირო ცვლილებების შეთანხმების სტატუსები. ყოველთვიურ ანგარიშში აღნიშნულია, რომ აგვისტოდან კონტრაქტორმა დაიწყო გამოსასწორებელი და დარჩენილი დამხმარე სამუშაოების შესრულება. ზედამხედველის ანგარიშის მიხედვით, კონტრაქტორმა ყველა სახის სამუშაო 2022 წლის დეკემბერში დაასრულა.



გამოვლენილი ნაკლავანებები

- პკ10+480 – სოფელ მაღაროსკარში არსებული ტროტუარის უმეტესი ნაწილი უხარისხოდ არის მოწყობილი. ვიზუალური დათვალიერებისას შეინიშნება, რომ ზოგიერთ ადგილას ა/ბეტონის საფარი იშლება;
- პკ9+880 – ლითონის ცხაურებს ნაწილობრივ მოშორებული აქვს საღებავი;
- პკ12+450 – ლითონის ზღუდარის დგარები უხარისხოდაა მოწყობილი;
- პკ12+540 – რკ/ბეტონის კიუვეტი უხარისხოდაა შეკეთებული;
- პკ14+536 – სათავისის ზომები არ ემთხვეოდა საპროექტოს (25 სმ, ნაცვლად 30 სმ-ისა), კონტრაქტორმა გააგანიერა სათავისის ფრთები, მაგრამ უხარისხოდ;
- პკ15+510 – მოწყობილი ზღუდარები დამონტაჟებულია უსწორმასწოროდ;
- პკ15+500 – საგზაო სამოსის ფერდი შეკეთებულია; ა/ბეტონის საფარი შეცვლილია ახლით. აღნიშნული ხარვეზი ზედამხედველის მითითებითაა გამოსწორებული, თუმცა მოცემულ მონაკვეთზე მოწყობილი ყრილი დაძრულია მდინარე არაგვის მიმართულებით, რამაც საგზაო გვერდული დააშორა გზის კონსტრუქციას. არსებული ნაპრალი, დაახლოებით, 10 მეტრის სიგრძისაა.

გასეული რეკომენდაციები

- პკ10+480 – საჭიროა არსებული საფარის დემონტაჟი და თავიდან/ხელმეორედ მოწყობა;
- პკ9+880 – ცხაურების კოროზიისაგან დასაცავად საჭიროა ხელახალი დამუშავება ანტიკოროზიული საღებავით;
- პკ12+450 – დაევალოს კონტრაქტორს: დეფორმირებული დგარების ნაცვლად, ახალი დგარების მონტაჟი.
- პკ12+540 – საჭიროა დაევალოს კონტრაქტორს: მიიღოს შესაბამისი ზომები და აღმოფხვრას უხარისხოდ შესრულებული სამუშაო;
- პკ14+536 – საჭიროა სათავისის ფრთებზე მოეწყოს რკ/ბეტონის პერანგი;
- პკ15+510 – საჭიროა მითითებული მონაკვეთის ჩახსნა, დგარების დემონტაჟი და შემდგომ არადეფორმირებული დგარებისა და დაფების ხელახალი მონტაჟი;
- პკ15+500 – საჭიროა დაევალოს კონტრაქტორსა და საზედამხედველო ორგანიზაციას: ადგილზე შეისწავლონ ყრილის დაძვრის მიზეზი და შემდეგ წარადგინონ შესაბამისი გადანაცვლებები.

2. გურიის რეგიონში გზების რეაბილიტაციის მიზანშეწონიერების შეფასება

DLI 1.2 ითვალისწინებს გზის 7 მონაკვეთის რეაბილიტაციას გურიის რეგიონში (იხ. ცხრილები N6 და N8).

SRAMP/CW/NCB-11 ღოუტი 1: საჯავახო-ჩოხატაური-ოფრაგეთი-ქოპლეთის გზის (შ02) კმ 35 – კმ 43.6 და კმ 47.2

გეგმვა-გეგმვის ყოველთვიური ანგარიში

ზედამხედველის მიერ ყოველთვიურ ანგარიშებში განხილულია შესრულებული სამუშაოები; ასევე ზედამხედველი აღნიშნავს, რომ დასრულების ვადა (2022 წლის 28 მაისი) გადაინია 4 თვით. წლის ბოლოს შესრულებული სამუშაოების პროცენტულმა მაჩვენებელმა შეადგინა 43.55%.



გამოვლენილი ნაკლავანებები

- კვ1+383; კვ4+870 – მექანიკური ზემოქმედებით დაზიანებული რკ/ბეტონის კიუვეტები;
- კვ6+825 – ფრთიანი სათავისის თავზე მოთავსებული ნიუჭერის ტიპის ბარიერები, რომლებიც გამოყენებულია ფერდის საყრდენ კონსტრუქციად, კორდონის ქვად, რაც არ შეესაბამება საპროექტო ნახაზებს;
- კვ7+143 – მილის ტანი მეტნილად დაფარულია. დღევანდელი მდგომარეობით მილი ვერ უზრუნველყოფს წყლის ნორმალურ გადინებას, რაც გამოიწვევს წყლის შეგუბებას, ფერდის ჩაშლასა და მილის საფუძველში წყლის გაჟონვას, რაც, თავის მხრივ, სამომავლოდ გამოიწვევს მილის დეფორმაციას და საავტომობილო გზის საფარს დააზიანებს.

გასაქმის ნაკლავანებები

- კვ1+383 – სავალი ნაწილიდან წყლის მორიდებისა და გზის კიდის დაზიანების თავიდან არიდების მიზნით, სამომავლოდ საჭიროა მსგავსი უბნების შეკეთება;
- კვ4+870 – საჭიროა რკ/ბეტონის კიუვეტის ნაწილის გამოცვლა;
- კვ6+825 – მოწყობილი მილის სიგრძე იძლევა გზის გაგანიერების საშუალებას. ტექნიკური ექსპერტის რეკომენდაციაა გაგანიერდეს გზის ყრილი, სხვა შემთხვევაში, საჭიროა დამატებითი კორდონის ქვის მოწყობა;
- კვ7+143 – საჭიროა გაინმინდოს მილის ტანი ნალექებისგან და საჭიროების შემთხვევაში დამუშავდეს მილების სექციების გადაბმის ადგილები წყალცემენტის ხსნარითა და ბოჭკოვანი მასალით.

SRAMP/CW/NCB-11 ღოში 2: საჯავახო-როხასაუნი-ოგუნგეთი-ქობულეთის გზის (შ02) კმ 54.0 – კმ 67.7 მოწვევა

გადახედვის ყოველთვიური ანგარიში

გედამხედველი აღნიშნავს, რომ ა/ბეტონის საფარზე შეინიშნება დაზიანებული უბნები. კონტრაქტორი მუშაობს ხელოვნურ ნაგებობებსა და საგზაო სამოსის მოწყობაზე. 2022 წლის 27 სექტემბერს კონტრაქტორს ამოენურა სამშენებლო სამუშაოების დასრულების ვადა. კონტრაქტორს შესრულებული აქვს სამუშაოების 53.16%.

გამოვლენილი ნაკლავანებები

- კვ0+100; კვ0+900; კვ0+912 – დაზიანებული ა/ბეტონის საფარი;
- კვ8+433 – გამსვლელი სათავიდან მეოთხე მილთან, წყლის ნაკადი ჩაედინება გადაბმებს შორის;
- კვ9+569 – მილის ტანში წყლის მიერ ჩამოტანილი ნაშალი მასალაა;
- კვ11+313 – მილის სექციებს შორის შეინიშნება წყლის შეგუბებები, რისი შესაძლო გამომწვევი მიზეზიც შეიძლება იყოს არასწორად დამუშავებული გადაბმები;
- კვ12+404 – მიმღები სათავისის წინ შეგუბებულია წყალი, რაც სამომავლოდ გამოიწვევს მილის საფუძველში გაჟონვას და მის შესუსტებას, რაც, თავის მხრივ, დააზიანებს გზის ნაწილსაც;
- კვ12+404 – გამსვლელი სათავისის თავზე მოთავსებულია ნიუ-ჭერის ტიპის ბარიერი, რომელიც ასრულებს კორდონის ქვის ფუნქციას. პარაპეტი არ წარმოადგენს სათავისის მონოლითური კონსტრუქციის ნაწილს და არ არის გათვლილი საყრდენი კონსტრუქციის დატვირთვებზე.



განმარტებული ნაკვეთები

- პკ0+100; პკ0+900; პკ0+912 – საჭიროა საფარისა და საფუძვლის მოხსნა და თავიდან მოწყობა;
- პკ8+433 – გადაბმა დასამუშავებელია ბოჭკოვანი მასალითა და წყალცემენტის ხსნარით;
- პკ9+569 – მილის ტანი საჭიროებს განმენდას;
- პკ11+313 – საჭიროებისამებრ უნდა განახლდეს მილის სექციებს შორის გადაბმების წყალცემენტის დუღაბი, ასევე საჭიროა დამატებითი პერანგის მოწყობა ლითონის ბადით;
- პკ12+404 – საჭიროა მოკირწყვლის მოწყობა, რათა წყალი დაუბრკოლებლად გაედინებოდეს მილში;
- პკ12+404 – საჭიროა მის ნაცვლად დამატებით კორდონის ქვის მოწყობა, რომელიც ანკერების საშუალებით იქნება შეკავშირებული გამსვლელ ფრთიან სათავისთან.

SRAMP/CW/NCB-11 ლოტი 3: ჩოხატაური-ბახმაროს გზის (შ81) კმ 15.9 – კმ 21.4 და კმ 22.5 – კმ 24.5 მონაკვეთები

განმარტების ყოველთვიური ანგარიში

კონტრაქტორის მიერ შესრულებული სამუშაოების პროცენტული მაჩვენებელი, სამუშაოებისათვის განკუთვნილი ვადისთვის, 15%-ს შეადგენს. კონტრაქტორი მუშაობს ხელოვნური ნაგებობისა და ა/ბეტონის საფარის მოწყობაზე. წლის ბოლოსთვის კონტრაქტორს შესრულებული აქვს სამუშაოების 76.82%.

გამოვლენილი ნაკლოვანებები

- პკ1+201 – მიმღებ სათავისსა და პირველი მილის სექციას შორის დონეთა სხვაობა, სამომავლოდ გამოიწვევს მიმღებ სათავისთან წყლის შეგუბებას, რადგან მილის სექციის 30% დაფარულია ფრთიანი სათავისის ფილით;
- პკ1+253 – გამსვლელი სათავისი გასანმენდა;
- პკ 1+609; პკ2+322 – გამსვლელი სათავისის თავზე მოთავსებული ნიუ-ჯერსის ტიპის პარაპეტი ასრულების კორდონის ქვის ფუნქციას. პარაპეტი არ არის კონსტრუქციულად შეკავშირებული ფრთიან სათავისთან, რაც სრულად ვერ უზრუნველყოფს საყრდენი კონსტრუქციის ფუნქციის შესრულებას;
- პკ2+709 – მოკირწყვლა აკლია;
- პკ3+949 – მიმღებ სათავისთან ჩამდინარე კიუვეტში არსებული პლასტმასის მილი ხელს უშლის წყლის ჩადინებას ჭაში;
- პკ4+500; პკ0+352 – მოწყობილი ფოროვანი ზედა ფენა;
- პკ3+944 – დაზიანებული ა/ბეტონის საფარის კიდე;
- პკ3+100; პკ1+562 – დაზიანებული ა/ბეტონის საფარი.
- გაცემული რეკომენდაციები
- პკ1+201 – დაევალოს კონტრაქტორს, ჰიდროლოგიური კვლევაზე დაყრდნობით წარადგინოს განახლებული ნახაზი და ასევე განაახლოს და კაპიტალურად მოაწყოს უფანგავი ფოლადისგან, მიმღები სათავისის წინ არსებული ნალექების შემაკავებელი ბადე;
- პკ1+253 – დაევალოს კონტრაქტორს გამსვლელი სათავისის კალაპოტის განმენდა, რაც მილში წყლის შეუფერხებლად გადინებას უზრუნველყოფს;



- პკ 1+609; პკ2+322 – საჭიროა მოიხსნას ნიუ-ჯერსის ტიპის პარაპეტი და ფრთიან სათავისზე ანკერებით შეკავშირების საშუალებით მოეწყოს დამატებით კორდონის ქვა (საყრდენი კონსტრუქცია);
- პკ2+709 – გამსვლელ სათავისთან საჭიროა მოკირწყვლის მოწყობა შეგუბების თავიდან არიდების მიზნით;
- პკ3+949 – საჭიროა არსებული პლასტმასის მილის დონის შეცვლა, რათა წყალი დაბრკოლების გარეშე ჩაედინებოდეს მიმდებ ჭაში;
- პკ4+500; პკ3+944; პკ3+100; პკ0+352; პკ1+562 – საჭიროა ა/ბეტონის საფარის წერტილოვანი შეკეთების სამუშაოები.

SRAMP/CW/NCB-12 ღოში 1: ჩოხატაური-გომელთის გზის (შ83) კმ 3.5 – კმ 13.8 მოწაქვეთი

გადახედვის ყოველთვიური ანგარიში

კონტრაქტორი მუშაობს ხელოვნური ნაგებობების, სახიდე გადასასვლელისა და ა/ბეტონის საფარის მოწყობის სამუშაოებზე. 2022 წლის ბოლოს კონტრაქტორს შესრულებული აქვს სამუშაოების 50.4%, ხოლო სამუშაოების ვადა ამოწურა 2022 წლის 27 მარტს.

გამოვლენილი ნაკლოვანებები

- პკ0+400; პკ1+010; პკ1+020; პკ2+420 – კომბინირებული ბეტონის ღარებს შორის გადაბმები;
- პკ1+010 – წყალგამტარი მილის მოკირწყვლას ესაჭიროება ქვის დამატება;
- პკ1+010 – ნიუ-ჯერსის ტიპის ბარიერი გამოყენებულია კორდონის ქვად, რაც არ წარმოადგენს სრულყოფილ საყრდენ კონსტრუქციას.

გაყვანილი ნაკომანდაციები

- პკ0+400; პკ1+010; პკ1+020; პკ2+420 – საჭიროა ხელახლა მონტაჟი;
- პკ1+010 – საჭიროა მოკირწყვლა;
- პკ1+010 – საჭიროა ნიუ-ჯერსის ტიპის ბარიერების დემონტაჟი და დამატებითი კორდონის ქვის მოწყობა.

SRAMP/CW/NCB-12 ღოში 2: საჯავახო-ჩოხატაური-ოფუჩხეთი-ქობულეთის გზის (შ02) კმ17 – კმ19.5 მოწაქვეთი

გადახედვის ყოველთვიური ანგარიში

ყოველთვიურ ანგარიშში ზედამხედველი აღნიშნავს, რომ კონტრაქტორი მუშაობს მიერთებების, კერძო შესასვლელების, ტროტუარისა და ა/ბეტონის საფარის მოწყობაზე, ამავე დროს პროექტის დასასრულებლად დარჩენილია მცირედი სამუშაოები. ანგარიშის მიხედვით, კონტრაქტორმა მაისში დაასრულა სამუშაოები, გარდა უმნიშვნელო გამოსასწორებელი სამუშაოებისა. 2022 წლის დეკემბრის ანგარიშში პროექტის სტატუსი მითითებულია როგორც დასრულებული და წარმოდგენილი ანგარიშის მიხედვით, ობიექტზე რაიმე აქტივობა არ შეინიშნებოდა.



ბამოვლენილი ნაკლოვანებები

- პკ0+379 – ადგილზე დათვალიერებისას დადგინდა, რომ გზიდან წყალი კედლის უკან, მოსახლის კუთვნილ ეზოში მიედინება;
- პკ0+321 – საპროექტო მონაკვეთის მარცხენა მხარეს არსებული ზღუდარი და ბორდიური დაზიანდა ავტოსაგზაო შემთხვევის შედეგად;
- პკ0+425 – ეზოში შესასვლელის ა/ბეტონის საფარი დაზიანებულია;
- პკ0+333 – ეზოში შესასვლელს აღენიშნება ფორიანობა;
- პკ1+980 – ძველი საყრდენი კედელი შეიღესა ბეტონით, სამუშაოები უხარისხოდაა ჩატარებული.

ბასეული რეკომენდაციები

- პკ0+379 – საჭიროა დაევალოს კონტრაქტორსა და ზედამხედველს ადგილზე სავსე კვლევის ჩატარება და შესაბამისი ზომების მიღება;
- პკ0+321 – საპროექტო მონაკვეთის მარცხენა მხარეს არსებული ზღუდარი და ბორდიური საჭიროებს განახლებას;
- პკ0+425 – ეზოში შესასვლელის ა/ბეტონის საფარი საჭიროებს აღდგენას;
- პკ0+333 – საჭიროა ეზოს შესასვლელის თავიდან მოწყობა;
- პკ1+980 – ძველი საყრდენი კედელი საჭიროებს დამატებით ბეტონით შეღესვას.

SRAMP/CW/NCB-12 ღოთი 3: მოზრგოთი-ნასანაბი-უჩაის გზის (ზ46) კმ 0.0 – კმ 2.8 მონაკვეთი ზაღამხედველის ყოველთვიური ანგარიში

კონტრაქტორი მუშაობს არსებული სახიდე გადასასვლელის რეაბილიტაციაზე, ხელოვნური ნაგებობებისა და ა/ბეტონის საფარის მოწყობაზე. კონტრაქტორი მუშაობს გზის კუთვნილების მიერთებისა და ეზოს შესასვლელის მოწყობაზე. ზედამხედველი აღნიშნავს, რომ 2022 წლის 28 აპრილს სამშენებლო სამუშაოებისათვის კონტრაქტის ვადა ამოიწურა. 2022 წლის ბოლოს, ზედამხედველის ანგარიშის მიხედვით, კონტრაქტორს შესრულებული აქვს სამუშაოების 96.10%.

ბამოვლენილი ნაკლოვანებები

- პკ0+670 – ეზოს შესასვლელის ზედაპირი ფორიანია და არ აკმაყოფილებს შესაბამის ტექნიკური მოთხოვნებს;
- პკ0+146 – პარაპეტებზე საღებავი გადაცლილია.

ბასეული რეკომენდაციები

- პკ0+670 – მიზანშეწონილია ეზოს შესასვლელის ზედაპირის განახლება;
- პკ0+146 – პარაპეტები შესაღებია ხელახლა.

3. კლიმატის სვლიდების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული პრაქტიკის განხილვა გზების დაუარსებების აქტივების მართვაში

კლიმატური მდგრადობის პროგრამა მოიცავს რაჭის რეგიონში, გზებზე კლიმატის უარყოფითი ზემოქმედებისგან დაცვის ღონისძიებების შემუშავებას. საპროექტო ორგანიზაციის მიერ



მომზადებულ პროექტში გათვალისწინებულია სხვადასხვა სახის საყრდენი და გამაგრებითი სამუშაოები.

პროექტით გათვალისწინებული ობიექტების დასახელება:

- ქუთაისი-ალპანა-მამისონის უღელტეხილის საავტომობილო გზის მონაკვეთი, LOT I (კმ44 – კმ46);
- ქუთაისი-ალპანა-მამისონის უღელტეხილის საავტომობილო გზის მონაკვეთი, LOT II (კმ101.5 – კმ105);
- ქუთაისი-ალპანა-მამისონის უღელტეხილის საავტომობილო გზის მონაკვეთი LOT III (კმ106.5 – კმ109).

ზემოთ ჩამოთვლილ პროექტებში გათვალისწინებულია საპროექტო ხელშეკრულებაში მოცემული ტექნიკური დავალების მოთხოვნები, ჩატარებულია ჰიდროლოგიური და გეოლოგიური გამოკვლევები, გეოდებიური ღონისძიებები. საპროექტო დოკუმენტაცია შეიცავს ტექნიკურ დავალებაში მოთხოვნილ დოკუმენტებს: საორიენტაციო მოცულობებს, ტიპურ ნახაზებს (განივები, კიუვეტები, არხებისა და საგზაო უსაფრთხოების სქემები) და საპროექტო ანგარიშს თითოეული მონაკვეთისთვის. ვინაიდან კონტრაქტორთან არ გაფორმებულა ხელშეკრულება, ზემოთ ჩამოთვლილი ობიექტებზე, შესაბამისად, არ ჩატარებულა რაიმე სახის სამუშაოები.

ტექნიკური ექსპერტის დასკვნა

- წარდგენილი, საპროექტო დოკუმენტაცია აკმაყოფილებს სამშენებლო ნორმების მოთხოვნებს, ძირითად შემთხვევაში ინფორმაცია საკმარისად არის მოცემული. საგზაო სამოსის კონსტრუქციის გაანგარიშებები დაყრდნობილია სავსე კვლევებს, როგორცაა, გეოლოგიური, გეოდებიური, ჰიდროლოგიური და სხვ.
- გურიის რეგიონში გზების მონაკვეთების რეაბილიტაციის პროექტის ფარგლებში, ზედამხედველის მიერ წარმოდგენილ ყოველთვიურ ანგარიშებში, ძირითად შემთხვევაში სამშენებლო სამუშაოების პროცესები აღწერილია დეტალურად. პროექტის მენეჯერს წარდგენილი აქვს თვის განმავლობაში შესრულები სამუშაოები, ადგილმდებარეობების და მცირედი აღწერილობის გათვალისწინებით. ზედამხედველის მიერ წარდგენილი ანგარიშები ტექნიკური ექსპერტიზის სავსე კვლევების ძირითადი სახელმძღვანელოა. ჟინვალ-ბარისახო-შატილისა და თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის გზების პროექტების ფარგლებში წარდგენილი ყოველთვიური ანგარიშები არ შეიცავს დეტალურ ინფორმაციას შესრულებულ ან გამოსწორებულ სამუშაოებთან დაკავშირებით. ზედამხედველს, ისევე როგორც გურიის პროექტებზე, არ აქვს წარდგენილი ინფორმაცია შესრულებული სამუშაოების გეომეტრიულ მახასიათებლებთან დაკავშირებით და გეოდებიური გადამოწმების უწყისები.

ტექნიკური ექსპერტის მიერ გასაუბრი ჩაკომენდაცია 2022 წლისთვის

ტექნიკური ექსპერტის რეკომენდაციაა: შესრულებული სამუშაოების გადახდის სერტიფიკატის დადასტურებისთვის საჭირო დოკუმენტაციის სიას, დაემატოს შესრულებული სამუშაოების პიკეტური ან კილომეტრული უწყისები;

ასევე: შესრულებული სამუშაოების მიღების აქტს, დანართის სახით დაერთოს გეოდებიური გადამოწმების უწყისები.



(ii) სსსის მიზნობრიობასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLI'S)

პროექტი შემუშავებულია როგორც შედეგებზე დაფუძნებული საინვესტიციო პროექტების დაფინანსება და სასესხო ხელშეკრულებით განისაზღვრება კონკრეტული DLI-ები. სასესხო ხელშეკრულების მე-2 თავის საფუძველზე, მსოფლიო ბანკის მიერ მსესხებლისთვის გაგზავნილი შეტყობინებით, 2021 წლის 30 ივლისს დაზუსტდა თავდაპირველი DLI (იხ. დანართი „ა“).

DLI 1.2 გურიის რეგიონში საპროექტო გზების რეაბილიტაცია, მე-6 წლისთვის რეაბილიტირებულია გზების 45%, პროექტის მოთხოვნების შესაბამისად.

DLI 1.2 ითვალისწინებს გურიის საპროექტო გზების რეაბილიტაციას, მე-5 წლისთვის დაგეგმილია გზების 55%-ის, ხოლო 2023 წლის 30 ივნისისთვის, პროექტის დასრულების პერიოდისთვის, გზების დანარჩენი 45%-ის რეაბილიტაცია.

აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა 7 საპროექტო გზის რეაბილიტაცია და მისი მიმდინარეობა დამტკიცებული სამუშაო პროგრამების, ზედამხედველის შუალედური ანგარიშებისა და გადახდის სერტიფიკატების (IPC-ების) მიხედვით. განხილულ იქნა შემდეგი დოკუმენტები:

- ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშები;
- შუალედური გადახდის სერტიფიკატები;
- ხელშეკრულების უზრუნველყოფის გარანტიები;
- ხელშეკრულების სამუშაო გრაფიკები და ცვლილებები;
- სადამბლვევო პოლისები;
- ინვოისები და საგადახდო დოკუმენტები;
- ოფიციალური მიმოწერა გზების დეპარტამენტსა და ზედამხედველს შორის;
- ოფიციალური მიმოწერა გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის;
- ტენდერის ჩატარების შესახებ შეტყობინება;
- შესყიდვების გეგმა;
- სატენდერო წინადადებები;
- სატენდერო წინადადებების გახსნის ოქმი;
- სატენდერო წინადადებების შეფასების ანგარიშები;
- თანხმობის წერილები;
- გაფორმებული ხელშეკრულებები;
- საავანსო გადახდების გარანტიები.

დამოუკიდებელმა აუდიტმა დაადგინა, რომ DLI 1.2-ის შესრულების ინდიკატორი მე-6 წლისთვის, 2022 წელს არ იყო მიღწეული.

ტენდერი პირველი ეტაპის სარეაბილიტაციო სამუშაოების 4 ლოტზე (SRAMP /CW/NCB-11) გამოცხადდა 2020 წლის სექტემბრის პირველ კვირაში, მსოფლიო ბანკისა და გზების დეპარტამენტის ვებგვერდებზე და გაზეთ „საქართველოს რესპუბლიკაში“. ტენდერი ითვალისწინებდა შემდეგი გზის მონაკვეთების რეაბილიტაციას:

- ლოტი 1: საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის (შ 02) 35 კმ – 43.6 კმ და 47.2 კმ – 48 კმ გზის მონაკვეთები;



- ლოტი 2: საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის (შ 02) 54.0 კმ – 67.7 კმ გზის მონაკვეთი;
- ლოტი 3: ჩოხატაური-ბახმაროს (შ 81) 15.9 კმ – 21.4 კმ და 22.5 კმ – 24.5 კმ გზის მონაკვეთები;
- ლოტი 4: ჩოხატაური-ბახმაროს (შ 81) 34 კმ – 50 კმ გზის მონაკვეთი.

ტენდერში მონაწილეებს შეეძლოთ წინადადება წარმოედგინათ ერთ ან რამდენიმე ლოტზე, ხოლო ერთზე მეტი ლოტის მოგების შემთხვევაში, უნდა წარმოედგინათ შემცირებული ფასი.

შესყიდვების პროცესი შეესაბამებოდა მსოფლიო ბანკის სახელმძღვანელო ინსტრუქციებს „საქონლის შესყიდვის, სამუშაოებისა და არასაკონსულტაციო მომსახურების შესახებ IBRD-ის სესხებისთვის და IDA-ს კრედიტებისა და გრანტებისთვის“ (დათარიღებულია 2011 წლის იანვრით და შესწორებულია 2014 წლის ივლისში).

ტენდერის 2020 წლის 10 დეკემბრის შეფასების ანგარიშის თანახმად, წინადადება წარმოადგინა სამმა მონაწილემ, საიდანაც ერთ შემთხვევაში წარმოდგენილი იყო არასრული ტექნიკური წინადადება, რომელიც შემდგომ ეტაპზე აღარ განხილულა.

ცხრილი N5. სავარაუდო და წარმოდგენილი სატენდერო ღირებულება – NCB-11

კომპანიის დასახელება	ლოტი 1	ლოტი 2	ლოტი 3	ლოტი 4	სულ (ლარი)
Company Black Sea Group LLC	8,441,360	11,914,796	7,392,070	16,152,728	43,900,953
China Road and Bridge Corporation	8,128,896	10,777,600	6,540,038	16,280,968	41,727,502
გზების დეპარტამენტი, სავარაუდო ღირებულება	9,088,855	12,048,528	7,311,857	18,206,761	46,656,001

გამარჯვებულად გამოცხადდა კომპანია China Road and Bridge Corporation, რომელიც არსებითად აკმაყოფილებდა ტენდერის პირობებს და წარადგინა ყველაზე დაბალი ფასი. მსოფლიო ბანკმა თანხმობა ტენდერის შეფასების ანგარიშში განაცხადა 2020 წლის 23 დეკემბერს, ხოლო ხელშეკრულებას ხელი მოეწერა 2021 წლის 13 მაისს.

ცხრილი N 6. ხელშეკრულების დეტალები – NCB-11

ხელშეკრულება	ღირებულება (ლარი)	ხანგრძლივობა (თვე)	გზის სიგრძე (კმ)
ხელშეკრულება No SRAMP/CW/NCB-11-ლოტი 1: საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის (შ 02) 35კმ- 43.6კმ და 47.2კმ – 48კმ გზის მონაკვეთები	8,128,896.48	12	9.4
ხელშეკრულება No SRAMP/CW/NCB-11-ლოტი 2: საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის (შ 02) 54.0კმ – 67.7კმ გზის მონაკვეთი	10,777,599.64	16	13.7
ხელშეკრულება No SRAMP/CW/NCB-11-ლოტი 3: ჩოხატაური-ბახმაროს (შ 81) 15.9კმ – 21.4კმ და 22.5კმ – 24.5 კმ გზის მონაკვეთები	6,540,038.27	10	7.5
ხელშეკრულება No SRAMP/CW/NCB-11-ლოტი 4: ჩოხატაური-ბახმაროს (შ 81) 34კმ -50კმ გზის მონაკვეთი	16,280,967.61	18	16



ტენდერი მეორე ეტაპის სარეაბილიტაციო სამუშაოების 4 ლოტზე (SRAMP /CW/NCB-12) გამოცხადდა 2020 წლის ოქტომბრის პირველ კვირაში, მსოფლიო ბანკისა და გზების დეპარტამენტის ვებგვერდებზე და გაზეთ „საქართველოს რესპუბლიკაში“. ტენდერი ითვალისწინებდა შემდეგი გზის მონაკვეთების რეაბილიტაციას:

- ლოტი 1: ჩოხატაური-ზომლეთის (შ83) 3.5კმ-13.8კმ გზის მონაკვეთი;
- ლოტი 2: საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის (შ 02) 17 კმ-19.5 კმ გზის მონაკვეთი;
- ლოტი 3: ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის (შ46) 0.0კმ – 2.8კმ გზის მონაკვეთი;
- ლოტი 4: ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის (შ46) 16კმ – 21.2კმ და 21.7კმ – 22.0კმ გზის მონაკვეთი.

დანართი N1-ის მიხედვით, 2020 წლის 13 ნოემბერს ლოტი 4: ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის (შ46) 16კმ – 21.2კმ და 21.7კმ – 22.0კმ გზის მონაკვეთის რეაბილიტაციის გადანაცვლებზე გაუქმდა და გამოაკლდა სატენდერო დოკუმენტაციას.

ტენდერში მონაწილეებს შეეძლოთ წინადადება წარმოედგინათ ერთ ან რამდენიმე ლოტზე, ხოლო ერთზე მეტი ლოტის მოგების შემთხვევაში, უნდა წარმოედგინათ შემცირებული ფასი.

შესყიდვების პროცესი შეესაბამებოდა მსოფლიო ბანკის სახელმძღვანელო ინსტრუქციებს „საქონლის შესყიდვის, სამუშაოებისა და არასაკონსულტაციო მომსახურების შესახებ IBRD-ის სესხებისთვის და IDA-ს კრედიტებისა და გრანტებისთვის“, რომლებიც დათარიღებულია 2011 წლის იანვრით და შესწორებულია 2014 წლის ივლისში.

ტენდერის 2021 წლის 2 მარტის შეფასების ანგარიშის თანახმად, წინადადება წარმოადგინა სამმა მონაწილემ.

ცხრილი N7. სავარაუდო და წარმოდგენილი სატენდერო ღირებულება-NCB-12

კომპანიის დასახელება	ლოტი 1	ლოტი 2	ლოტი 3	სულ
China Road and Bridge Corporation	11,774,256	2,301,908	2,763,480	16,839,644
Company Black Sea Group LLC	14,669,896	2,543,079	3,282,060	20,495,035
New Road LCC	14,400,651	3,307,662	3,595,158	21,303,471
გზების დეპარტამენტი, სავარაუდო ღირებულება	12,574,605	2,485,237	2,971,825	18,031,667

გამარჯვებულად გამოცხადდა კომპანია China Road and Bridge Corporation, რომელიც არსებითად აკმაყოფილებდა ტენდერის პირობებს და წარადგინა ყველაზე დაბალი ფასი. ხელშეკრულებას ხელი მოეწერა 2021 წლის 13 მაისს.

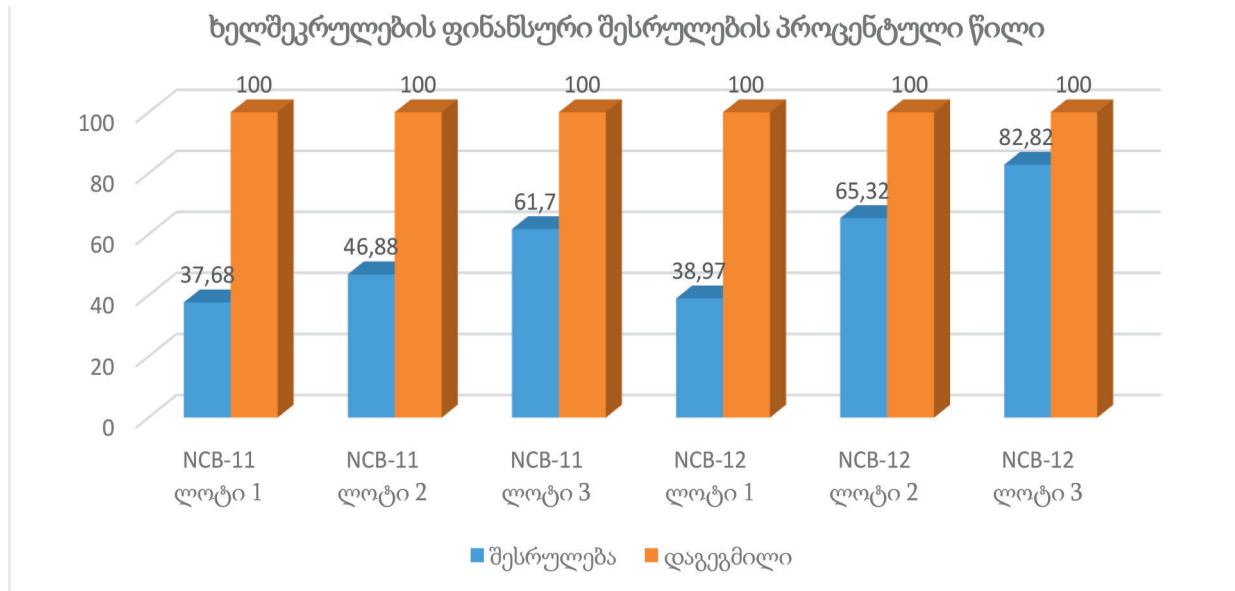
ცხრილი N8. ხელშეკრულების დეტალები – NCB-12

ხელშეკრულება	ღირებულება (ლარი)	ხანგრძლივობა (თვე)	გზის სიგრძე (კმ)
ხელშეკრულება No SRAMP/CW/NCB-12-ლოტი 1: ჩოხატაური-ზომლეთის (შ83) 3.5 კმ-13.8 კმ გზის მონაკვეთი	11,774,256.22	16	10.3
ხელშეკრულება No SRAMP/CW/NCB-12 – ლოტი 2: საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის (შ02) 17 კმ-19.5 კმ გზის მონაკვეთი	2,301,908	6	2.5
ხელშეკრულება No SRAMP/CW/NCB-12 – ლოტი 3: ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის (შ46) 0.0კმ – 2.8კმ გზის მონაკვეთი	2,763,479.73	6	2.8



ზედამხედველის ანგარიშის მიხედვით, CW/NCB-11 და CW/NCB-12 გზის მონაკვეთების შესრულების მაჩვენებელი 2022 წლის დეკემბერში იყო შემდეგი:

გრაფიკი N2. ხელშეკრულებების შესრულების პროცენტული წილი ზედამხედველის ანგარიშის მიხედვით



პირველ ცვლილებას ხელშეკრულებაში – CW/NCB-12 – LOT 2 გზის მონაკვეთზე ხელი მოეწერა 2021 წლის 20 დეკემბერს. ცვლილების საფუძველზე ხელშეკრულების დასრულების ვადა გაგრძელდა 2022 წლის 27 იანვრამდე, შემდეგი საკითხების გათვალისწინებით:

- მიღების მშენებლობის პროცესში, გზის მონაკვეთზე – პკ1+992 არსებული საყრდენი კედლის მშენებლობა არ იყო გათვალისწინებული თავდაპირველ პროექტსა და სამუშაოების მოცულობებში, ასევე არ იყო გათვალისწინებული გაზის მილის გადაადგილების სამუშაოები;
- მილის მშენებლობის პროცესში, პროექტში არსებული ხარვეზების გამო, საჭირო გახდა გზის მონაკვეთზე – პკ 2+410 წყალსადენი მილის გაფართოება, რაც მოითხოვდა როგორც გვერდით, კერძო საკუთრების მიწებზე ღობეების დანგრევას და შემდგომ მის აღდგენას, ასევე ძველი მილების დაჭრას და დასაწყობებას;
- თავდაპირველ პროექტსა და სამუშაოების მოცულობებში არ იყო გათვალისწინებული ოპტიკური კაბელის გადაადგილების სამუშაოები, რომელიც წარმოიშვა რკინაბეტონის თხრილის მშენებლობის დროს;
- ბორდიურის და ტროტუარის მშენებლობის დროს დაზიანდა წყალსადენი მილი;
- დიდი რაოდენობით რბილი ნიადაგის ჩანაცვლების სამუშაოების შედეგად, გზის რეაბილიტაციის წარმატებით მიმდინარე პროცესი შენედა;
- კონტრაქტორს დამატებით დაევალა რკინაბეტონის თხრილის აშენება;
- კონტრაქტორს დამატებით დაევალა წყალსადენი მილის გადაადგილების სამუშაოების შესრულება.

ზედამხედველის წერილის მიხედვით, ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ვადებში სამუშაოების დაუსრულებლობის მიზეზი, გარდა ზემოთ მითითებული გარემოებებისა, იყო: სამშენებლო სამუშაოების დაგვიანებით დაწყება, საჭირო პერსონალის, აღჭურვილობის მობილიზების, კარგი მენეჯმენტისა და მთავარი ექსპერტების ნაკლებობა.

მიუხედავად ხელშეკრულებით გათვალისწინებული სამუშაოების შესრულების პროცესში გამოვლენილი ნაკლოვანებებისა, ზედამხედველმა სამშენებლო სამუშაოებისთვის ვადის გახანგრძლივების მიზნით, ლეგიტიმურად მიიჩნია ზემოთ ჩამოთვლილი გაუთვალისწინებელი ფაქტორები.

მეორე ცვლილებას ხელშეკრულებაში – CW/NCB-12 – LOT 2 გზის მონაკვეთზე ხელი მოეწერა 2022 წლის 7 თებერვალს. ცვლილების საფუძველზე ხელშეკრულების დასრულების ვადა გაგრძელდა 2022 წლის 20 თებერვლამდე.

პირველ ცვლილებას ხელშეკრულებაში – CW/NCB-12 – LOT 3 გზის მონაკვეთზე, ხელი მოეწერა 2021 წლის 6 დეკემბერს. ცვლილების საფუძველზე ხელშეკრულების დასრულების ვადა გაგრძელდა 2022 წლის 27 იანვრამდე, შემდეგი საკითხის გათვალისწინებით:

- ცვლილების საკითხი დადგა კერძო პირის მომართვის საფუძველზე. ოზურგეთის მუნიციპალიტეტმა წერილით მიმართა გზების დეპარტამენტს, პროექტში ცვლილების განხორციელების თაობაზე, ვინაიდან მიმდინარე პროექტი შექმნიდა გზით მოსარგებლეებისა და მცხოვრებლებისთვის გადაადგილების საფრთხეს და ტრანსპორტის გზებზე გადატვირთვის რისკებს. ცვლილების საფუძველზე მოეწყობა ტროტუარები კერძო საკუთრებაში არსებული ნაკვეთების ღობეების გასწვრივ, უშუალოდ საავტომობილო გზის კიდის ნაცვლად, ასევე გრუნტის სანიაღვრე არხები ჩანაცვლდება რკინაბეტონის მილებით.

მიუხედავად ხელშეკრულებით გათვალისწინებული სამუშაოების შესრულების პროცესში გამოვლენილი ნაკლოვანებებისა, ზედამხედველმა მისაღებად მიიჩნია სამშენებლო სამუშაოებისთვის ვადის გაგრძელება.

მეორე ცვლილებას ხელშეკრულებაში – CW/NCB-12 – LOT 3 გზის მონაკვეთზე ხელი მოეწერა 2022 წლის 31 იანვარს. ცვლილების საფუძველზე ხელშეკრულების დასრულების ვადა გაგრძელდა 2022 წლის 27 აპრილამდე.

ზედამხედველის კორესპონდენციების მიხედვით, გზის მონაკვეთების ორივე ლოტზე NCB-11 და NCB 12-ზე მშენებლობის პროცესის ნელი ტემპი განპირობებული იყო კონტრაქტორი კომპანიების ცუდი მენეჯმენტით, სამშენებლო სამუშაოების დაგვიანებით დაწყებით, საჭირო პერსონალის, აღჭურვილობის მობილიზების, კარგი მენეჯმენტისა და მთავარი ექსპერტების არსებობის ნაკლებობით. მიუხედავად სარეაბილიტაციო პროცესის დაჩქარების თაობაზე ზედამხედველის მრავალი გაფრთხილებისა, პროგრესი/წინსვლა სამუშაოებში დაბალი ტემპით მიმდინარეობდა.

ზედამხედველობის ხელშეკრულება: გზების დეპარტამენტმა გზის 7 მონაკვეთზე სარეაბილიტაციო სამუშაოების ზედამხედველობის მიზნით შეარჩია კონსულტანტი კომპანია TNM Limited, რომელთანაც ხელშეკრულება გაფორმდა 2018 წლის 26 იანვარს (SRAMP/CS/QCBS-01). ხელშეკრულების ღირებულებამ საზედამხედველო მომსახურებისთვის (მე-3 აქტივობა) შეადგინა 2,993,483 აშშ დოლარი და 4,749,634.96 ლარი. სამუშაოების მასშტაბის ცვლილების შემდგომ, როდესაც შედგესა და შესრულებაზე დაფუძნებული (OPRC) კონტრაქტები შეიცვალა სარეაბილიტაციო კონტრაქტებით, საზედამხედველო მე-3 აქტივობის ღირებულება 2021 წლის 17 მაისს შესწორდა და განისაზღვრა 1,214,479.60 აშშ დოლარით და 2,429,198.20 ლარით. 2021 წლის 9 სექტემბერს ხელშეკრულებაში განხორციელდა ცვლილება და ლარში დენომინირებული ღირებულება გაიზარდა 2,556,080.65 ლარამდე. აღნიშნულ ცვლილებებს



მსოფლიო ბანკი დაეთანხმა. 2022 წლის 25 თებერვალს ხელშეკრულებაში განხორციელდა კიდევ ერთი ცვლილება, სადაც საზედამხედველო სამუშაოების შესრულების პერიოდი გაგრძელდა 2022 წლის 25 აპრილამდე, ხოლო 2022 წლის 20 ივნისს ხელმოწერილი მე-6 ცვლილების თანახმად, კონტრაქტით განსაზღვრული სამუშაოების ღირებულება განისაზღვრა 1,082,661.33 აშშ დოლარითა და 3,236,131.17 ლარით.

დამოუკიდებელი აუდიტი ადასტურებს, რომ DLI 1.2, რომელიც ითვალისწინებს გურიის რეგიონში 2022 წელს გზების 45%-ის რეაბილიტაციას, არ შესრულდა.

პროცენტული შესრულება განისაზღვრება ფაქტობრივად რეაბილიტირებული გზების სიგრძისა (კმ) და საპროექტო გზის რეაბილიტაციის ხელშეკრულებებით განსაზღვრული გზების სიგრძის შედარების საფუძველზე.

აღსანიშნავია, რომ ხელშეკრულებებით გათვალისწინებული გარკვეული სამუშაოები შესრულებულია კონტრაქტორის მიერ, მათ შორის, კონკრეტულ მონაკვეთებზე დაგებულია ასფალტის ზედა და ქვედა ფენები (იხ. ცხრილი N9), რომელზეც, 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, დარჩენილია გზის გარკვეული ელემენტების მოწყობა. შესაბამისად, ამ დროისთვის არ არის გამოცემული დასრულების სერთიფიკატები. პროექტის სპეციფიკიდან გამომდინარე, ზედამხედველის ყოველთვიურ ანგარიშებში არ არის წარმოდგენილი გზის რამდენ კილომეტრიანი მონაკვეთია სრულად რეაბილიტირებული. შესაბამისად, აუდიტის ჭკფი მოკლებულია შესაძლებლობას, დასრულებულად მიიჩნიოს გზის აღნიშნული მონაკვეთები.

ცხრილი N 9. ასფალტის საფარის პროგრესი (გურიის რეგიონი)

პროექტი	მთლიანი სიგრძე (მ)	ქვედა ფენა			საცვეთი ფენა		
		შესრულებული (მ)	დარჩენილი (მ)	შესრულებული %	შესრულებული (მ)	დარჩენილი (მ)	შესრულებული %
NCB 11 Lot-1	9400	5800	3600	61.70%	2140	7260	22.77%
NCB 11 Lot-2	13780	10040	3740	72.86%	6150	7630	44.63%
NCB 11 Lot-3	7120	7120	0	100%	6220	900	87.36%
NCB 12 Lot-1	10300	ქვედა ფენა გათვალისწინებული არაა			1320	8980	12.82%
NCB 12 Lot-2	2500	2500	0	100%	2500	0	100%
NCB 12 Lot-3	2746	2746	0	100%	2746	0	100%
სულ	45846	28206	7340		21076	24770	

გარდა ამისა, გურიის რეგიონში მიმდინარე ექვსი ხელშეკრულების ფარგლებში, სამუშაოების შესრულების ვადის დარღვევის გამო კონტრაქტორის მიმართ გამოყენებულ იქნა პასუხისმგებლობის ზომა და მთლიანობაში ყველა კონტრაქტიდან დაკავებულმა თანხამ 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შეადგინა 3,416,751.03 ლარი (იხილეთ ცხრილი N10).



ცხრილი N 10. სამუშაოების შესრულების ვადაგადაცილებისთვის დაკავებული თანხები

კონტრაქტი	საკონტრაქტო ღირებულება (ლარი)	დანყება	დასრულება	დაკავებული თანხის ოდენობა 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით (ლარი)
SRAMP/CW/NCB-11-L1 საჯავახო – ჩოხატაური – ოზურგეთი – ქობულეთის საავტომობილო გზის (შ 02) კმ 35-კმ 43,6 და კმ 47,2 – კმ 48 რეაბილიტაცია	8,128,896.48	27.05.2021	27.05.2022	812,889.65
SRAMP/CW/NCB-11-L2 საჯავახო – ჩოხატაური – ოზურგეთი – ქობულეთის საავტომობილო გზის (შ 02) კმ 54,0 – კმ 67,7 მონაკვეთის რეაბილიტაცია	10,777,599.64	27.05.2021	27.09.2022	689,766.38
SRAMP/CW/NCB-11-L3 ჩოხატაური-ბახმაროს საავტომობილო გზის (შ 81) კმ 15,9 – კმ 21,4 და კმ 22,5 – კმ 24,5 მონაკვეთის რეაბილიტაცია	6,540,038.27	27.05.2021	27.03.2022	654,003.83
SRAMP/CW/NCB-12-L1 ჩოხატაური-ზომლეთის საავტომობილო გზის (შ 83) მონაკვეთის კმ 3,5 – კმ 13,8 რეაბილიტაცია	11,774,256.22	27.05.2021	27.09.2022	753,552.4
SRAMP/CW/NCB-12-L2 საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის საავტომობილო გზის (შ 02) მონაკვეთის კმ 17 – კმ 19,5 რეაბილიტაცია	2,301,908.00	27.05.2021	20.02.2022	230,190.8
SRAMP/CW/NCB-12-L3 ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის საავტომობილო გზის (შ 46) მონაკვეთის კმ 0,0 – კმ 2,8 რეაბილიტაცია	2,763,479.73	27.05.2021	24.04.2022	276,347.97



DLI 1.3 – პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში 2018 წელს რეაბილიტირებული უნდა ყოფილიყო გზების 60 კმ და 2019 წელს – გზების 40 კმ.

აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტების მიმდინარეობა დამტკიცებული სამუშაო პროგრამების, ზედამხედველის შუალედური ანგარიშებისა და გადახდის სერტიფიკატების (IPC-ების) მიხედვით. განხილულ იქნა შემდეგი დოკუმენტები:

- ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშები;
- შუალედური გადახდის სერტიფიკატები;
- ხელშეკრულების უზრუნველყოფის გარანტიები;
- მშენებლობა-პროექტირების ხელშეკრულების სამუშაო გრაფიკები და ცვლილებები;
- სადამზღვრვო პოლისები;
- ინვოისები და საგადახდო დოკუმენტები;
- კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და ზედამხედველს შორის;
- კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის;
- ტენდერის ჩატარების შესახებ შეტყობინება;
- შესყიდვების გეგმა;
- სატენდერო წინადადებები;
- სატენდერო წინადადებების გახსნის ოქმი;
- სატენდერო წინადადებების შეფასების ანგარიშები;
- თანხმობის წერილები;
- გაფორმებული ხელშეკრულებები;
- საავანსო გადახდების გარანტიები.

დამოუკიდებელმა აუდიტმა დაადგინა, რომ **DLI 1.3 პროექტის შესრულების მე-3 წლის ინდიკატორები 2022 წელს სრულად ვერ იქნა მიღწეული**. 2022 წლის განმავლობაში ჯამურად რეაბილიტირებულია 7.99 კმ, კერძოდ: SRAMP/CW/NCB-10 LOT 2 – 1.6 კმ; SRAMP/CW/NCB-13 – 4.72 კმ. და 1.67 კმ.

დეტალური ინფორმაცია კონტრაქტების შესახებ მოცემულია ცხრილში N11:



**ცხრილი N 11. პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტები და მათი შესრულების მაჩვენებლები
გედახედველის ყოველთვიური ანგარიშების საფუძველზე**

კონტრაქტის N	კონტრაქტის თარიღი	გამარჯვებული კომპანია	საქმიანობა	კონტრაქტის მიხედვით (კმ)	კონტრაქტის შესრულება 31.12.2022-ის მდგომარეობით (კმ)	კონტრაქტის შესრულება 31.12.2022-ის მდგომარეობით (%)
SRAMP/ CW/NCB- 01 (შენიშვნა 2021 წელს)	02.06.2017	შპს „აგტ სამენეჯმენტო საკონსულტაციო და სამშენებლო მომსახურების საქართველოს ფილიალი“	შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის თიანეთი-ახმეტა- ყვარელი-ნინიგორის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 1 კმ-დან 30 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში	27.78	20	64.24%
მიღება- ჩაბარების აქტი N 33; მიმწერა N 2-04/13815	29.03.2022	შპს „სერპანტინი“	შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის თიანეთი-ახმეტა- ყვარელი-ნინიგორის ს/გზის კმ26+336 – კმ28+022 მონაკვეთის პერიოდული შეკეთების სამუშაოები	1.665	1.665	100%
SRAMP/ CW/NCB- 13	18.02.2022	„სერპანტინი“	შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის თიანეთი-ახმეტა- ყვარელი-ნინიგორის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 1 კმ-დან 30 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში	6.22	4.72	51.39%
SRAMP/ CW/NCB- 05	02.05.2017	შპს „აგტ სამენეჯმენტო საკონსულტაციო და სამშენებლო მომსახურების საქართველოს ფილიალი“	ხიდისთავი-ატენი-ბოშურის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 12.4 კმ-დან 22.5 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში	10.01	10.01	100%
N SRAMP/ CW/NCB- 09, LOT –I	16.06.2020	შპს „ერ ტე დე“	შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ჟინვალ- ბარისახო-შატილი ს/გზის კმ16-კმ25,5 LOT –I. მონაკვეთის რეაბილიტაცია; შედგესა და შესრულებაზე დაფუძნებული კონტრაქტის (OPRC) ფარგლებში	3.52	3.52	100%
SRAMP / NCB-10, LOT –II	22.07.2020	შპს “China Road and Bridge Corpora- tion”	შიდასახელმწიფოებრივი მნიშვნელობის ჟინვალ- ბარისახო-შატილი ს/გზის კმ25,5- კმ32 LOT –II მონაკვეთის რეაბილიტაცია; შედგესა და შესრულებაზე დაფუძნებული კონტრაქტის (OPRC) ფარგლებში	6.50	6.50	97.07%
SRAMP / CW/NCB- 03 LOT 1	01.11.2017	შპს „საქმილსადენმშენი“	შიდასახელმწიფო. მნიშვნელობის ჭრებალო-ნიკორწმინდას ს/გზა, კმ1-კმ14.6, LOT –I	13.6	13.6	100%
SRAMP / CW/NCB- 03 LOT 2	06.11.2017	შპს „ორიენტირი“ & შპს „საქმილსადენმშენი“ & შპს „არნაბი 21“	შიდასახელმწიფო. მნიშვნელობის ჭრებალო-ნიკორწმინდას ს/გზა, კმ14.6-კმ25,8, LOT –II	11.42	11.42	100%
SRAMP / CW/NCB- 04 LOT 1 (შენიშვნა 2019 წელს)	04.06.2017	AZ-INSHAAT LTD	ჟინვალ-ბარისახო-შატილის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 16 კმ-დან 25.5 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში	9.52	6.00	48%
SRAMP / CW/NCB- 04 LOT 2 (შენიშვნა 2019 წელს)	04.09.2017	AZ-INSHAAT LTD	ჟინვალ-ბარისახო-შატილის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 25.5 კმ-დან 32 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში	7.24	2.00	21%



კონტრაქტი 1: SRAMPCW/NCB-01 (კონტრაქტის ღირებულება: 18,964,874 ლარი, კონტრაქტის თარიღი: 2 ივნისი, 2017 წელი). კონტრაქტი ითვალისწინებდა OPRC-ის ფარგლებში 20 თვის განმავლობაში თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის საავტომობილო გზის 1 კმ-დან 30 კმ-მდე (სულ: 27.78 კმ) მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2020 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 60%, სადაც შედიოდა გზის 20 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებული ასფალტის საფარიც, ხოლო 2021 წელს, მართალია, სამუშაოების 64.24% დასრულდა, მაგრამ დამატებითი ასფალტის საფარის მოწყობის სამუშაოების გარეშე.

2021 წლის პერიოდში, პირველი ცვლილება გაფორმდა 15 თებერვალს (ცვლილება N7) – კოვიდ-19-ის პანდემიით გამოწვეული საკითხების და კონტრაქტორის ქვეყანაში (აზერბაიჯანში) არსებული რთული პოლიტიკური ვითარების გამო, სამუშაოების შესრულების საბოლოო თარიღი გაგრძელდა 2021 წლის 31 მაისამდე. ცვლილება ძალაში შედის რეტროსპექტულად, 2020 წლის 30 ოქტომბრიდან.

გზების დეპარტამენტის და ზედამხედველის ოფიციალური მიმოწერის მიხედვით, არაერთი წერილობითი და ზეპირი გაფრთხილების მიუხედავად, კონტრაქტორს 2021 წლის მარტის შემდგომ, სამშენებლო სამუშაოები არ განუხორციელებია და შედეგად, პროგრესი იყო მცირე, მთლიანი ხელშეკრულების მხოლოდ 64.24%. საკონტრაქტო ვალდებულებების დარღვევების გამო, ზედამხედველმა გასცა რეკომენდაცია კონტრაქტორზე სანქციების დაწესების შესახებ და 2021 წლის 29 აპრილს მიიღო გადაწყვეტილება ხელშეკრულების შეწყვეტის თაობაზე. კონტრაქტორის მიერ ხელშეკრულების პირობების შემდგომი დარღვევის გამო, დამსაქმებელმა 2021 წლის 30 ივნისს გამოსცა ხელშეკრულების შეწყვეტის შესახებ შეტყობინება.⁸ 2021 წლის 27 მაისს გარანტორი ბანკის მიერ სახელმწიფო ხაზინაში გადაირიცხა გზების დეპარტამენტის მიერ გადახდილი საავანსო თანხა (967,042.72 ლარი), ხოლო ხარისხის უზრუნველყოფის გარანტია, ხელშეკრულების თანხის 10%-ის ოდენობით, (1,896,487.36 ლარი) სახელმწიფო ხაზინაში გადაირიცხა 2021 წლის 21 ივლისს.

SRAMP/CW/NCB-13 – თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის საავტომობილო გზის 1კმ-დან 30კმ-მდე მონაკვეთზე დარჩენილი სარეაბილიტაციო სამუშაოების შესრულებაზე ელექტრონული შესყიდვების სისტემაში (SPA) 2021 წლის 26 ოქტომბერს გამოცხადდა სატენდერო წინადადებების მიღება, სავარაუდო ღირებულებით – 13,798,496 ლარი. სატენდერო წინადადებების წარდგენის ბოლო ვადა იყო 2021 წლის 29 ნოემბერი. სატენდერო წინადადება წარადგინა შემდეგმა სამმა მონაწილემ:

1. Road Maintenance Building Company Serpantini LLC/ საქართველო – 12,141,872.73 ლარი.
2. JEU Group LLC/საქართველო – 15,796,954.43 ლარი.
3. Company Black Sea Group LLC/საქართველო – 17,528,092.95 ლარი.

გამარჯვებულად გამოცხადდა Road Maintenance Building Company Serpantini LLC/. კომპანია არსებითად აკმაყოფილებდა ტენდერის პირობებს და წარადგინა ყველაზე დაბალი ფასი. 2022 წლის 18 თებერვალს გაფორმდა ხელშეკრულება.

⁸ ხელშეკრულების განსაკუთრებული პირობების: 59.2.2.2 პუნქტის, „გ“ ქვეპუნქტის თანახმად, ხელშეკრულების მუდმივი შეუსრულებლობის პირობა მიღწეულია, თუ კონტრაქტორმა ვერ განახორციელა სარეაბილიტაციო სამუშაოების რომელიმე მნიშვნელოვანი ეტაპი, როგორც ეს მითითებულია ხელშეკრულების განსაკუთრებული პირობების 17.2 პუნქტით, შესრულების შეთანხმებული პროგრამის შესაბამისად განსაზღვრული ეტაპის შესრულების თარიღიდან 60 დღის განმავლობაში.



მუშაობის დაწყებიდან 2022 წლის დეკემბრის თვის ჩათვლით, გავიდა დროის 81.91%, ხოლო სამუშაოების დაწყებიდან 2022 წლის დეკემბრის თვის ჩათვლით შესრულებული სამუშაოების პროცენტული მაჩვენებელია 51.39%. პროგრამის (კონტრაქტის) მიხედვით შესრულებული უნდა იყოს 85.51%.

კონტრაქტი 2: SRAMP/CW/NCB-05 (კონტრაქტის ღირებულება: 6,155,842 ლარი, კონტრაქტის თარიღი: 2 მაისი, 2017 წელი). კონტრაქტი ითვალისწინებდა OPRC-ის ფარგლებში, 12 თვის განმავლობაში ხიდისთავი-ატენი-ბოშურის გზის 12.4 კმ-დან 22.5კმ-მდე მონაკვეთის (სულ: 10.01კმ) პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2019 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 59%, რომელიც მოიცავდა გზის 8 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს, ხოლო 2020 წლის დეკემბრისთვის – 88.92% და მოიცავდა გზის სრულ დარჩენილ 10.01 კმ-იან მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს.

კონტრაქტის პირობებით გათვალისწინებული სამუშაოების 100%-ით შეუსრულებლობის მიზეზად სახელდება კოვიდ 19-ის პანდემიის გავრცელების საწინააღმდეგოდ, მთავრობის მიერ გატარებული ღონისძიებები (მათ შორის, მობილობის შემცირება).

გზის მშენებლობის დასრულების სერტიფიკატი ზედამხედველმა გამოსცა 2021 წლის 6 ივლისს, რომლის მიხედვით კონტრაქტორმა შეასრულა ხელშეკრულებით გათვალისწინებული მოთხოვნები. გზების დეპარტამენტმა 2021 წლის 30 ივლისს გამოსცა ბრძანება, დასრულებული სამუშაოების მიღება-ჩაბარების კომისიის შექმნის თაობაზე. შესრულებული სამუშაოების შემოწმებისას კომისიამ გამოავლინა ხარვეზები, ხოლო კონტრაქტორს ხარვეზების გამოსასწორებლად ვადა გაუხანგრძლივდა ორჯერ, 2021 წლის 13 სექტემბრამდე და შემდგომში – იმავე წლის 13 ნოემბრამდე. ვინაიდან კონტრაქტორმა ვერ უზრუნველყო აღნიშნული დეფექტების გამოსწორება წინასწარ განსაზღვრულ ვადებში, გზების დეპარტამენტმა მიიღო გადაწყვეტილება, თვითონ დაასრულოს დარჩენილი სამშენებლო სამუშაოები, რომელიც დაფინანსდება შესრულებული სარეაბილიტაციო სამუშაოებიდან კონტრაქტორისთვის დაკავებული თანხის ნახევრიდან. ობიექტი დასრულდა 2021 წლის 6 ივლისს.

კონტრაქტი 3: SRAMP/CW/NCB-04 LOT 1 (კონტრაქტის ღირებულება: 6,853,447 ლარი, კონტრაქტის თარიღი: 4 სექტემბერი, 2017 წელი). კონტრაქტი ითვალისწინებდა 15 თვის განმავლობაში ჟინვალი-ბარისახო-შატილის 16 კმ-დან 25.5 კმ-მდე გზის მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას, OPRC-ის ფარგლებში. ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2019 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 48%, რომელიც მოიცავდა გზის 6 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს.

პროექტის მენეჯერის 2019 წლის 16 ოქტომბრის წერილის თანახმად, 2019 წლის 15 ივლისიდან კონტრაქტორმა ფინანსური პრობლემების გამო შეაჩერა მშენებლობის სამუშაოები. პროექტის მენეჯერის და დამქირავებლის მხრიდან არაერთი სიტყვიერი და წერილობითი გაფრთხილების მიუხედავად, მშენებლობის სამუშაოები არ გაგრძელებულა. სახელშეკრულებო პირობების მნიშვნელოვანი დარღვევის გამო, 2019 წლის 2 დეკემბერს⁹ დამქირავებელმა კონტრაქტორს გაუგზავნა შეტყობინება ხელშეკრულების შეწყვეტის შესახებ. 2019 წლის 11 ნოემბერს გარანტორი ბანკის მიერ სახელმწიფო ხაზინაში გადაირიცხა გზების დეპარტამენტის მიერ გადახდილი საავანსო თანხა (706,692 ლარი), ხოლო ხარისხის უზრუნველყოფის გარანტია,

9 ხელშეკრულების 59.2.2.2 პუნქტის, „გ“ ქვეპუნქტის თანახმად.



ხელშეკრულების თანხის 10%-ის ოდენობით, 685,345 ლარი სახელმწიფო ხაზინაში გადაირიცხა 2019 წლის 13 დეკემბერს.

ხელშეკრულება გაფორმდა ახალ კონტრაქტორთან (SRAMP/CW/NCB-09):

SRAMP/CW/NCB-09 (კონტრაქტის ღირებულება – 6,339,618.39 ლარი, კონტრაქტის თარიღი – 16 ივნისი, 2020 წელი). კონტრაქტი ითვალისწინებდა 12 თვის განმავლობაში ჟინვალ-ბარისახო-შატილის 16 კმ-დან 25.5 კმ-მდე გზის მონაკვეთის რეაბილიტაციას.

ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების მიხედვით, 2020 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 39%, ხოლო 2021 წელს სამუშაოების – 90.72%, რომელიც მოიცავდა გზის დარჩენილ 3.52 კმ-იან მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს.

2021 წელს ხელი მოეწერა ხელშეკრულების ხუთ ცვლილებას.

პირველი ცვლილება გაფორმდა 2021 წლის 13 ივლისს – ცვლილების საფუძველზე, მშენებლობის პროცესში გამოვლენილი დამატებითი სამუშაოების გათვალისწინებით, სარეაბილიტაციო სამუშაოების დასრულების ვადა გაგრძელდა 2021 წლის 31 აგვისტომდე;

მეორე ცვლილება გაფორმდა 2021 წლის 31 აგვისტოს – ცვლილების საფუძველზე, კოვიდ-19-ის პანდემიით გამოწვეული გარემოებების შედეგად, სარეაბილიტაციო სამუშაოების დასრულების ვადა გაგრძელდა 2021 წლის 15 სექტემბრამდე;

მესამე ცვლილება გაფორმდა 2021 წლის 15 სექტემბერს – ცვლილების საფუძველზე, ძლიერი წვიმიანი ამინდების გამო, რამაც შეაფერხა მშენებლობის პროცესი, სარეაბილიტაციო სამუშაოების დასრულების ვადა გაგრძელდა 2021 წლის 25 სექტემბრამდე;

მეოთხე ცვლილება გაფორმდა 2021 წლის 24 სექტემბერს – ცვლილების საფუძველზე, ძლიერი წვიმიანი ამინდების და კლდოვანი მასის ჩამოწოლის შედეგად, რამაც დააზიანა კომპანიის მიერ შესრულებული სამუშაოები, სარეაბილიტაციო სამუშაოების დასრულების ვადა გაგრძელდა 2021 წლის 15 ოქტომბრამდე;

მეხუთე ცვლილება გაფორმდა 2021 წლის 8 ოქტომბერს – ცვლილების საფუძველზე, რეაბილიტაციის პროცესში წარმოქმნილი გაუთვალისწინებელი სამუშაოების, ცვლილებებისა და შესწორებული მოცულობების შედეგად, ხელშეკრულების ღირებულება შემცირდა 6,057,187.95 ლარამდე.

კონტრაქტორმა ვერ უზრუნველყო დარჩენილი სამუშაოების ხელშეკრულებით განსაზღვრულ ვადებში დასრულება და, შედეგად, დაერიცხა პირგასამტეხლო, სამუშაოების საერთო ღირებულების 0.1%-ის ოდენობით, თითოეულ ვადაგადაცილებულ კალენდარულ დღეზე და შეადგინა 321,030.96 ლარი.

გზის მშენებლობის დასრულების სერტიფიკატი ზედამხედველმა გასცა 2021 წლის 10 დეკემბერს, რომლის მიხედვით კონტრაქტორმა შეასრულა ხელშეკრულებით გათვალისწინებული მოთხოვნები. გზების დეპარტამენტმა 2021 წლის 29 დეკემბერს გამოსცა ბრძანება დასრულებული სამუშაოების მიღება-ჩაბარების კომისიის შექმნის თაობაზე.



კონტრაქტი 4: SRAMP/CW/NCB-04 LOT 2 (კონტრაქტის თანხა: 5,111,547 ლარი, კონტრაქტის თარიღი: 4 სექტემბერი, 2017 წელი). კონტრაქტი ითვალისწინებდა OPRC-ის ფარგლებში, 15 თვეში ჟინვალი-ბარისახო-შატილის 25.5 კმ-დან 32 კმ-მდე გზის მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2019 წლის დეკემბერში დასრულდა სამუშაოების 21%, რომელიც მოიცავდა გზის 2 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს.

პროექტის მენეჯერის 2019 წლის 16 ოქტომბრის წერილის თანახმად, 2019 წლის 15 ივლისიდან კონტრაქტორმა ფინანსური პრობლემების გამო შეაჩერა მშენებლობის სამუშაოები. ინჟინრისა და დამქირავებლის მხრიდან არაერთი სიტყვიერი და წერილობითი გაფრთხილების მიუხედავად, გზის მშენებლობის სამუშაოები არ გაგრძელებულა. სახელშეკრულებო პირობების მნიშვნელოვანი დარღვევის გამო, 2019 წლის 2 დეკემბერს¹⁰ დამქირავებელმა კონტრაქტორს გაუგზავნა შეტყობინება ხელშეკრულების შეწყვეტის შესახებ. 2019 წლის 1 ოქტომბერს გარანტორმა ბანკმა სახელმწიფო ხაზინაში გადარიცხა გზების დეპარტამენტის მიერ გადახდილი საავანსო თანხა (956,983 ლარი), ხოლო ხარისხის უზრუნველყოფის გარანტია, ხელშეკრულების თანხის 10%-ის ოდენობით, 511,155 ლარი სახელმწიფო ხაზინაში გადარიცხა 2019 წლის 13 დეკემბერს.

ხელშეკრულება გაფორმდა ახალ კონტრაქტორთან (SRAMP/CW/NCB-10)

SRAMP/CW/NCB-10 (ხელშეკრულების ღირებულება: 6,997,463.65 ლარი, კონტრაქტის თარიღი: 22 ივლისი, 2020 წელი) – კონტრაქტი ითვალისწინებდა 12 თვის განმავლობაში ჟინვალი-ბარისახო-შატილის 25.5 კმ -დან 32 კმ-მდე გზის მონაკვეთის რეაბილიტაციას.

ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების მიხედვით, 2020 წლის დეკემბრისთვის სამუშაოები შესრულდა 0%-ით, ხოლო ხოლო 2021 წელს 77.14%-ით, რომელიც მოიცავდა გზის დარჩენილ 4.90 კმ-იან მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს.

პირველ ცვლილებას ხელი მოეწერა 2021 წლის 11 აგვისტოს – ცვლილების მიხედვით, სარეაბილიტაციო სამუშაოების დასრულების ვადა გაგრძელდა 2021 წლის 31 ოქტომბრამდე, მშენებლობის პროცესში პროექტში ცვლილებების შეტანის საჭიროების დადგომის შედეგად. ცვლილება ძალაშია რეტროსპექტულად, 2021 წლის 24 ივლისიდან.

ხელშეკრულება არ მოიცავდა 1.26 კმ გზის მონაკვეთის მშენებლობას, ჟინვალი-ბარისახო-შატილის გზის 32კმ – 33 კმ-იან მონაკვეთზე. კონტრაქტორმა თანხმობა განაცხადა დამატებითი სამუშაოების შესრულებაზე და წარმოადგინა შესასრულებელი სამუშაოების მოცულობები, ნახაზები, ექსპერტიზის დასკვნები და სამუშაო პროგრამა, რის საფუძველზეც ზედამხედველმა დამატებითი 1.26 კმ გზის მშენებლობისთვის რეკომენდებულ პერიოდად მიიჩნია 3 თვე.

¹⁰ ხელშეკრულების განსაკუთრებული პირობების პუნქტი 59.2.2.2, „გ“ ქვეპუნქტის თანახმად, ხელშეკრულების მუდმივი შეუსრულებლობის პირობა მიიღწევა, თუ კონტრაქტორმა ვერ განახორციელა სარეაბილიტაციო სამუშაოების რომელიმე მნიშვნელოვანი ეტაპი, როგორც ეს მითითებულია ხელშეკრულების განსაკუთრებული პირობების 17.2 პუნქტით, შესრულების შეთანხმებული პროგრამის შესაბამისად განსაზღვრული ეტაპის შესრულების თარიღიდან 60 დღის განმავლობაში.



დამატებით შესასრულებელი სამუშაოების გამო, 2021 წლის 4 აგვისტოს გაფორმდა N1 დანართი. მთლიანი სარეაბილიტაციო სამუშაოების დასრულების ვადად განისაზღვრა დანართ N1-ის გაფორმების თარიღიდან 3 თვე. დამატებითი სამუშაოების მთლიანმა ღირებულებამ შეადგინა 1,650,021.57 ლარი.

მეორე ცვლილებას ხელი მოეწერა 2021 წლის 1 ნოემბერს – კოვიდ-19-ის პანდემიით გამოწვეული გარემოებების და ძლიერი წვიმიანი ამინდების გამო, რამაც უარყოფითად იმოქმედა მშენებლობის პროცესზე, სარეაბილიტაციო სამუშაოების დასრულების ვადა გაგრძელდა 2021 წლის 30 ნოემბრამდე, ხოლო დანართი N2-ით გათვალისწინებული სამუშაოები – 26 დღით.

გედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების მიხედვით, 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით შესრულებულია სამუშაოების 97.07%, რაც გულისხმობს პროექტით გათვალისწინებული ა/ბეტონის 6.50 კმ-იან¹¹ საფარს.

გზის მშენებლობის დასრულების სერტიფიკატი გედამხედველმა გასცა 2022 წლის 21 დეკემბერს, რომლის მიხედვით, კონტრაქტორმა შეასრულა ხელშეკრულებით გათვალისწინებული მოთხოვნები.

კონტრაქტი 5: SRAMP/CW/NCB-03 LOT 1 (კონტრაქტის თანხა: 8,769,412 ლარი, კონტრაქტის თარიღი: 1 ნოემბერი, 2017 წელი). კონტრაქტი ითვალისწინებდა OPRC-ის ფარგლებში 14 თვის განმავლობაში ჭრებალო-ნიკორწმინდის გზის მონაკვეთის 1 კმ-დან 14.6 კმ-მდე პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. გედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2019 წლის დეკემბრისთვის დასრულდა სამუშაოების 98%, რომელიც მოიცავდა გზის 13.6 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს.

გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარის 2019 წლის 30 აგვისტოს ბრძანებით შეიქმნა კომისია, რომლის წევრებსაც დაევაღათ დასრულებული გზის სარეაბილიტაციო სამუშაოებზე მიღება-ჩაბარების აქტის გაფორმება. შემონმების შემდეგ აღმოჩენილი ხარვეზების გამოსწორება ზამთრის კლიმატური პირობების გამო, კონტრაქტორმა დროულად ვერ შეძლო. შედეგად, სამუშაოები გადაიდო 2020 წლის გაზაფხულამდე. საბოლოო მიღება-ჩაბარების აქტს ხელი მოეწერა 2020 წლის 29 ივლისს.

კონტრაქტი 6: SRAMP/CW/NCB-03 LOT 2 (კონტრაქტის თანხა: 9,764,269 ლარი, კონტრაქტის თარიღი: 6 ნოემბერი, 2017 წელი). კონტრაქტი ითვალისწინებდა OPRC-ის ფარგლებში, 12 თვის განმავლობაში ჭრებალო-ნიკორწმინდის 14.6 კმ-დან 25.8 კმ-მდე გზის მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. გედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების თანახმად, 2019 წლის დეკემბრისთვის დასრულებული იყო სამუშაოების 95%, რომელიც მოიცავდა გზის 11.42 კმ-ის მონაკვეთზე დაგებულ ასფალტის საფარს.

2019 წლის 5 ივლისს გედამხედველის მიერ გაცემული გზის მშენებლობის დასრულების სერტიფიკატით დადასტურდა, რომ კონტრაქტორის მიერ ხელშეკრულებით გათვალისწინებული ვალდებულებები 2019 წლის 27 ივნისის მდგომარეობით, სრულად და დამაკმაყოფილებლად იყო შესრულებული. გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარის მიერ დანიშნულმა კომისიამ, გზის სარეაბილიტაციო სამუშაოების დასრულებაზე საბოლოო მიღება-ჩაბარების აქტს ხელი მოაწერა 2019 წლის 31 ივლისს.

11 SRAMP/CW/NCB – 10 დანართი N1; 2022 წლის 21 დეკემბრის დასრულების სერტიფიკატი.



ზედამხედველობის ხელშეკრულება: გზების დეპარტამენტმა შეარჩია კონსულტანტი გზის ოთხ მონაკვეთზე სარეაბილიტაციო სამუშაოების ზედამხედველობისთვის (პროექტირებისა და მშენებლობის კონტრაქტის მეთოდოლოგიის ფარგლებში). შერჩეულ კონსულტანტთან (JV Road Rehabilitation and Modernization Supervision Direction LTD / Nievelt Ingenieur GmbH / Centralna Punta laboratorija Doo LTD) ხელშეკრულება (SRAMP/CS/QCBS-02) – 805,255.6 ევროს და 2,285,070 ლარის ღირებულების ოდენობით მომსახურების გაწევაზე გაფორმდა 2017 წლის 2 მაისს. ხელშეკრულების ვადად განისაზღვრა 54 თვე, აქედან: 30 თვე – გზის მშენებლობის სამუშაოებზე ზედამხედველობისთვის და 24 თვე – ხარვეზების გამოსწორებისთვის. კონტრაქტის ვადა ზედამხედველობის მომსახურებაზე ამოიწურა 2019 წლის ნოემბერში, თუმცა პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტებზე ზედამხედველობის მომსახურების სამუშაოები კვლავ გრძელდებოდა. პირველი ცვლილებით, რომელიც ხელმოწერილია 2020 წლის 16 სექტემბერს, კონტრაქტზე ზედამხედველობისა და ხარვეზების გამოსწორებისთვის არსებული ხელშეკრულების ვადა გახანგრძლივდა 74.3 თვემდე, ხოლო ხელშეკრულების ღირებულება ევროში გაიზარდა 1,285,539.20 ევრომდე და ლარში – 3,641,196.80 ლარამდე. 2021 წელს ხელშეკრულებაში შევიდა სამი ცვლილება. 2021 წლის 15 აპრილს ხელმოწერილი ცვლილებით, ხელშეკრულების ღირებულებამ ევროში შეადგინა 1,285,539.20 ევრო, ხოლო ადგილობრივ ვალუტაში ღირებულება გაიზარდა 3,723,796.80 ლარამდე. 2021 წლის 28 ოქტომბრის ცვლილებით, ხელშეკრულებაზე ზედამხედველობის პერიოდი გახანგრძლივდა 53.65 თვემდე, ხოლო ხარვეზების გამოსწორებისთვის – 24 თვემდე და სულ შეადგინა 77.65 თვე. ამავდროულად ხელშეკრულების ღირებულება ევროში გაიზარდა 1,370,770.60 ევრომდე, ხოლო ეროვნულ ვალუტაში – 3,943,884.50 ლარამდე. მსოფლიო ბანკი დაეთანხმა ხელშეკრულებებში განხორციელებულ ცვლილებებს.

2022 წელს გამოიცა აღნიშნული საზედამხედველო ხელშეკრულების (SRAMP-CS-QCBS-02) ორი ცვლილება (Amendment N5-13.06.2022 და Amendment N6-12.12.2022). 2022 წლის 13 ივნისს ხელმოწერილი ცვლილებით, კონტრაქტის მოქმედების ვადა გახანგრძლივდა 93.82 თვემდე (ზედამხედველობის პერიოდი – 69.82 თვე, დეფექტების აღმოფხვრის ვადა – 24 თვე); ხოლო ხელშეკრულების ღირებულება ევროში გაიზარდა 1,546,932.8 ევრომდე და ადგილობრივ ვალუტაში – 4,718,624.12 ლარამდე. შემდგომ, ამავე წლის 12 დეკემბერს ხელმოწერილი ცვლილებით, ხელშეკრულების ღირებულება ადგილობრივ ვალუტაში გაიზარდა 4,765,824.12 ლარამდე.

DLI 1.3 – პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის მიზნების მიღწევა

2019 წელს საქართველოს მთავრობის დაფინანსებით 20 კმ გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია

SRAMP-ის მოთხოვნების შესაბამისად, ქვეკომპონენტი 1.2 შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების რეაბილიტაცია და გაუმჯობესება, პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში, ითვალისწინებს 100 კმ გზის რეაბილიტაციას, საიდანაც SRAMP-ის ფარგლებში ფინანსდება პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის, დაახლოებით, 80 კმ გზის სამუშაოები, ხოლო 20 კმ-ის¹² დაფინანსება გათვალისწინებულია GOG-ის ბიუჯეტიდან. გზების დეპარტამენტმა შეარჩია საგარეჯო-უდაბნო-დავით გარეჯის გზის 13 კმ-დან 27 კმ-მდე და მარნეული-თეთრიწყარო-წალკის გზის 7 კმ-დან 14 კმ-მდე მონაკვეთების პროექტირება – მშენებლობა და რეაბილიტაცია.

¹² აღნიშნული ინდიკატორის ფარგლებში ფაქტობრივად მოეწყო 22.8 კმ გზის მონაკვეთი.



მარნეული-თეთრიწყარო-წალკის გზის 7 კმ-დან 14 კმ-მდე მონაკვეთის პროექტირება – მშენებლობისა და რეაბილიტაციისთვის ხელშეკრულება გაფორმდა LLC Ktsia-სთან 2020 წლის 9 ივნისს, ღირებულებით – 3,998,376 ლარი.¹³ ხელშეკრულების მიხედვით, კონტრაქტორს განესაზღვრა 90 დღე საპროექტო დოკუმენტების მოსამზადებლად და პროექტის დამტკიცების პროცედურების შემდგომ – 270 დღე სარეაბილიტაციო სამუშაოებისთვის. მიღება-ჩაბარებას საპროექტო დოკუმენტების მომზადებაზე გზების დეპარტამენტს და კონტრაქტორს შორის ხელი მოეწერა 2020 წლის 9 სექტემბერს. სარეაბილიტაციო სამუშაოები დაიწყო 2020 წლის 29 სექტემბერს.

გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარის ბრძანებით, 2021 წლის 25 ივნისს შეიქმნა დასრულებული სამუშაოების მიმღები კომისია. შესრულებული სამუშაოების შემოწმებისას ხარვეზები არ გამოვლენილა. შედეგად, 2021 წლის 29 ივნისს ხელი მოეწერა დასრულებული სამუშაოების მიღება-ჩაბარების აქტს.

საგარეჯო-უდაბნო-დავით გარეჯის გზის 13 კმ-დან 27 კმ-მდე მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობისა და რეაბილიტაციისთვის, ხელშეკრულება გაფორმდა LLC New Power-თან 2020 წლის 22 ივნისს, ღირებულებით – 6,414,141 ლარი.¹⁴

ხელშეკრულების მიხედვით, კონტრაქტორს განესაზღვრა 90 დღე საპროექტო დოკუმენტების მოსამზადებლად და პროექტის დამტკიცების პროცედურების შემდგომ – 270 დღე სარეაბილიტაციო სამუშაოებისთვის. მიღება-ჩაბარებას საპროექტო დოკუმენტების მომზადებაზე გზების დეპარტამენტს და კონტრაქტორს შორის ხელი მოეწერა 2020 წლის 23 სექტემბერს. სარეაბილიტაციო სამუშაოები დაიწყო 2020 წლის 29 სექტემბერს.

გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარის ბრძანებით, 2021 წლის 23 აგვისტოს შეიქმნა დასრულებული სამუშაოების მიმღები კომისია. შესრულებული სამუშაოების შემოწმებისას ხარვეზები არ გამოვლენილა. შედეგად, 2021 წლის 27 აგვისტოს ხელი მოეწერა დასრულებული სამუშაოების მიღება-ჩაბარების აქტს.

დამოუკიდებელი აუდიტი ადასტურებს, რომ DLI 1.3, რომელიც ითვალისწინებდა 2018 წელს – გზების 60 კმ-ის და 2019 წელს გზების 40 კმ-ის რეაბილიტაციას, 2022 წლისთვის კუმულაციურად შესრულებულია **99.44%-ით**.

პროცენტული შესრულება განისაზღვრება ფაქტობრივად რეაბილიტირებული გზების სიგრძის (კმ) პროექტირება-მშენებლობის ხელშეკრულებით განსაზღვრული მთლიანი რეაბილიტაციისა და მშენებლობას დაქვემდებარებული გზების სიგრძის შედარების საფუძველზე. ფაქტობრივად დასრულებული გზების სიგრძე გამოითვლება ზედამხედველი კონსულტანტის ყოველთვიურ ანგარიშებში წარმოდგენილი მონაცემების საფუძველზე (იხ. ცხრილი N11. პროექტირება-მშენებლობის ხელშეკრულებები და შესრულების მაჩვენებლები, ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების საფუძველზე).

13 მოიცავს 39,983.77 ლარს – საპროექტო სამუშაოებისთვის, 3,958,393.22 ლარს – სარეაბილიტაციო სამუშაოებისთვის.

14 მოიცავს 82,600 ლარს – საპროექტო სამუშაოებისთვის, 6,331,541 ლარს – სარეაბილიტაციო სამუშაოებისთვის.



DLI 2.1 – ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-7 წლის გეგმა

DLI 2.1-ის განსახილველად, აუდიტის ჯგუფმა მიმოიხილა მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული პროექტისათვის – SLRP-III 2016 წლის 4 ნოემბერს შემუშავებული „გზების აქტივების შენარჩუნებისა და გაუმჯობესებისთვის მრავალწლიანი გეგმის მომზადების სახელმძღვანელო“; ასევე შეფასდა და განხილულ იქნა მომზადებული ხუთწლიანი პროგრამა და მე-7 წლის გეგმა. პროგრამისა და გეგმის მომზადების პროცესში გათვალისწინებული იყო სახელმძღვანელოში მითითებული ყველა კრიტერიუმი. სამოქმედო გეგმის მიხედვით, 2022-2026 წლებში დაგეგმილია 285 გზის მონაკვეთის მშენებლობა. 2023 წელს დაგეგმილია 31 გზის მონაკვეთის მშენებლობა, საიდანაც გზების 51.6% ექვემდებარება რეაბილიტაციას. ძირითადი კრიტერიუმები აღწერილია ქვემოთ:

მოსახლეობის სიმჭიდროვე 2022 – ინდიკატორი ასახავს 2 კმ-იან ბუფერულ ზონაში მცხოვრებ პირთა რაოდენობას ჰომოგენური უბნებიდან, მანძილთან მიმართებით (კმ). შიდასახელმწიფოებრივი გზის ქსელის მიმდებარედ მოსახლეობის სიმჭიდროვის აღწერისთვის მთლიანობაში შეირჩა 513 ჰომოგენური უბანი. სტატისტიკური ანალიზის შემდეგ ეს უბნები დაიყო 4 პრიორიტეტულ კლასად. პრიორიტეტები ნაჩვენებია ცხრილში N12:

ცხრილი N 12. პრიორიტეტული კლასები 2021 წელი

მოსახლეობის სიმჭიდროვე	უბნების რაოდენობა	მოსახლეობის სიმჭიდროვე	საერთო სიგრძე	პრიორიტეტული კლასები
≥ 1800	36	9861	167.9	1
≥ 700; < 1800	54	1171	364.8	2
≥ 300; < 700	68	483	475.2	3
< 300	127	67	906.7	4

ხარჯთსარგებლიანობის ანალიზი – გზის მოსარგებლეთა ხარჯების შემცირება (NPV) საგზაო სამუშაოების ხარჯებთან მიმართებით (კაპიტალური ხარჯები).

წლის საშუალო დღიური ნაკადი (AADT) – გაანგარიშებულია, როგორც საგზაო მონაკვეთის გასწვრივ ერთი წლის განმავლობაში ავტომობილების მთლიანი მოცულობა, გაყოფილი 365-ზე. ამჟამად არსებობს შიდასახელმწიფოებრივი საგზაო ქსელისთვის განკუთვნილი 5 საგზაო კლასი, რაც ნაჩვენებია ცხრილში N13:

ცხრილი N 13. მინიჭებული საგზაო კლასები

საგზაო კლასი (TC)	TC 1	TC 2	TC 3	TC 4	TC 5
წლის საშუალო დღიური ნაკადი	< 300	≥ 300; < 1000	≥ 1000; < 2000	≥ 2000; < 4000	≥ 4000

საგზაო მონაცემები შიდასახელმწიფოებრივი გზის ქსელის გასწვრივ შეგროვდა საერთო საავტომობილო ქსელის, დაახლოებით, 89.2%-ზე. მაღალი საგზაო მოძრაობის მოცულობის გზის მონაკვეთებისთვის. იმ შემთხვევებში, როდესაც არ იყო ჩატარებული ნაკადის გაზომვები, პირველი კლასის საგზაო ნაკადის მოცულობად მიჩნეული იყო 250 მანქანა/დღეში გზატკეცილის განვითარების და მართვის მოდელ 4-ში (HDM4).



საერთაშორისო უსწორმასწორობის ინდექსი (IRI)¹⁵ – გზების დეპარტამენტი რეგულარულად ატარებს გზების მდგომარეობის კვლევებს, ლაზერების და კამერების გამოყენებით. ეს მონაცემები ინახება GIS-ის მონაცემთა ბაზაში და ქმნის საფუძველს HDM4-ის საგზაო ქსელის მოდელისთვის. შიდასახელმწიფოებრივი გზების ქსელის პირობები დაყოფილია 4 კლასად: „კარგიდან“ – „ცუდამდე“. დაყოფა ეფუძნება საერთაშორისო უსწორმასწორობის ინდექსის მაგნიტუდას. თითოეული შესაბამისი მდგომარეობის სიდიდე მოცემულია ცხრილში N14:

ცხრილი N 14. მდგომარეობის კლასები

მდგომარეობა	კარგი	საშუალო	არასაკმარისი	ცუდი
საერთაშორისო უსწორმასწორობის ინდექსი (IRI)	IRI < 4	$4 \leq \text{IRI} < 6$	$6 \leq \text{IRI} < 8$	IRI > 8

კლიმატური ზონები – თითოეული მონაკვეთის ზუსტი კლიმატური ზონის განსაზღვრა ძალზე მნიშვნელოვანია, რადგან HDM4-ის ცვეთის ხარისხზე გავლენას ახდენს შესაბამისი პარამეტრები. კლიმატის ზონის კოდები და განმარტებები ნაჩვენებია ცხრილში N15:

ცხრილი N 15. კლიმატური ზონები და განმარტებები

კოდი:	განმარტება	HDM4-CZ
A	ჩრდილოეთ სუბტროპიკული – ტენიანი	CZ1
D	სუბტროპიკული – ნახევრად მშრალი ბარი	CZ2
K	ჩრდილოეთ სუბხმელთაშუა ზღვის ნახევრად ტენიანი	CZ3
M	სუბტროპიკული მშრალი – მთიანი	CZ4
U	ზომიერი ნახევრად მშრალი – მთიანი	CZ5
X	მაღალმთიანი ველი	CZ6

ზემოთ მოცემული კრიტერიუმების გარდა, გზების დეპარტამენტი ითვალისწინებს შემდეგ სოციალურ ასპექტებს: მანძილს ტურისტულ ღირსშესანიშნაობებთან, რეგიონულ ცენტრებთან ან საავადმყოფოებთან, სკოლების რაოდენობას და ხელმისაწვდომ ბიუჯეტს.

აღნიშნული პროცედურების საფუძველზე დამოუკიდებელი აუდიტი ადასტურებს, რომ DLI 2.1 2022 წლისთვის შესრულებულია.

DLI 2.2 – IRAP-ის კვლევის ჩატარება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივ საგზაო ქსელზე, 200 კმ-იან გზის მონაკვეთზე 2022 წლისთვის.

აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა გზების შეფასების პროგრამის ინტეგრაცია ქვემო ქართლის რეგიონში. განხილულ იქნა შემდეგი დოკუმენტები:

- IRAP-ის განახლებული სერტიფიკატები გზების დეპარტამენტის თანამშრომლებისთვის;
- გზების დეპარტამენტის საბოლოო ანგარიში;
- გზების დეპარტამენტის ხელმძღვანელობისთვის წარდგენილი ანგარიში.

საქართველოს გზების უსაფრთხოების შეფასების პროგრამა IRAP ითვალისწინებდა საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი გზების, სულ: 900 კმ მონაკვეთის შეფასებას,

15 M. W. Sayers, T. D. Gillespie, and W. D. Paterson, Guidelines for the conduct and calibration of road roughness measurements, the World Bank Technical Paper 46, The World Bank, Washington, DC, 1986.



საგზაო მონაკვეთებისთვის, გზების შეფასების საერთაშორისო პროგრამის (IRAP) სტანდარტების შესაბამისად.

გზების დეპარტამენტიდან მიღებული განმარტებით და მსოფლიო ბანკის კორესპონდენციების შესაბამისად, პროგრამა მოითხოვდა IRAP-ის საწყისი შეფასების ჩატარებას IRAP-ის მიერ აკრედიტებული კომპანიის მიერ, რის შემდგომაც განხორციელდებოდა გზების დეპარტამენტის შესაბამისი თანამშრომლების აკრედიტაცია, მათ მიერ შეფასების დამოუკიდებლად ჩატარების მიზნით. IRAP-მა კახეთში 2021 წელს შეაფასა 200 კმ-იანი საგზაო ქსელი.

ტრენინგებსა და სემინარებში მონაწილე გზების დეპარტამენტის 6 თანამშრომლიდან, ერთმა (შრომითი ხელშეკრულებით დასაქმებულმა პირმა) დატოვა სამსახური, ხოლო დანარჩენმა ხუთმა, მიიღო IRAP-ის აკრედიტაცია. გზების დეპარტამენტის განმარტებით, ისინი ფლობენ ყველა სახის ადამიანურ და ტექნიკურ რესურსს, პროექტით განსაზღვრულ სხვა რეგიონებში დამოუკიდებლად ჩაატარონ საგზაო უსაფრთხოების შეფასება. IRAP-ის აკრედიტაციის მოთხოვნების შესაბამისად, გზების დეპარტამენტის თანამშრომლებმა უზრუნველყვეს IRAP-ის აკრედიტაციის ვადის 2023 წლის 25 ოქტომბრამდე გაგრძელება.

გზების დეპარტამენტმა 2022 წელს შეაფასა ქვემო ქართლის რეგიონის საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი საგზაო ქსელის 205 კმ-იანი მონაკვეთი, რომელიც მოიცავდა:

- (ს-4) თბილისი-წითელი ხიდის (აზერბაიჯანის რესპუბლიკის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ12+800-კმ57+00 მონაკვეთი;
- (ს-6) ფონიჭალა-მარნეული-გუგუთის (სომხეთის რესპუბლიკის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ3+700-კმ98+000 მონაკვეთი;
- (ს-7) მარნეული (კოსტავას ქუჩიდან) – სადახლოს (სომხეთის რესპუბლიკის საზღვარი) საავტომობილო გზის კმ0+00-კმ34+00 მონაკვეთი;
- (ს-9) თბილისის შემოსავლელი საავტომობილო გზის კმ15+600-კმ4900 მონაკვეთი.

საგზაო უსაფრთხოების შეფასება მოიცავდა შემდეგ სამუშაოებს: გზების კვლევა, კოდირება, მონაცემთა შეგროვება, ფაილების ატვირთვა, რეიტინგის მინიჭება, უსაფრთხო გადაადგილების უზრუნველსაყოფად გზებისთვის შესაბამისი საინვესტიციო გეგმის შემუშავება, რისკების განსაზღვრა და ხარისხის უზრუნველყოფა.

ანგარიშის თანახმად, ქვემო ქართლის გზის ქსელის 205 კმ-იან მონაკვეთს, შეფასების შედეგად მიენიჭა 3-ვარსკვლავიანი ან უკეთესი რეიტინგი სხვადასხვა ტიპის გზით მოსარგებლეებისთვის, მათ შორის: ავტომანქანის მგზავრი – 11.51%, მოტოციკლის მძღოლი – 6.58%, ფეხით მოსიარულე – 5.4% (ფეხით მოსიარულეები არ არიან წარმოდგენილი გზის სიგრძის 79%-ზე, სადაც აღნიშნული სტატისტიკა არ იწარმოება) და ველოსიპედისტი – 3.48%, ხოლო 5-ვარსკვლავიანი რეიტინგი მიენიჭა გზით მოსარგებლეების შემდეგ ჯგუფებს: ავტომანქანის მგზავრი – 0.05% და მოტოციკლის მძღოლი – 0.05%. კონსულტანტმა ხაზი გაუსვა სიჩქარის შეზღუდვის ღონისძიებების მნიშვნელობას და წარმოადგინა გზებზე უფრო უსაფრთხო გადაადგილების საინვესტიციო გეგმის სხვადასხვა სცენარი, რამაც მაქსიმალურად უნდა შეუწყოს ხელი სიკვდილიანობის და სერიოზული დაზიანებების პრევენციას. საბოლოო ანგარიში გზების დეპარტამენტის ხელმძღვანელობას წარედგინა 2022 წლის ივლისში.

DLI 2.2 – TOR-ის მიხედვით, IRAP-ის კვლევა ითვალისწინებდა 2022 წელს საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი 200 კმ-იანი საგზაო ქსელის შეფასებას.



ჩატარებული პროცედურების საფუძველზე, დამოუკიდებელი აუდიტი ადასტურებს, რომ **DLI-2.2-ის მიზნები მე-6 წლისთვის შესრულდა.**

DLI 2.3 – რაჭის რეგიონში 2022 წლისთვის კლიმატური ცვლილებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების იმპლემენტაცია.

აუდიტის ჯგუფმა განიხილა კონსულტანტის შერჩევის პროცესი, კონსულტანტის მიერ მომზადებული დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაცია. განხილულ იქნა შემდეგი დოკუმენტები:

- განცხადება მომსახურების შესყიდვაზე;
- ინფორმაცია ინტერესის გამოხატვის შესახებ;
- პრეტენდენტთა მოკლე სიის შეფასების ანგარიში;
- ხელმოწერილი კონტრაქტი;
- კონტრაქტის ცვლილებები;
- ოფიციალური მიმოწერა გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის;
- ინფორმაცია ხელშეკრულებაზე მოლაპარაკების შედეგების შესახებ;
- საბოლოო ანგარიშის პროექტი.

გზების დეპარტამენტმა რაჭის რეგიონში კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული პრიორიტეტული ღონისძიებების განხორციელების მიზნით, დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მოსამზადებლად გამოიყენა კონსულტანტის კვალიფიკაციის მიხედვით შერჩევის (CQS) შესყიდვის მეთოდი.

მოთხოვნა ინტერესთა გამოხატვისთვის გამოცხადდა 2018 წლის 9 ოქტომბერს. შესაბამის ვადაში სატენდერო წინადადებები წარმოადგინა 6-მა კომპანიამ. შეფასების კრიტერიუმების მიხედვით, პოტენციურ გამარჯვებულ კომპანიას უნდა ჰქონოდა პროექტირება-მშენებლობის ზოგადი და მსგავსი პროექტების განხორციელების ხუთწლიანი გამოცდილება. შეფასების კრიტერიუმების თანახმად, 80% შეწონილი მაჩვენებელი მიენიჭა მსგავსი პროექტების, ხოლო 20% – ზოგადი პროექტების განხორციელების გამოცდილებას.

შეფასების ანგარიშის თანახმად, სატენდერო კომისიამ გამარჯვებულად გამოაცხადა Dongsung Engineering Co Ltd და 2018 წლის 21 ნოემბერს გაუგზავნა მოწვევის წერილი. ხელშეკრულება (SRAMP/CS/CQS-04), ღირებულებით – 182,900 აშშ დოლარი, გაფორმდა 2019 წლის 21 თებერვალს.

სას ადასტურებს, რომ კონსულტანტის შერჩევის პროცესი აკმაყოფილებს IBRD-ის სესხებისთვის და IDA-ის კრედიტებისა და გრანტებისთვის მსოფლიო ბანკის სახელმძღვანელო მითითებებს.

ხელშეკრულების მიხედვით, კონსულტანტს მომსახურებით გათვალისწინებული სამუშაოები უნდა შეესრულებინა 2019 წლის 12 მარტიდან 2019 წლის 12 სექტემბრამდე პერიოდში. აღნიშნულის მიზანი იყო გზების დეპარტამენტის მხარდაჭერა, რაჭის რეგიონში შიდასახელმწიფოებრივი საგზაო ქსელისთვის კლიმატური ცვლილების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული ღონისძიებების განსახორციელებლად დეტალური პრაქტიკული გადანყვებილების შემუშავების მიზნით. კონსულტანტი ვალდებული იყო: შეესწავლა სადრენაჟე სისტემები და წყლის არხების გადაკვეთის ადგილებში ჰიდროლოგიური მდგომარეობა, ასევე გზის მიმდებარედ ფერდობების ნიადაგის ფენების გეოლოგიური მონაცემები და საყრდენი კედლის



მდგრადობის მოთხოვნები, ქანების რღვევის რისკების შესაფასებლად. კონსულტანტი ვალდებული იყო წარმოედგინა:

- ანგარიში სამუშაოების საწყისი ეტაპის შესახებ, მეთოდოლოგიის, სამუშაო გრაფიკის, შესაბამისი სამუშაოებისა და აქტივობების ჩათვლით;
- შუალედური ანგარიში, რომელიც მოიცავს: ჰიდროლოგიურ, გეოტექნიკურ და ტოპოგრაფიულ კვლევებს, აგრეთვე შემოთავაზებულ რეკომენდაციებსა და გზის განსაზღვრული მონაკვეთების გასაუმჯობესებლად წარმოდგენილ სამუშაოებს;
- საბოლოო ანგარიშის პროექტი, რომელიც მოიცავს სატენდერო დოკუმენტაციის პროექტს, დამკვეთის მიერ დამტკიცებულ გზის სამუშაოების დეტალურ პროექტს;
- საბოლოო ანგარიში, რომელიც მოიცავს საბოლოო სატენდერო დოკუმენტაციის და გზის სამუშაოების საბოლოო დეტალურ პროექტს.

2019 წლის 21 აგვისტოს კონტრაქტორმა მოითხოვა დროის გახანგრძლივება მეტეოროლოგიური პირობების გამო, რაც ხელს უშლიდა გეოლოგიური კვლევის ჩატარებას და შეთანხმებულ ვადებში საბოლოო პროექტის წარმოდგენას. შემდგომ, ცვლილებას ხელი მოეწერა 2019 წლის 14 ნოემბერს, ვინაიდან დამკვეთს სამუშაოების საწყისი და შუალედური ეტაპის შესახებ ანგარიშები არ ჰქონდა დადასტურებული.

საბოლოო ანგარიშის პროექტი წარმოდგენილ იქნა 2020 წლის აპრილში. დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტები რაჭის რეგიონისთვის განისაზღვრა 3 ლოტად. საინჟინრო-გეოლოგიური კვლევები ჩატარდა რაჭის გზატკეცილის სარეაბილიტაციო პროექტებისთვის და შემონმდა ქუთაისი-ალპანა-მამისონის (შემოვლითი გზა 16) და ქუთაისი-ტყიბული-ამბროლაურის (შემოვლითი გზა 17) დაზიანებული უბნები. რაჭის რეგიონისთვის ასევე მომზადდა დასკვნები და რეკომენდაციები, საპროექტო გადანაცვლებები, სამუშაოების წარმოების წესები და მეთოდები, საგზაო უსაფრთხოების ზომების და გარემოს დაცვის საკითხების მოკლე აღწერა; ასევე შემუშავდა გარემოსა და სოციალური მართვის გეგმა, გზის თითოეული 13 მონაკვეთისთვის.

საბოლოო ანგარიშის პროექტის მიხედვით, გზების დეპარტამენტისა და მსოფლიო ბანკის მიერ აღნიშნული დოკუმენტის განხილვის ფარგლებში გაცემული რეკომენდაციები და კომენტარები, კონტრაქტორს ანგარიშში უნდა გაეთვალისწინებინა, მის საბოლოო დამტკიცებამდე. ვინაიდან ანგარიშის პროექტი საბოლოო სახით ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ვადებში ვერ დასრულდა, 2020 და 2021 წლებში განხორციელდა რამდენიმე ცვლილება. ბოლოს შეტანილი ცვლილებით, ხელშეკრულების დასრულების თარიღად განისაზღვრა 2022 წლის 12 თებერვალი.

მსოფლიო ბანკის რესტრუქტურისაციის დოკუმენტის¹⁶ მიხედვით, ღონისძიებები ჩასატარებელია 13 ლოკაციაზე, რომლის მთლიანი ღირებულება მნიშვნელოვნად აღემატება PAD-ის დოკუმენტით შეფასებულ ღირებულებას. იმ მიზნით, რომ კონსულტანტის მომსახურების და კლიმატური მდგრადობის უზრუნველსაყოფად გათვალისწინებული სამუშაოების ღირებულება არ გასცდეს ბიუჯეტით გათვალისწინებულ 1.2 მილიონ აშშ დოლარს, გზების დეპარტამენტთან შეთანხმებით მიღებულ იქნა გადანაცვლებები აღნიშნული აქტივობების მასშტაბების შემცირებაზე.

16 შეთავაზება რესტრუქტურისაციაზე შიდასახელმწიფოებრივი აქტივების მართვის პროექტისთვის, რომელიც საქართველოსთვის დამტკიცდა 2016 წლის 18 მარტს.



გზების დეპარტამენტმა მსოფლიო ბანკს საბოლოო საპროექტო ანგარიში წარუდგინა 2022 წლის 12 თებერვალს.

DLI 2.3 – ითვალისწინებდა 2021 წელს, რაჭის რეგიონში კლიმატური ცვლილებების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული პრიორიტეტული ღონისძიებების განსახორციელებლად, დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის დასრულებას. სასესხო ხელშეკრულებით განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად, დამოუკიდებელი აუდიტორი ადასტურებს, რომ **DLI 2.3-ის 2021 წლის მიზნები 2022 წლისთვის მიღწეულია**, ხოლო **DLI 2.3 – 2022 წელს** ითვალისწინებდა რაჭის რეგიონში 2022 წლისთვის კლიმატური ცვლილებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების იმპლემენტაციას. გზების დეპარტამენტის მიერ რაჭის რეგიონში კლიმატური მდგრადობის უზრუნველყოფის მიზნით გასატარებელი პრევენციული ღონისძიებების შესყიდვასთან დაკავშირებით, ტენდერი გამოცხადდა სამჯერ, გზის შემდეგ უბნებზე: (შ16) კმ106.5-კმ109; (შ16) კმ109.5; (შ16) კმ114; (შ16) კმ119-კმ120; (შ16) კმ123.5-კმ125.5.

პირველ ეტაპზე (SRAMP/CW/NCB-14) არცერთმა კომპანიამ არ წარადგინა წინადადება, მეორე ეტაპზე (SRAMP/CW/NCB-15) წარმოდგენილ იქნა წინადადება ერთი კომპანიის მიერ, თუმცა შესყიდვის კომისიამ დისკვალიფიკაცია მისცა არასრული დოკუმენტაციის მოწოდების გამო, ხოლო მესამე ეტაპზე (SRAMP/CW/NCB-18) გამოცხადებულ ტენდერში წინადადებით შემოვიდა იგივე კომპანია, თუმცა შესყიდვის კომისიამ, სატენდერო წინადადების შეფასების შედეგად დაადგინა, რომ არც ამ შემთხვევაში აკმაყოფილებს კომპანია ტენდერის მოთხოვნებს და მოხდა მისი დისკვალიფიკაცია. ორივე გადაწყვეტილება შეთანხმებული იყო მსოფლიო ბანკთან.

აქედან გამომდინარე, სასესხო ხელშეკრულებით განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად, დამოუკიდებელი აუდიტორი ადასტურებს, რომ **DLI 2.3-ის მიზნები 2022 წლისათვის არ არის მიღწეული**.



(iii) სას-ის მიზნება და შესაბამისი ჩაქოქენდასტია 2022 წლისთვის

აუდიტის მიზნება 1 (2022 წ.)

2022 წელს პროექტირება-მშენებლობისა და გურიის რეგიონში მიმდინარე პროექტებზე, 2021 წელს ექსპერტების მიერ გამოვლენილ შეუსაბამობებზე გაცემული რეკომენდაციები არ შესრულებულა. კერძოდ, გარემოსდაცვითი და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის მიერ 2021 წელს გაცემული 6 რეკომენდაციიდან 5 არ არის შესრულებული.

რაც შეეხება ტექნიკური ექსპერტის მიერ 2021 წელს გაცემულ 11 რეკომენდაციას, მათგან შესრულებულია 3, ნაწილობრივ შესრულებულია 2, ხოლო 6 არ შესრულებულა.

აუდიტის ჩაქოქენდასტია 1 (2022 წ.)

შიდა სახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროცესის გაუმჯობესების მიზნით, საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტმა უზრუნველყოს ტექნიკური ექსპერტისა და გარემოსდაცვითი და სოციალური ექსპერტის მიერ წინა წლებში გაცემული რეკომენდაციების შესრულების კონტროლი.



დასკვნა

დამოუკიდებელი აუდიტი ადასტურებს, რომ 2022 წლის იანვრიდან 2022 წლის დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში ხარჯები გაწეულია მიზნობრივად. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ მიღწეული მიზნების საფუძველზე, აუდიტის ჯგუფი გასცემს რეკომენდაციას, რომ 2022 წლისთვის 1,621,766 აშშ დოლარი მიჩნეულ იქნეს გამოყოფილ სესხად (დეტალურად იხ. ცხრილი N16):

ცხრილი N16. სესხად გამოყოფა 2022 წელი (თანხები მოცემულია აშშ დოლარში) მთლიანი ხარჯები IFR-ის მიხედვით: 6,838,520 აშშ დოლარი

DLI-ის მიზნები, 2022	DLI-ების შესრულების %	DLI-ისთვის განსაზღვრული სესხის თანხა	DLI-ის თანხა, რომელიც ექვემდებარება სესხად აღიარებას	გადავადებული	ჯამური DLI-ის თანხა, რომლის სესხად აღიარება რეკომენდებულია	DLI-ის თანხა, რაც შესაძლოა სესხად აღიარდეს მომდევნო საანგარიშგებო პერიოდებში
1.2 გურიის რეგიონში საპროექტო გზების 45%-ის რეაბილიტაცია	0%	8,775,000	-	10,725,000	-	19,500,000
1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში რეაბილიტირებული გზების სიგრძე (100 კმ)	93.39%	-	-	1,330,166	1,242,266	87,900
2.1 ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-7 წლის გეგმის მომზადება	100%	79,800	79,800	-	79,800	-
2.2 IRAP-ის კვლევის ჩატარება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივ საგზაო ქსელზე, (200 კმ)	100%	119,700	119,700	-	119,700	-
2.3 რაჭის რეგიონში კლიმატური ცვლილებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების იმპლემენტაცია.	0%	512,000	-	180,000	180,000	512,000
ჯამი:		9,486,500	199,500	12,235,166	1,621,766	20,099,900



ცხრილი N 17. მიღებული და გადავადებული ავანსები

აღწერილობა	თანხა
ნაშთი 2021 წლის იანვრის მდგომარეობით	3,385,284
მიღებული ავანსების ჯამი (1 იანვარი, 2021 – 31 დეკემბერი, 2021)	8,800,029
გაცემები (1 იანვარი, 2021 – 31 დეკემბერი, 2021)	(7,201,839)
ავანსები, რომლებიც უნდა გადავადდეს 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით	4,983,474

აღწერილობა	თანხა
ნაშთი 2022 წლის იანვრის მდგომარეობით	4,983,474
მიღებული ავანსების ჯამი (1 იანვარი, 2022 – 31 დეკემბერი, 2022)	7,019,773
გაცემები (1 იანვარი, 2022 – 31 დეკემბერი, 2022)	(6,858,293)
ავანსები, რომლებიც უნდა გადავადდეს 2022 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით	5,144,954

აუდიტორები

სოფიო გიგიაშვილი
აუდიტორ-ასისტენტი

ხელმოწერა



დანართი „ა“. სსსსის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLIS)

DLI	ზომის ერთეული	წელი 1 პროექტის დაწყებიდან 2017 წლის 31/12-მდე	წელი 2 2018 წლის 01/01-დან 31/12-მდე	წელი 3 2019 წლის 01/01-დან 31/12-მდე	წელი 4 2020 წლის 01/01-დან 31/12-მდე.	წელი 5 2021 წლის 01/01-დან 31/12-მდე	წელი 6 2022 წლის 01/01-დან 2023 წლის 30/06-მდე	თითოეული მიღწეული DLI-ისთვის განსაზღ- ვრული ჯამური თანხა
		Target						
1.1 პროექტით გათვალისწი- ნებული გვე- ბი, რომელთა რეაბილიტაცია და პერიოდული მოვლა-შენახვა განხორციელდა OPRC-ის ფარგ- ლებში	პროექტით გათვალისწინე- ბული გვების წილი (%-ში), რომელთაც ჩაუტარდა რეაბილიტაცია ან პერიოდული მოვლა-შენახვა OPRC-ის ფარგლებში	OPRC-ის ფარგლებში, პროექტით გათვალისწინებული გვების რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვის საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მოსამზადებლად კონსულტანტის შერჩევა, ასევე ზედამხედველობის/ მონიტორინგის სამსახურის შერჩევა	OPRC-ის ფარგლებში, პროექტით გათვალისწინებული გვების რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვის საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება	-	-	-	-	
	სესხის თანხა, აშშ დოლარი	395,200	395,200	0.00	0.00	0.00	0.00	790,400
1.2. გურიის რეგიონში საპროექტო გვების რეაბილიტაცია	რეაბილიტირებული გვების პროცენტუ- ლი წილი გურიის რეგიონში	-	-	-	-	55%	45%	100%
	სესხის თანხა, აშშ დოლარი	0.00	0.00	0.00	0.00	10,725,000	8,775,000	19,500,000
1.3 პროექტირება-მშე- ნებლობის ქვეპროგ- რამის ფარგლებში რეაბილიტირებული გვების სიგრძე (კმ) მიღწევა	პროექტირება-მშე- ნებლობის ქვეპროგ- რამის ფარგლებში რეაბილიტირებული გვების სიგრძე (კმ)	6 პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტის გაფორმება და საპროექტო სამუშაოების დანყება	60	40	-	-	-	100
	სესხის თანხის პროპორცია, აშშ დოლარი	1,810,000	9,927,000	6,223,000	0.00	0.00	0,00	17,960,000



2.1 გაუმჯობესებული მეთოდოლოგიის გამოყენებით, სრული ღირებულების ხუთწლიანი პროგრამის მომზადება	სრული ღირებულების ხუთწლიანი პროგრამის მომზადება	ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-2 წლის გეგმის მომზადება	ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-3 წლის გეგმის მომზადება	ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-4 წლის გეგმის მომზადება	ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-5 წლის გეგმის მომზადება	ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-6 წლის გეგმის მომზადება	ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-7 წლის გეგმის მომზადება	
	სესხის თანხის პროპორცია, აშშ დოლარი	79,800	79,800	79,800	79,800	79,800	79,800	478,800
2.2 საგზაო უსაფრთხოების ინტეგრაცია აქტივების მართვაში	IRAP-ის კვლევის ჩატარება საერთაშორისო და შიდა-სახელმწიფოებრივ საგზაო ქსელზე (კმ)	-	-	-	500	200	200	900
	სესხის თანხის პროპორცია, აშშ დოლარი	0.00	0.00	0.00	239,400	119,700	119,700	478,800
2.3 კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დანერგვა RD-ის გზების აქტივების მართვაში	კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის ღონისძიებების პრაქტიკის შემოღება RD-ის გზების აქტივების მართვაში	-	-	-	--	კლიმატური ცვლილებებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის დასრულება	რაჭაში კლიმატის ცვლილებებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების განხორციელება	
	სესხის თანხა, აშშ დოლარი	0.00	0.00	0.00	0.00	180,000	512,000	692,000
სესხის თანხების პროპორციულობა თითოეული DLI-ისთვის წლიურად, აშშ დოლარი		2,285,000	10,402,000	6,302,800	319,200	11,104,500	9,486,500	39,900,000



დანართი „ბ“. ამონაჩიდი IFR-აბილა (2021 წელი)

პროექტის კომპონენტები/აქტივობები	ფაქტობრივი			დაგეგმილი			გადახრა			პროექტის ჯამი
	მიმდ. კვარტ.	დღემდე	კუმულ. დღემდე	მიმდ. კვარტ.	დღემდე	კუმულ. დღემდე	მიმდ. კვარტ.	დღემდე	კუმულ. დღემდე	
1. კომპონენტი პირველი – გზების აქტივების გაუმჯობესება და შენარჩუნება										
კომპონენტი 1.1 OPRC – ფარგლებში გურიაში შიდასახელმწიფოებრივი გზების გაუმჯობესება და მოვლა-შენახვა.										
DLI 1.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17,960,000
DLI 1.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,992,000
კომპონენტი 1.2 პროექტირება – მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში შიდასახელმწიფოებრივი გზების გაუმჯობესება და რეაბილიტაცია										17,960,000
DLI 1.3	2,624,401	4,732,663	26,861,599	4,173,415	4,731,476	26,860,413	1,549,014	-1,187	-1,186	
კომპონენტი 1.3 სამშენებლო სამუშაოების ზედამხედველობა და მონიტორინგი										
DLI 1.3	874,936	2,069,277	4,247,797	1,200,000	2,070,298	4,248,817	325,064	1,021	1,021	
DLI 1.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
სულ კომპონენტი 1	3,499,337	6,801,940	31,109,396	5,373,415	6,801,774	31,109,230	1,874,078	-166	-166	



2. კომპონენტი 2 – შიდა სახელმწიფოებრივი გზების აქტივების დაგეგმარებისა და მართვის გაუმჯობესება										
კომპონენტი 2.1 RAMS-ის დახვეწა და აქტივების პროგრამირების და დაგეგმარების სისტემის გამჯობესება										
DLI 2.1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	399,000
ქვეკომპონენტი 2.2 – საგზაო უსაფრთხოების მართვის ინტეგრირება										
DLI 2.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	399,000
კომპონენტი 2.3 ტექნიკური დახმარება კლიმატის ცვალებადობაზე										
DLI 2.3	0	36,580	182,900	0	36,850	183,170	0	270	270	1,190,000
სულ: კომპონენტი 2	0	36,580	182,900	0	36,850	183,170	0	270	270	
სულ (1) კატეგორიის მიხედვით: საქონელი, სამუშაოები, საკონსულტაციო და არასაკონსულტაციო მომსახურება – პროექტის პირველი და მე-2 ნაწილისთვის, ასევე ტრენინგები პროექტის მე-2 ნაწილისთვის	3,499,337	6,838,520	31,292,296	5,373,415	6,838,624	31,292,400	1,874,078	104	104	
100%-ით მინის ხარჯების საქართველოს მთავრობის მიერ დაფინანსება	0	1,549	20,825	0	1,649	20,925	0	100	100	
100%-ით გზების დეპარტამენტის შტატიანი მოსამსახურეების მივლინებების საქართველოს მთავრობის მიერ დაფინანსება	0	18,224	58,929	0	19,634	60,339	0	1,411	1,411	
კატეგორია (2) – სესხის საკომისიო	0	0	100,000	0	0	100,000	0	0	0	100,000
სულ კატეგორია (2) – სესხის საკომისიო	0	0	100,000	0	0	100,000	0	0	0	
კატეგორია (3) – საპროცენტო განაკვეთი Cap ან საპროცენტო განაკვეთი Collar Premium	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
სულ კატეგორიის მიხედვით (3) – საპროცენტო განაკვეთი Cap ან საპროცენტო განაკვეთი Collar Premium	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
სულ პროექტის აქტივობები:	3,499,337	6,858,293	31,472,049	5,373,415	6,859,908	31,473,664	1,874,078	1,615	1,615	40,000,000



დანართი „ბ“. სესხა გამოყოფა

06/06/2016 – 31/12/2017 პერიოდში გაწეული საჩუქები, სუბ: 1,813,747 აშშ დოლარი

DLI მიზნები, 2016-2017	DLI-ების შესრულების %	DLI-ისთან დაკავშირებული სესხის თანხა (აშშ დოლარი)	DLI -ის თანხა, რომელიც ექვემდებარება სესხად აღიარებას (აშშ დოლარი)	%	მთლიანი ხარჯები IFR-ების მიხედვით (აშშ დოლარი)	DLI -ის თანხა, რომლის სესხად აღიარება რეკომენდებულია (აშშ დოლარი)	DLI -ის თანხა, რომლის სესხად აღიარება რეკომენდებულია მომდევნო საანგარიშო პერიოდში 1 იანვარი – 31 დეკემბერი 2018, (აშშ დოლარი)
კონსულტანტი – დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადებისათვის პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვისთვის OPRC-ის ფარგლებში და საზედამხებდველო/მონიტორინგის შერჩეული სერვისების უზრუნველსაყოფად	100	395,200	395,200	17.3%	1,813,747	313,695	81,505
6 პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტის ხელმოწერა და პროექტირების ეტაპის დაწყება	100	1,810,000	1,810,000	79.21%		1,436,710	373,290
ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-2 წლის გეგმის მომზადება	100	79,800	79,800	3.49%		63,342	16,458
ჯამი:	100	2,285,000	2,285,000	100%	1,813,747	1,813,747	471,253



დანართი „დ“. სესხად გამოყოფა

2018 წელს განუძღვრილი სხად: 10,235,475 აშშ დოლარი

DLI-ის მიზნები, 2018	DLI-ების შესრულების %	DLI-ისთვის განსაზღვრული სესხის თანხა	DLI-ის თანხა, რომელიც ექვემდებარება სესხად აღიარებას	გადავადებული	ჯამური DLI -ის თანხა, რომლის სესხად აღიარება რეკომენდებულია	DLI-ის თანხა, რაც შესაძლოა სესხად აღიარდეს მომდევნო საანგარიშგებო პერიოდებში
1.1 დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაციისა და მოვლა-შენახვისთვის OPRC-ის ფარგლებში	100	395,200	395,200	81,505	476,705	-
1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში რეაბილიტირებული გზების სიგრძე (60 კმ)	55.7	9,927,000	5,529,339	373,290	5,902,629	4,397,661
2.1 ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-3 წლის გეგმის მომზადება	100	79,800	79,800	16,458	96,258	-
2.2 GeoRAP-ის განვრცობა მცხეთა-მთიანეთში	-	99,750	-	-	-	99,750
2.3 კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მომზადება და ტენდერის გამოცხადება	-	416,500	-	-	-	416,500
ჯამი:		10,918,250	6,004,339	471,253	6,475,592	4,913,911



დანართი „ე“. სესხა გამოყოფა

2019 წლის განუხილავი ხარჯები, სულ: 2,659,080 აშშ დოლარი

DLI-ის მიზნები, 2019	DLI-ის შესრულების %	DLI-ისთვის განსაზღვრული სესხის თანხა	DLI-ის სესხის თანხა, რომელიც ექვემდებარება სესხად აღიარებას	გადავადებული	ჯამური DLI -ის თანხა, რომლის სესხად აღიარება რეკომენდებულია	DLI-ის თანხა, რაც შესაძლოა სესხად აღიარდეს მომდევნო საანგარიშგებო პერიოდებში	
						2018 წლის შესაბამისი	2019 წლის შესაბამისი
1.1 გზების 10%-ის რეაბილიტაცია და მოვლა-შენახვა განხორციელებულია OPRC-ის ფარგლებში	-	4,200,000	-	-	-	-	4,200,000
1.2 საერთო OPRC თანხის პროცენტი, რომელიც გადახდილია რუტინულ მოვლა-შენახვაზე, საშუალოდ, სულ მცირე – 80%	-	747,000	-	-	-	-	747,000
1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში რეაბილიტირებული გზები (40 კმ)	2.55	6,223,000	158,687	4,397,661	4,556,348	-	6,064,314
2.1 ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-4 წლის გეგმის მომზადება	100	79,800	79,800	-	79,800	-	-
2.2 GeoRAP- ის განვრცობა რაჭა-ლეჩხუმში	-	99,750	-	-	-	99,750	99,750
2.3 კლიმატის მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დანერგვა რაჭის რეგიონში	-	416,500	-	-	-	416,500	416,500
ჯამი:		11,766,050	238,487	4,397,661	4,636,148	516,250	11,527,564



დანართი „ვ“. სესხა გამოყოფა

2020 წელს გაწეული ხაზჯები, სუბ: 2,543,637 აშშ დოლარი

DLI-ის მიზნები, 2020	DLI-ების შესრულების %	DLI-ისთვის განსაზღვრული სესხის თანხა	DLI-ის თანხა, რომელიც ექვემდებარება სესხად აღიარებას	გადავადებული	ჯამური DLI-ის თანხა, რომლის სესხად აღიარება რეკომენდებულია	DLI-ის თანხა, რაც შესაძლოა სესხად აღიარდეს მომდევნო საანგარიშგებო პერიოდებში
1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში რეაბილიტირებული გზების სიგრძე (100 კმ)	5.16%	-	-	6,064,314	312,706	5,751,608
2.1 ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-5 წლის გეგმის მომზადება	100%	79,800	79,800	-	79,800	-
2.2 IRAP-ის კვლევის ჩატარება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივ საგზაო ქსელზე (500 კმ)	100%	239,400	239,400	-	239,400	-
ჯამი:		319,200	319,200	6,064,314	631,906	5,751,608



დანართი „8“. სესხა გამოყოფა

2021 წელს გაწეული ხარჯები, სულ: 7,201,839 აშშ დოლარი

DLI-ის მიზნები, 2021	DLI-ების შესრულების %	DLI-ისთვის განსაზღვრული სესხის თანხა	DLI-ის თანხა, რომელიც ექვემდებარება სესხად აღიარებას	გადავადებული	ჯამური DLI -ის თანხა, რომლის სესხად აღიარება რეკომენდებულია	DLI-ის თანხა, რაც შესაძლოა სესხად აღიარდეს მომდევნო საანგარიშგებო პერიოდებში
1.2 გურიის რეგიონში საპროექტო გზების 55%-ის რეაბილიტაცია	0	10,725,000	0	0.00	0	10,725,000
1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში რეაბილიტირებული გზების სიგრძე (100 კმ)	76.87	0	0	5,751,607.50	4,421,442	1,330,166
2.1 ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-6 წლის გეგმის მომზადება	100	79,800	79,800	0.00	79,800	
2.2 IRAP-ის კვლევის ჩატარება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივ საგზაო ქსელზე (200 კმ)	100	119,700	119,700	0	119,700	0
2.3 კლიმატის მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დანერგვა რაჭის რეგიონში	-	180,000	0	0	0	180,000
ჯამი:		11,104,500	199,500	5,751,608	4,620,942	12,235,166



დანართი „თ“. მეთოდოლოგია და აუდიტის მიმდინარეობისას შემოწმებული დოკუმენტაციის ჩამონათვალი

დამოუკიდებელი აუდიტი ჩატარდა სას-ის ეფექტიანობის აუდიტის მეთოდოლოგიის მიხედვით, უმაღლესი აუდიტორული ინსტიტუტების საერთაშორისო სტანდარტების (ISSAI) შესაბამისად. აუდიტის ჩასატარებლად გამოყენებულ იქნა შემდეგი სამი მეთოდი: დოკუმენტის ანალიზი, მონაცემთა ბაზის ანალიზი და ნახევრად სტრუქტურირებული ინტერვიუები გზების დეპარტამენტის თანამშრომლებთან და ტექნიკურ და გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტებთან. =

შესწავლის საგანი	მეთოდოლოგია და პროცედურები	დოკუმენტაციის ჩამონათვალი
ხარჯების დადასტურება	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა მოიპოვა და მიმოიხილა 2022 წლის 1 იანვრიდან 2022 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში მომზადებული ოთხი კვარტალური IFRs, შესაბამის დოკუმენტებთან ერთად. სესხად გამოსაყოფი თანხის ოდენობის განსაზღვრისას, აუდიტის მიდგომა დაფუძნებული იყო TOR-ზე. თანხა განისაზღვრა DLI-ების შესრულების წილითა და IFR-ში ასახული ხარჯების მიხედვით, 2022 წლისთვის.	- განხილულ იქნა 2022 წლის 1 იანვრიდან 2022 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდში მომზადებული რვავე IFR; - ინვოისები, საგადასახადო ანგარიშგაქვები; - საგადახდო დავალებები; - გაფორმებული კონტრაქტები; - შესყიდვების გეგმა.
კომპენსაციის გადახდების დადასტურება RAP-ის შესაბამისად	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა შეისწავლა მინის ან სხვა შესაბამისი გადასახადების მიზნობრიობა, RAP-ით განსაზღვრული შესაბამისი პირობებისთვის. განხილულ იქნა, გადაეცა თუ არა ყველა შემთხვევა მინის საკუთრება გზების დეპარტამენტს და RAP-ით გათვალისწინებული კომპენსაციის ყველა თანხა გადახდილ იქნა თუ არა სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.	- 2022 წელს აქტივობები არ განხორციელებულა.
DLI 1.1-ის დადასტურება -OPRC-ის ფარგლებში პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაცია და პერიოდული მოვლა-შენახვა განხორციელდა 10%-ით	არ არის რელევანტური	არ არის რელევანტური
DLI 1.2-ის დადასტურება -პროექტით გათვალისწინებული გზების 45%-ის რეაბილიტაცია გურიის რეგიონში	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა გურიის რეგიონში 7 გზის მონაკვეთის კონტრაქტის მიმდინარეობა დამტკიცებული სამუშაო პროგრამების, ზედამხედველის შუალედური ანგარიშებისა და IPC-ების მიხედვით. დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა განიხილა ტექნიკური და გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის მიერ მოწოდებული წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები, რათა დაედგინა გზების რეაბილიტაციის ფარგლებში შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების რეაბილიტაციისა და გაუმჯობესების მდგომარეობა. დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა გურიის რეგიონში 7 გზის მონაკვეთის შესყიდვის პროცესი. ეფექტიანობის დამოუკიდებელმა აუდიტმა, DLI-ების დადასტურების ჩათვლით, დაადასტურა DLI-ის პროცენტული მიღწევა გამრავლებული DLI-ის თანხის სიდიდემდე.	- ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშები; - შუალედური გადახდის სერტიფიკატები; - ხელშეკრულების უზრუნველყოფის გარანტიები; - ხელშეკრულების ცვლილებები; - საღებავი პოლისები; - ინვოისები და საგადახდო დოკუმენტები; - კორესპონდენციები გზების დეპარტამენტს, ზედამხედველს, კონტრაქტორსა და მსოფლიო ბანკს შორის; - ტენდერის გამოცხადება; - შესყიდვების გეგმა; - სატენდერო წინადადებები. - სატენდერო წინადადებების გახსნის ოქმი; - სატენდერო წინადადებების შეფასების ანგარიშები; - თანხმობის წერილები; - გაფორმებული ხელშეკრულებები; - საავანსო გადახდების გარანტიები; - ტექნიკური ექსპერტის წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები; - გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები.



შესწავლის საგანი	მეთოდოლოგია და პროცედურები	დოკუმენტაციის ჩამონათვალი
DLI 1.3-ის დადასტურება – პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში 2018 წელს რეაბილიტირებულ იქნა გზების 60 კმ და 2019 წელს – 40 კმ.	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა 6 პროექტირება-მშენებლობა კონტრაქტის (სულ 80 კმ) მიმდინარეობა დამტკიცებული სამუშაო პროგრამების, ზედამხედველის შუალედური ანგარიშებისა და IPC-ების მიხედვით. დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა განიხილა ტექნიკური და გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის მიერ მოწოდებული წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები, რათა დაედგინა პროექტირება-მშენებლობის ფარგლებში შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების რეაბილიტაციისა და გაუმჯობესების მდგომარეობა. SRAMP-ის პროექტის მასშტაბებისგან დამოუკიდებლად, საქართველოს მთავრობის დაფინანსებით ორი პროექტირება-მშენებლობის პროექტის (სულ: 20 კმ) მიმდინარეობის პროცესი. ეფექტიანობის დამოუკიდებელმა აუდიტმა, DLI-ების დადასტურების ჩათვლით, დაადასტურა DLI-ის პროცენტული მიღწევა გამრავლებული DLI-ის თანხის სიდიდემდე.	- ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშები; - შუალედური გადახდის სერტიფიკატები; - ხელშეკრულების უზრუნველყოფის გარანტიები (ავანსები 10%); - პროექტირება-მშენებლობის ხელშეკრულების სამუშაოების გრაფიკი და ცვლილებები; - სადაზღვევო პოლისები; - ინვოისები და საგადახდო დოკუმენტები; - კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და ზედამხედველს შორის; - კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის; - ტექნიკური ექსპერტის წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები; - გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის წინასწარი და საბოლოო ანგარიშები.
DLI 2.1 -ის დადასტურება – ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-7 წლის გეგმის მომზადება	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა მოიპოვა მომზადებული ხუთწლიანი პროგრამა და მე-7 წლის გეგმა, ასევე გააანალიზა მათი მომზადებისას გამოყენებული კრიტერიუმები. ეფექტიანობის დამოუკიდებელი აუდიტით დადასტურდა, რომ განახლებული ხუთწლიანი პროგრამა და წლიური გეგმები შეესაბამება SLRP-III- ის ფარგლებში გაუმჯობესებულ მეთოდოლოგიას.	- 2016 წლის 4 ნოემბერს მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებული პროექტის SLRP-III-ისთვის შემუშავებული „სახელმძღვანელო გზების აქტივების შენარჩუნებისა და გაუმჯობესების სამუშაოების მრავალწლიანი გეგმის მოსამზადებლად“; - მომზადებული ხუთწლიანი პროგრამა და მე-7 წლის გეგმა.
DLI 2.2-ის დადასტურება – IRAP-ის კვლევის ჩატარება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივ საგზაო ქსელზე, (200 კმ)	აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა გზების შეფასების პროგრამის ინტეგრაცია საქართველოს საგზაო ქსელის 200 კმ-იან მონაკვეთზე. რეგიონისთვის 200 კმ გზის მონაკვეთზე საბაზისო გამოკვლევა ჩატარდა საჭირო ვადების დაცვით.	- IRAP-ის განახლებული სერტიფიკატები გზების დეპარტამენტის თანამშრომლებისთვის; - გზების დეპარტამენტის საბოლოო ანგარიში; - გზების დეპარტამენტის ხელმძღვანელობისთვის ანგარიშის წარდგენა.
2.3-ის დადასტურება -პროექტით კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დანერგვა RD-ის გზების აქტივების მართვაში	აუდიტის ჯგუფმა განიხილა რაჭის რეგიონისთვის კლიმატის ცვლილების მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებებისთვის დეტალური დიზაინისა და სატენდერო დოკუმენტების მოსამზადებლად კონსულტანტის მომსახურების შესყიდვის პროცესი და მისი შემდგომი უზრუნველყოფა.	- განცხადების გამოქვეყნება; - ინტერესის გამოხატვის წერილები; - სატენდერო წინადადებების შეფასების ანგარიშები; - გაფორმებული ხელშეკრულება; - ხელშეკრულების ცვლილებები; - კორესპონდენცია გზების დეპარტამენტსა და მსოფლიო ბანკს შორის; - ინფორმაცია ხელშეკრულების პირობების შესრულებასთან დაკავშირებულ მოლაპარაკებებთან; - საბოლოო ანგარიშის პროექტი.

დანართი „ი“. მოთხოვნები გაჩაემოსა და სოციალურ საკითხთა, ასევე ტექნიკური ექსპერტის მიერ

TOR-ში 2022 წელს განსაზღვრული იყო შემდეგი მოთხოვნები გაჩაემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის მიერ:

- აკადემიური ხარისხი და, მინიმუმ, რვაწლიანი შესაბამისი სამუშაო გამოცდილება ერთ-ერთ შემდეგ სფეროში: სოციალური მეცნიერება (სოციოლოგია/გეოგრაფია), საბუნებისმეტყველო მეცნიერება, სამართალი, ურბანული დაგეგმარება ან მშენებლობა;
- მინიმუმ, ხუთწლიანი გამოცდილება გარემოსა და სოციალური საკითხების მონიტორინგის და/ან განხორციელების კუთხით;
- გარემოსა და სოციალურ საკითხებზე მუშაობის გამოცდილება საერთაშორისო საფინანსო ორგანიზაციების მიერ დაფინანსებულ პროექტებში: უპირატესობა მიენიჭება მსოფლიო ბანკის მიერ დაფინანსებულ პროექტებს;
- საქართველოს გარემოსდაცვითი, აგრეთვე მიწის მართვის, რეგისტრაციისა და ექსპროპრიაციის კანონების, წესების და სტანდარტების ცოდნა;
- ქართული ან ინგლისური ენის საფუძვლიანად ცოდნა. უპირატესობა მიენიჭება ორივე ენის მაღალ დონეზე ცოდნას.

TOR-ში 2022 წელს განსაზღვრული იყო შემდეგი მოთხოვნები ტექნიკური ექსპერტისთვის:

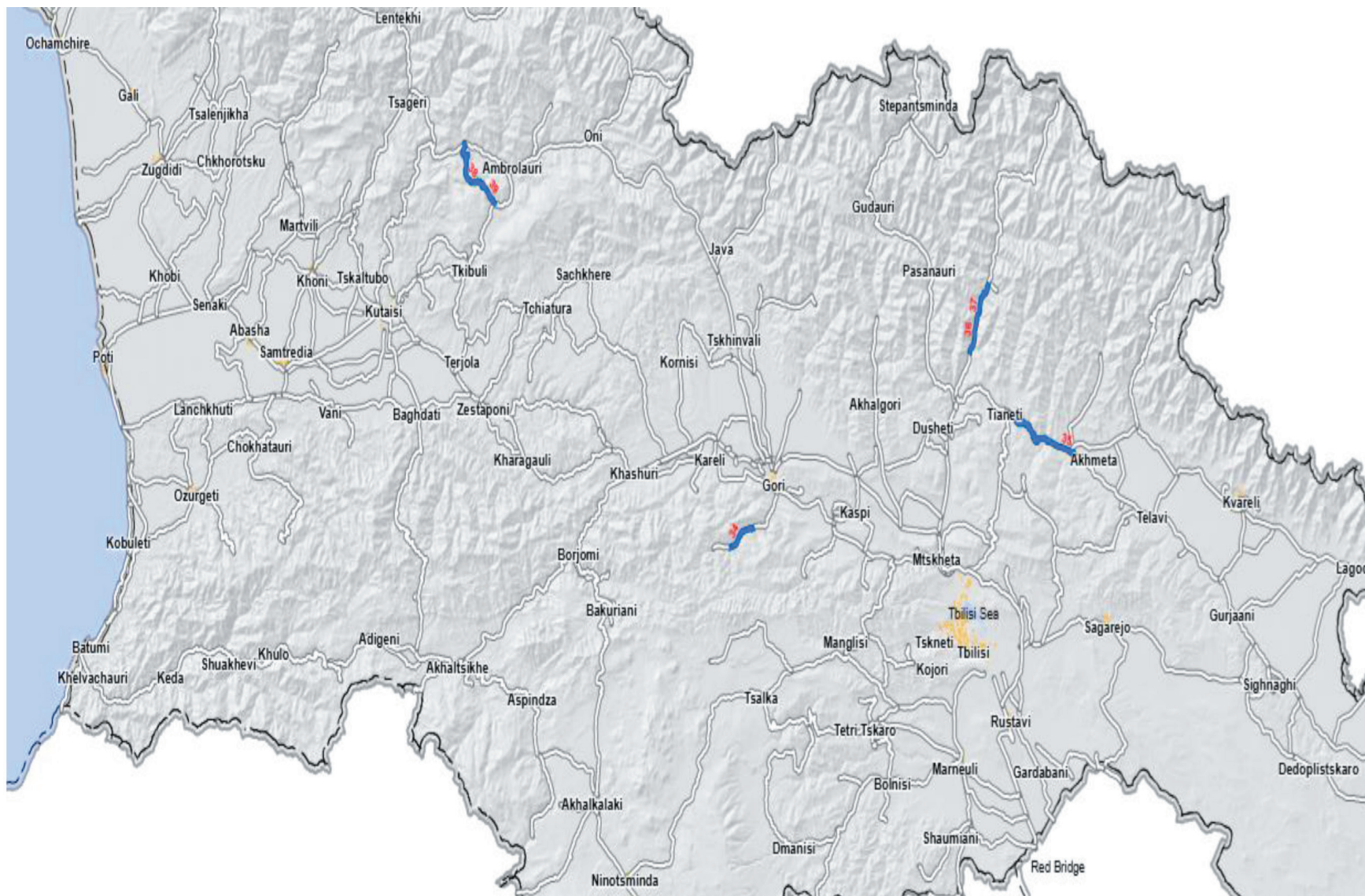
- სამოქალაქო ინჟინერი, მინიმუმ, შვიდწლიანი ზოგადი გამოცდილებით, საგზაო საინჟინრო მიმართულებით;
- საგზაო ინჟინერი, რომელსაც გააჩნია შესრულებისა და ხარისხის უზრუნველყოფის კუთხით გამოცდილება;
- გზების პროექტირების, მინიმუმ, ხუთწლიანი გამოცდილება;
- საგზაო უსაფრთხოების სფეროში გამოცდილება ჩაითვლება უპირატესობად;
- გამოცდილება კონტრაქტების მენეჯმენტის მიმართულებით ჩაითვლება უპირატესობად;
- ანგარიში მომზადებული უნდა იყოს ქართულ და ინგლისურ ენებზე.

ორივე ზემოთ ჩამოთვლილი ექსპერტისთვის, TOR-ები შეიცავდა ინტერესთა კონფლიქტთან დაკავშირებულ დამატებით მოთხოვნებს:

- შერჩეულ ტექნიკურ და გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტებს არ უნდა ჰქონდეთ ინტერესთა კონფლიქტი შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტის ფარგლებში.



ნაკვეთი 6 მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობის კონსტრუქციის ფაზებზე



სახელმწიფო აუდიტის სამსახური
ქ.თბილისი, 0144, წმ. ქეთევან დედოფლის გამზირი N96
+995 32 243 84 38

SAO.GE