



ეჭვქვეშ აქვთ ჩაყენებული ანგარიშები

სახელმწიფო აუდიტის სამსახური



სახელმწიფო აუდიტის სამსახური

„ვაშტიკი“

ეკონომიკური საქმიანობის სფეროს აუდიტის

დეპარტამენტის უფროსი

თორნიკე შერმადინი

19 ივლისი 2022 წელი

N 23/36

გვ. N 1

„შიდასახელმწიფოებრივი გზების აპტივების

გარეშის პროექტის (SRAMP)“

2021 წლის ეფექტიანობის აუდიტის ანგარიში

საჩივრი

გამოყენებული ტერმინები და შემოკლებები	4
შემაჯამებელი მიმოხილვა	6
დამოუკიდებელი აუდიტის მიზნები, მასშტაბი და მეთოდოლოგია	11
პროექტის საოპერაციო პროცესის მიმოხილვა	13
(i) პროექტით გათვალისწინებული საქმიანობების მიმდინარეობის შემოწმება	16
(ii) სესხის მიზნობრიობასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLI's)	29
(iii) სას– ის რეკომენდაციების შესრულების შემოწმება	47
დასკვნა	49
დანართი „ა“. სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორები (DLIs)	51
დანართი „ბ“. ამონარიდი IFR-ებიდან (2021)	53
დანართი „გ“. სესხად გამოყოფა	55
დანართი „დ“. სესხად გამოყოფა	56
დანართი „ე“. სესხად გამოყოფა	57
დანართი „ვ“. სესხად გამოყოფა	58
დანართი „ზ“. მეთოდოლოგია და აუდიტის მიმდინარეობისას შემოწმებული დოკუმენტების ჩამონათვალი	59
დანართი „თ“. მოთხოვნები გარემოსა სოციალურ საკითხთა და ტექნიკური ექსპერტის მიმართ	62
რუკა გზის 6 მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტის ფარგლებში	63

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
FPU	საერთაშორისო პროექტების სამმართველო
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	შედგესა 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
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 მესხეთე წელი, 2021 წლის 1 იანვრიდან 2021 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდი.

სახელმწიფო აუდიტის სამსახურის მიერ დამოუკიდებელი აუდიტის დასრულების შემდგომ, გზების დეპარტამენტი მსოფლიო ბანკს წარუდგენს აუდიტის დასკვნას 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით და SRAMP-ით გათვალისწინებული თანხის სესხად აღიარების მოთხოვნას. დამოუკიდებელი აუდიტი ჩატარებულია წინასწარ განსაზღვრული სამუშაო დავალების შესაბამისად.

სას-ის დამოუკიდებელი აუდიტის დასკვნის მიხედვით, 2021 წლისთვის სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორების (DLI's) შესრულების მდგომარეობა არის შემდეგი:

- DLI-1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის მიზნები, რომელიც უნდა დასრულებულიყო 2019 წელს, კვლავ შესრულების ეტაპზეა;
- DLI-1.2 გურიის რეგიონში საპროექტო გზების რეაბილიტაცია – 2021 წლისთვის არ იყო შესრულებული;
- 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 – არ შესრულდა.

DLI's-ის მიზნების მიღწევის პროცენტული მაჩვენებლის საფუძველზე, დამოუკიდებელი აუდიტის ანგარიშის მიხედვით, რეკომენდებულია 2021 წლისთვის 4,620,942 აშშ დოლარის სესხად აღიარება.



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 2021 წლის 1 იანვრიდან 2021 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდს.

სას-ის აუდიტის ჯგუფმა, მთავარი აუდიტორის – ნანა ვაჩაძის, უფროსი აუდიტორის – თენგიზ თევდორაძის, აუდიტორების – ლიზი ცივაძის და მალხაზ კენტელაძის მონაწილეობით, პროექტის ფარგლებში გაწეული 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 პროცესი. 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 მეექვსე 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, 2021 წელს განეულმა ჯამურმა ხარჯებმა შეადგინა 7,201,839 აშშ დოლარი. აუდიტის ჯგუფმა შეაფასა სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული ინდიკატორების (DLI's) შესრულების მდგომარეობა, რომლის საფუძველზეც გასცა რეკომენდაცია 2021 წელს 4,620,942 აშშ დოლარის სესხად აღიარების თაობაზე.

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

DLI-ის მიზნები	მიღწეული DLI's შედეგები, % 2021
DLI 1.1 საპროექტო გზების რეაბილიტაცია და პერიოდული მოვლა-შენახვა OPRC-ის ფარგლებში	N/A*
DLI 1.2 გურიის რეგიონში საპროექტო გზების რეაბილიტაცია, 2021 წელი -რეაბილიტირებული გზების 55%	-**
DLI 1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის მიზნების მიღწევა (2018 წელი – 60 კმ; 2019 წელი – 40 კმ)	76.87***
DLI 2.1 გაუმჯობესებული მეთოდოლოგიის გამოყენებით, სრული ღირებულების ხუთწლიანი პროგრამის მომზადება	100
DLI 2.2 საგზაო უსაფრთხოების ინტეგრაცია აქტივების მართვაში (200 კმ – 2021 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 წლებში DLI-1.1-ის ნაწილში აღარ არის გათვალისწინებული.

** მონაცემები დათვლილია ფაქტობრივად რეაბილიტირებული გზის მონაკვეთების მიხედვით.

*** მონაცემი დათვლილია ფაქტობრივად რეაბილიტირებული გზის მონაკვეთების მიხედვით. 2021 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით, ჯამურად (მეორე, მესამე, მეოთხე და მეხუთე წლები) შესრულებულია 91.45%-ით.

წინა დამოუკიდებელი აუდიტის შედეგად, სას-მა გამოავლინა ერთი მიმართულება, სადაც შესაძლებელი იყო საქმიანობის გაუმჯობესება. რეკომენდაციების შესრულების სტატუსი შემდეგია:

აუდიტის მიზნება 1 (2017 წ.)

გზების სასარგებლო მომსახურების ვადა განსხვავებულია და დამოკიდებულია რამდენიმე ფაქტორზე, მათ შორის: შესრულებული სამუშაოების ტიპზე, საავტომობილო ნაკადის ინტენსივობასა და ადგილობრივ კლიმატზე. სას-მა გამოავლინა, რომ გზების დეპარტამენტის მიერ წლიური გეგმის შემუშავების პროცესში არ მიმდინარეობს შიდასახელმწიფოებრივი გზების სავარაუდო, სასარგებლო მომსახურების ვადის შეფასება. შედეგად, გზების დეპარტამენტს არ აქვს შესაძლებლობა დაასაბუთოს, ირჩევს თუ არა საუკეთესო ვარიანტს მოვლა-შენახვას, პერიოდულ მოვლა-შენახვასა და სარეაბილიტაციო სამუშაოებს შორის.

ჩაკომენდაცია 1 აუდიტის მიზნება 1-ისთვის (2017 წ.)

შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის ეფექტიანობის გაზრდის მიზნით, სასურველია გზების დეპარტამენტმა შეიმუშაოს და დანერგოს ისეთი მექანიზმები, რომლებიც უზრუნველყოფს გზების სასარგებლო მომსახურების ვადის შეფასებას სამუშაოების ტიპის მიხედვით. შეფასების გაკეთება შესაძლებელია წარსული გამოცდილების, სამუშაოების ტიპის, წლის საშუალო დღიური ნაკადისა და რეგიონული კლიმატის საფუძველზე. აუცილებელია სხვადასხვა სამუშაოს (მოვლა-შენახვა, პერიოდული მოვლა-შენახვა და რეაბილიტაცია) მოსალოდნელი შედეგების ურთიერთშედარება, შემდგომში მათგან ყველაზე ოპტიმალური ვარიანტის შესარჩევად.

ხაზმძვანაელოვის პასუხი აუდიტის მიზნება 1-ისთვის (2017 წ.)

საქართველოს კანონმდებლობის თანახმად, არ არსებობს გზების, ხიდების, მაგისტრალებისა და საგზაო გვირაბების მშენებლობასთან დაკავშირებული ეროვნული ტექნიკური რეგულაციები და სტანდარტები. 2021 წელს, პარლამენტის დარგობრივი ეკონომიკისა და ეკონომიკური პოლიტიკის კომიტეტმა ჩაატარა თემატური კვლევა, სამშენებლო სექტორში ერთიანი სტანდარტების დანერგვის პრობლემებთან დაკავშირებით. გზების დეპარტამენტმა გამოითხოვა აღნიშნული ინფორმაცია და გამოხატა მზადყოფნა ახალი რეგულაციების და სტანდარტების შემუშავებასა და დანერგვაში მონაწილეობისთვის.

ჩაკომენდაციის განხორციელების სტატუსი 1 (2017 წ.)

გზების დეპარტამენტი სხვა სახელმწიფო უწყებებთან ერთად პასუხისმგებელია ერთიანი ეროვნული სამშენებლო სტანდარტების დანერგვაზე. გზების დეპარტამენტმა მიმართა შესაბამის უწყებებს, საკუთარი კომპეტენციების ფარგლებში მონაწილეობა მიიღოს აღნიშნული პროცესების შემუშავებასა და დანერგვაში. შესაბამისად, სას მიიჩნევს, რომ წინა აუდიტის დროს გაცემული დასკვნა, რომელიც მოიცავდა 2016 წლის 6 ივლისიდან 2017 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდს, შესრულებულია.



შესავალი

საქართველოს მთავრობამ, რომელიც წარმოდგენილია საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის სახით, 2016 წელს დაიწყო შედეგზე დაფუძნებული შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი (SRAMP ან პროექტი), რომელიც დასრულდება 2023 წლის 30 ივნისამდე.¹ 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 ოთხ რეგიონს, კერძოდ: მცხეთა-მთიანეთს, რაჭა-ლეჩხუმს, შიდა ქართლსა 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-მთიანეთისა 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 დოლარია. 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

1 N1 ცვლილება სასესიო ხელშეკრულებაში, 2021 წლის 30 ივლისი.



ასახვა ხდება IFR-ებში, ხოლო სესხის გამოყოფასთან დაკავშირებული DLI-ის სამიზნე მაჩვენებლები აღწერილია ქვემოთ:

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 დაფუძნებულ 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

2021 წლის 1 იანვრიდან 2021 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 განხორციელებული 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 მეხუთე წელს, 2021 წლის 1 იანვრიდან 2021 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდში. კომპონენტი ასევე მოიცავდა იმ საქმიანობებს, რომლებიც დაგეგმილი იყო მესამე წელს, 2019 წლის 31 დეკემბერს დასრულებული წლისთვის, მაგრამ გადატანილ იქნა მე-5 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) 2021 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. 2021 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.

(iv) სას-ის რეკომენდაციების განხორციელების შემოწმება. ამოცანის მიზანი იყო, სას-ის მიერ წინა ეფექტიანობის აუდიტის ანგარიშში, რომელიც მოიცავს SRAMP-ით გათვალისწინებულ



საქმიანობას 2016 წლის 6 ივლისიდან 2017 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდს, გაცემული რეკომენდაციის შესრულების პროგრესის შემოწმება.

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



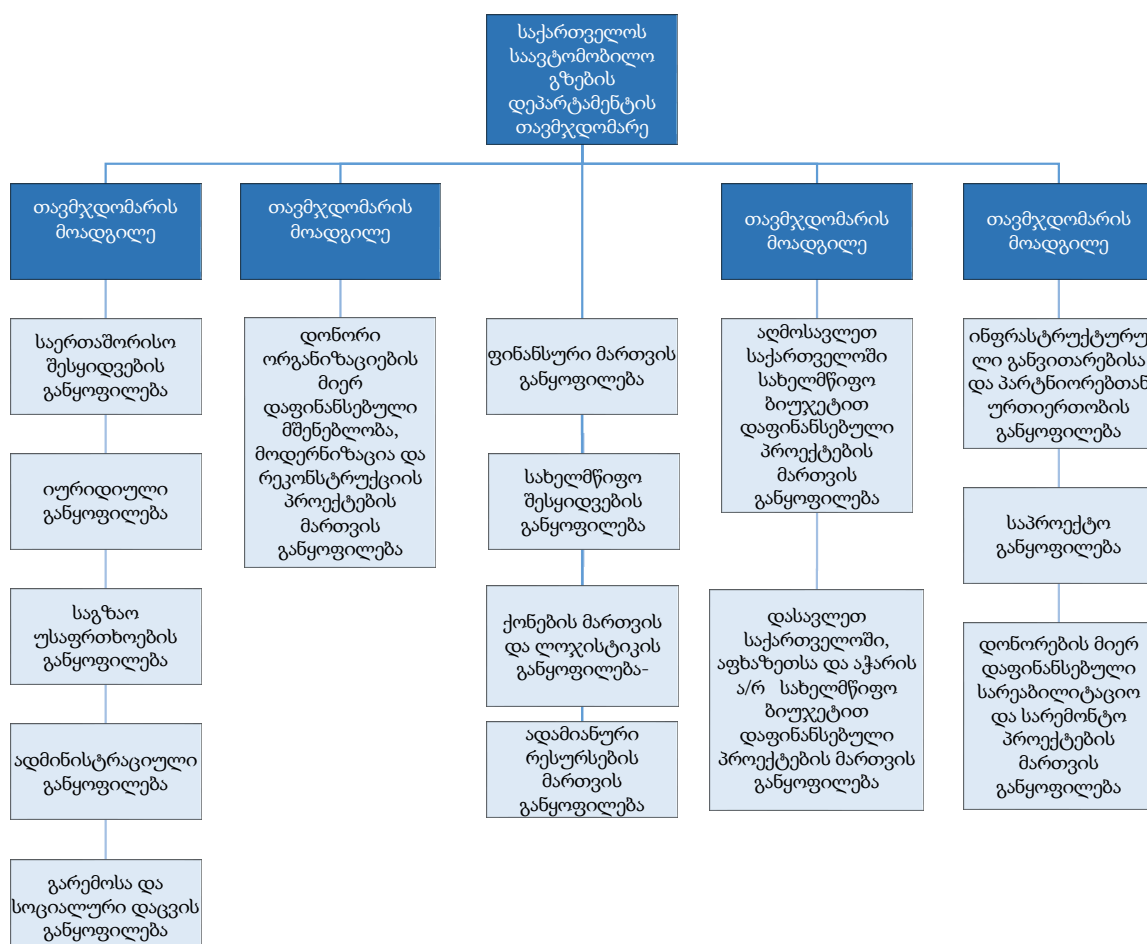
პროექტის საოპერატივო პროცესის მიმოხილვა

საავტომობილო გზების დეპარტამენტი პასუხისმგებელია საქართველოში საგზაო ინფრასტრუქტურის გაუმჯობესებასა და ადმინისტრირებაზე, ექვემდებარება საქართველოს რეგიონული განვითარებისა და ინფრასტრუქტურის სამინისტროს და ფინანსდება სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.

საავტომობილო გზების დეპარტამენტი მთლიანად პასუხისმგებელია SRAMP-ის მართვასა და განხორციელებაზე. გზების დეპარტამენტის თავმჯდომარის მოადგილეებს მინიჭებული აქვთ პროექტის მართვის ფუნქციები. მათ ეხმარება საერთაშორისო პროექტების სამმართველო (FPU), რომელიც პასუხისმგებელია შესყიდვებზე, მონიტორინგსა და შეფასებაზე, ასევე სსიპ – ევრაზიის სატრანსპორტო დერეფნის საინვესტიციო ცენტრი (ETCIC/TRRC), რომელიც პასუხისმგებელია ფინანსურ მენეჯმენტზე ფულადი სახსრების ნაკადების, ბუღალტერიისა და ფინანსური ანგარიშგების ჩათვლით. გარდა ამისა, დაგეგმვის, საგზაო უსაფრთხოებისა და მშენებლობის უსაფრთხოების მართვაში ჩართული არიან გზების დეპარტამენტის სხვა სამმართველოებიც. RD-ის ორგანიზაციული სტრუქტურა წარმოდგენილია გრაფიკზე N1.

ETCIC/TRRC თანამშრომლობს საქართველოს ფინანსთა სამინისტროს სახაზინო სამსახურთან პროექტისთვის განსაზღვრული სახაზინო ანგარიშის ადმინისტრირებასთან დაკავშირებით.

გრაფიკი N1. ორგანიზაციული სტრუქტურა



ხარჯების დადასტურება

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

- 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 2021 წლის 1 იანვრიდან 2021 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში მომზადებული ყველა შუალედური ფინანსური ანგარიშგება, ასევე მიმოიხილა და შეისწავლა ხარჯებთან დაკავშირებული ანგარიშგაქტურები, საგადახდო დავალებები, გაფორმებული ხელშეკრულებები და შესყიდვების გეგმა. დამოუკიდებელმა აუდიტმა შეამოწმა საანგარიშო პერიოდში გაწეული ხარჯების მიზნობრიობა (დეტალები იხ. ცხრილში N1), ხოლო ამონარიდი შუალედური ფინანსური ანგარიშგებიდან წარმოდგენილია „ბ“ დანართში.

ცხრილი N1. გაწეული ხარჯების დეტალები

დასახელება	ხელშეკრულება #	თანხა USD 2021 წელი	წყარო
TNM Limited	SRAMP/CS/QCBS-01	140 770	IBRD
JV Road Rehabilitation and Modernization Supervision Direction LTD / Nievelt Ingenieur GmbH / Centralna Punta laboratorija Doo LTD	SRAMP/CS/QCBS-02	364 685	IBRD
AGT Management, Consulting and Construction LTD	SRAMP/CW/NCB-01	(119 112)	IBRD
Sakmilsadenmsheni LTD	SRAMP/CW/NCB-03 LOT 2	74 978	IBRD
AGT Management, Consulting and Construction LTD	SRAMP/CW/NCB-05	65 053	IBRD
RTD LTD	SRAMP /CW/NCB-09	709 650	IBRD
China Road and Bridge Corporation	SRAMP /CW/NCB-10	1 098 537	IBRD
China Road and Bridge Corporation	SRAMP /CW/NCB-11	3 359 831	IBRD
China Road and Bridge Corporation	SRAMP /CW/NCB-12	1 583 446	IBRD
Consulting Expenses	Consultant Services	14 429	GOG
ჯამი		7 216 268	



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-აქანი-ბოშური

შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის პროექტი (SRAMP) ითვალისწინებს ხიდისთავი-აქანი-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.² 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.

2021 წელს აქტივობები არ განხორციელებულა.

2 მოიცავს დამატებითი კომპენსაციის გადახდას 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 (1 კმ-დან 30 კმ-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 N2. მიწის ნაკვეთების მონაცემები

მიწის ნაკვეთების რ-ბა	აღწერილობა
5 მიწის ნაკვეთი	3 მიწის ნაკვეთზე მიმდინარეობს საჯარო რეესტრში რეგისტრაციის პროცესი, 2 ნაკვეთი დარეგისტრირდა ფიზიკურ პირებზე.
5 მიწის ნაკვეთი	მიმდინარეობს 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.

(i) პროექტით გათვალისწინებული საჭიროებების მიმდინარეობის შემოწმება

ა) გარემოსა და სოციალურ საკითხთა შესაფასებელი დაკავშირებული საკითხები

ქვემიზანი (ii) ითვალისწინებდა 2022 წელს პროექტში გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტის ჩართულობას, გზების დეპარტამენტთან გაფორმებული ხელშეკრულებების საფუძველზე. 2022 წლის 17 იანვარს გზების დეპარტამენტმა ოფიციალურ ვებგვერდზე გამოაქვეყნა მოწვევა, აუდიტის ანგარიშის მოსამზადებლად საექსპერტო მოსახურების შესყიდვის მიზნით (ინფორმაცია მოთხოვნების შესახებ იხ. „თ“ დანართში).

ინტერესი გამოხატა მხოლოდ ერთმა ექსპერტმა. 2022 წლის 11 თებერვალს ხელი მოეწერა ხელშეკრულებას გზების დეპარტამენტსა და გარემოსა და სოციალურ საკითხთა ექსპერტს



შორის. ხელშეკრულებების თანახმად, ექსპერტს მოეთხოვებოდა საბოლოო ანგარიშის მომზადება დავალების დაწყებიდან არაუგვიანეს 30 დღეში.

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

- პროექტირება-შენებლობის – 6 და რეაბილიტაციის 7 კონტრაქტის შემოწმება (იხ. ცხრილები: N4, N6 და N7) 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 (2021 წლის იანვრიდან 2021 წლის დეკემბრის ჩათვლით), კონტრაქტორების მიერ გარემოსა და სოციალური კუთხით შესრულებული სამუშაოების შესახებ ანგარიშებში ასახული ინფორმაციის რეალურობის დასადგენად;
- სამშენებლო ობიექტების მონახულება, სადაც აქტივობები მიმდინარეობდა 2021 წლის 1 იანვრიდან 2021 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში და აღნიშნულის ანგარიშში ასახვა იმ შემთხვევაში, თუ ვიზუალური დათვალიერების საფუძველზე, იკვეთება:
 - (i) სამშენებლო მასალების და ნაყარის უწყვეტი 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, შეზღუდვის და გამაფრთხილებელი საგზაო ნიშნები და სხვ.) მნიშვნელოვანი დაზიანება ან არარსებობა;
 - (v) სამშენებლო ობიექტების მიმდებარედ განთავსებული სახლები/ნაგებობები, რასთან მიახლოვება არ არის უსაფრთხო ან/და მოიცავს აშკარა დაზიანებებს, რაც შესაძლოა გამოწვეული იყოს საგზაო სამუშაოებით;
 - (vi) სამშენებლო უბანზე უსაფრთხოების წესების აშკარა დარღვევა (ობიექტზე მომუშავე პერსონალი შეჭამრეკლი ჟილეტების, შესაბამისი ფეხსაცმლის, ჩაფხუტის და სხვა პერსონალური დაცვის მოწყობილობების გარეშე).
- დადასტურება, რომ საავტომობილო გზების დეპარტამენტში არსებობს გარემოსდაცვითი და სოციალურ საკითხებთან დაკავშირებული საჩივრების ნუსხა;
- დადასტურება, რომ ფუნქციონირებს საჩივრების განხილვის მექანიზმი, მათ შორის, დანიშნული არიან ამ საკითხებზე საკონტრაქტო პირები, გასაჯაროვდა ინფორმაცია და ადგილობრივი მოსახლეობისთვის ხელმისაწვდომია საჩივრების განხილვის საკითხებზე პასუხისმგებელ პირთა საკონტრაქტო 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 გადამდგმასაც 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.



2022 წლის მარტში 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-მშენებლობის კონტრაქტები:

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

- ნარჩენებისთვის საკმარისი ურნები არ იყო განთავსებული;
- ხშირ შემთხვევაში მომუშავე პერსონალი არ იყენებდა სპეციალურ ტანსაცმელს და შესაბამის აღჭურვილობას;
- სამშენებლო და მძიმე ტექნიკა მუშაობდა მედროშეების გარეშე;
- სახიფათო ნარჩენებისთვის განკუთვნილი კონტეინერები არ იდგა გადახურულ სივრცეში;
- მშენებლობის ადგილები არ იყო მოწყობილი საკმარისი რაოდენობის გამაფრთხილებელი ნიშნებით;
- მყარი ბარიერის ნაცვლად, ღრმულები შემოსაზღვრული იყო ლენტით;
- ერთ შემთხვევაში კონტრაქტორმა არ წარმოადგინა ინფორმაცია უსაფრთხოების სპეციალისტის შესახებ.

სარეაბილიტაციო სამუშაოები გურიის რეგიონში

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

- ხშირ შემთხვევაში მომუშავე პერსონალი არ იყენებდა სპეციალურ ტანსაცმელს და შესაბამის აღჭურვილობას;
- მშენებლობის ობიექტი არ იყო აღჭურვილი უსაფრთხოების ნიშნებით, განსაკუთრებით საფუძვლების და ხელოვნური ნაგებობების მოწყობის ტერიტორიებზე;
- სათანადოდ არ ხორციელდებოდა ხმაურის, ვიბრაციისა და ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის მონიტორინგი;
- კონტრაქტორმა არ წარმოადგინა ნარჩენების მართვის გეგმა და ამავდროულად არ მოაწყო საყოფაცხოვრებო და სახიფათო ნარჩენების უბნები;
- ხშირ შემთხვევებში საპროექტო უბნები არ იყო აღჭურვილი უსაფრთხოების ლენტებით და ბარიერებით;
- კონტრაქტორს არ მიუღია თანხმობა ყველა გამოყენებულ უბანზე ნარჩენების განთავსებაზე;
- დიდი რაოდენობით ნარჩენი მიმოფანტულია საპროექტო გზის გასწვრივ.



ადგილზე შესასრულებელი სამუშაოები

საპროექტო ტერიტორიების ვიზუალური დათვალიერება ითვალისწინებდა სამშენებლო მასალების და ნაყარის განთავსების უბნების, სამშენებლო მოედნებისა და მის გარშემო ტერიტორიის ვიზუალურ დათვალიერებას, არსებული მცენარეული საფარისა და ახლომდებარე ინფრასტრუქტურის ჩათვლით.

ადგილზე შესრულებული შემოწმების შედეგად გამოვლენილია შემდეგი სახის შეუსაბამობები:

- კონტრაქტორს არ წარუდგენია ნარჩენების მართვის გეგმა და ასევე არა აქვს მოწყობილი საყოფაცხოვრებო და სახიფათო ნარჩენების უბნები;
- საპროექტო გზების გასწვრივ შეინიშნებოდა დიდი რაოდენობით ნარჩენები, მათ შორის, პოლიეთილენის და ხის შესაფუთი მასალები;
- არ ხორციელდებოდა ხმაურის, ვიბრაციისა და ატმოსფერული ჰაერის ხარისხის მონიტორინგი;
- საპროექტო ადგილებზე არ იყო განთავსებული სახიფათო ნარჩენების კონტეინერები;
- მომუშავე პერსონალი არ იყო სრულად აღჭურვილი სპეციალური ტანსაცმლით;
- ზოგიერთ ადგილებში არ იყო საკმარისი რაოდენობის უსაფრთხოების ნიშნები;
- კონტრაქტორის მიერ ზოგიერთ ადგილებში დაზიანებულია კერძო მესაკუთრეების ღობეები;
- ხშირ შემთხვევაში საპროექტო უბნები არ იყო აღჭურვილი უსაფრთხოების ლენტებით და ბარიერებით;
- ხშირ შემთხვევაში მშენებლობის ობიექტი არ იყო აღჭურვილი უსაფრთხოების ნიშნებით, განსაკუთრებით საფუძვლების და ხელოვნური ნაგებობების მოწყობის ტერიტორიებზე;
- ხშირ შემთხვევაში კონტრაქტორს ადგილობრივ მუნიციპალიტეტთან არ ჰქონდა შეთანხმებული სამშენებლო/ინერტული, მათ შორის, ანაფრები ასფალტის განთავსების ადგილები.

საჩივრების განხილვის მექანიზმის მიმოხილვა

საჩივრების განხილვის მექანიზმი (GRM) შეიქმნა და მუშაობდა პროექტის ფარგლებში ყველა კონტრაქტისტისთვის.

ჩაჭის ჩაბოლოვნი კლიენტის სვლიდაბის მიმართ მდგომარეობის ღონისძიებაბის განხორციელების სტატუსის შემოწმება

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, პროექტის ზემოქმედების ქვეშ მყოფი ადგილობრივი მოსახლეობა ინფორმირებული იყო დაგეგმილი პროექტით გათვალისწინებული სამუშაოების, ვადების და პროექტით გამოწვეული შესაძლო ზემოქმედებების თაობაზე.



ადგილობრივი მოსახლეობის და სხვა დაინტერესებული პირების მიერ პროექტის განხორციელებასთან დაკავშირებით შენიშვნები არ გამოთქმულა.

განაშტეფი და სოფიადი საკითხთა აქსპერტის მიერ გაყაფილი ნაკომენდაფიები 2021 წლისთვის

- კონტრაქტორმა კომპანიებმა საჭირო ნებართვები, ლიცენზიები და თანხმობები დამკვეთს უნდა წარმოდგინონ სამუშაოების დაწყებამდე;
- კონტრაქტორები ვალდებული არიან უზრუნველყონ ESMP-ით განსაზღვრული ღონისძიებების განხორციელება;
- სახიფათო და არასახიფათო ნარჩენების მართვა უნდა განხორციელდეს მოქმედი კანონმდებლობის მიხედვით, შესაბამისი ნორმებისა და წესების დაცვით;
- საპროექტო უბნები უნდა დასუფთავდეს სამუშაო დღის დასრულებამდე;
- ნარჩენები უნდა შეგროვდეს განცალკევებულად, სპეციალურად მოწყობილ უბნებზე, საიდანაც შესაბამისმა სამსახურებმა უნდა უზრუნველყონ მათი გატანა;
- დაუშვებელია ღია თხრილების დატოვება;
- დასაქმებულები აღჭურვილნი უნდა იყვნენ სპეციალური ტანსაცმლით;
- სამშენებლო უბნები უნდა აღიჭურვოს სპეციალური გამაფრთხილებელი ნიშნებით;
- რეკომენდებულია მშენებელმა კომპანიებმა, სამუშაოების დაწყებამდე და ასევე მიმდინარეობისას, იხელმძღვანელონ შემოკლებული განსახლების სამოქმედო გეგმით, კერძოდ:
 - კერძო მფლობელის/ან სახელმწიფო საკუთრებაში არსებულ მიწის ნაკვეთზე გემოქმედებამდე აღრიცხონ მისი თავდაპირველი მდგომარეობა;
 - ჩატარდეს გემოქმედების ქვეშ მოქცეული ქონების ინვენტარიზაცია, აღრიცხვა და აღნიშნული დოკუმენტაციის საფუძველზე უზრუნველყონ მფლობელთან შესაბამისი შეთანხმების გაფორმება;
 - აღდგენისას იხელმძღვანელონ გაფორმებული შეთანხმების პირობებით; გემოქმედების ქვეშ მოქცეული ქონება უნდა აღდგეს პროექტამდე არსებულ მდგომარეობამდე.

ბ) ტექნიკური აქსპერტთან დაკავშირებული საკითხები

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

2022 წლის 17 იანვარს გზების დეპარტამენტმა ოფიციალურ ვებგვერდზე გამოაქვეყნა მოწვევა, აუდიტის ანგარიშის მოსამზადებლად საექსპერტო მომსახურების შესყიდვის მიზნით (ინფორმაცია მოთხოვნების შესახებ იხ. „თ“ დანართში).

ინტერესი გამოხატა ერთმა ექსპერტმა. ხელშეკრულებას ტექნიკურ ექსპერტსა და გზების დეპარტამენტს შორის ხელი მოეწერა 2022 წლის 11 თებერვალს. 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 N7 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 თანახმად;
- პროექტის მომზადების ეტაპზე პროექტის დამტკიცების პროცესის განხილვა და კონტრაქტორისა და საზედამხედველო 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 განხილვის გზით;
- 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 2021 წლის 1 იანვრიდან 2021 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 (2021 წლის იანვრიდან 2021 წლის დეკემბრის ჩათვლით) განხილვა, რათა დადგინდეს კონტრაქტორების მიერ შესრულებული სამუშაოების შესახებ ანგარიშებში ასახული რეალური ინფორმაცია და სამუშაოების შესრულების დროს საგზაო მოძრაობის მართვის გეგმების დაცვა;
- 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 განახორციელოს შემთხვევით შერჩეული საპროექტო გზის სექციებზე 2021 წლის 1 იანვრიდან 2021 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში დასრულებული სამუშაოების ვიზუალური დათვალიერება/



ინსპექტირება; დასრულებულ სამუშაოებში ნებისმიერი უჩვეულო, არატიპური დაზიანების გამოვლენა ან დამტკიცებულ პროექტთან, საკონტრაქტო პირობებთან, სამუშაო პროგრამასთან ან შუალედური გადახდის სერტიფიკატებთან შეუსაბამობის დადგენა. 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 (2021 წლის იანვრიდან 2021 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.

2022 წლის მარტში ტექნიკური ექსპერტის მიერ წარდგენილი საბოლოო ანგარიშის საფუძველზე გამოიკვეთა შემდეგი გარემოებები:

1. გუანაბლობა-პროექტირების კონსტრუქციის ფაზებში, შიდასახელმწიფოებრივი გზების აშენების ნაპირობისა და გაუმჯობესების მიმდინარეობის მიმოხილვა

DLI 1.3 ითვალისწინებს გზის 6 მონაკვეთის მშენებლობას (იხ. ცხრილი N7).

გუანაბლობის ყოველთვიური ანგარიშები

ზედამხედველის ანგარიშების ანალიზის და ადგილზე შესრულებული სამუშაოების მიხედვით, ტექნიკური ექსპერტი ადასტურებს, რომ პროექტის მენეჯერი აკონტროლებს სამუშაო პროცესს. მშენებლობის ადგილზე გამოვლენილი ნაკლოვანებების შესახებ ინფორმაცია ასახულია ყოველთვიურ ანგარიშებში, თუმცა მონაცემები შესრულებული სამუშაოების შესახებ არ არის საკმარისად წარმოდგენილი, ასევე ინფორმაცია – დადასტურებული სამუშაოების გეოდეზიური მონაცემების შესახებ.

ტექნიკურმა ექსპერტმა SRAMP/CW/NCB-09 – ჟინვალი-ბარისახო-შატილის 16 კმ-დან 25.5 კმ-მდე გზის მონაკვეთზე გამოავლინა შემდეგი ნაკლოვანებები:

- ფერდობის გასამაგრებელი ბადის მოცულობა შეიცვალა, მაგრამ ზედამხედველმა ყოველთვიურ ანგარიშში დამატებითი დეტალები არ წარმოადგინა;
- ასფალტის საფარი კონკრეტული გზის მონაკვეთზე საჭიროებდა შეკეთებას, მაგრამ ზედამხედველმა ყოველთვიურ ანგარიშში დამატებითი დეტალები არ წარმოადგინა.



ზედამხედველის ყოველთვიურ ანგარიშებში აღწერილი ხარვეზები ძირითადად დაკავშირებული იყო მიმდინარე ოთხ პროექტირება-შენებლობის კონტრაქტთან:

- კონტრაქტორები არ იცავდნენ უსაფრთხოების ნორმებს და სტანდარტებს;
- კონტრაქტორები დროულად არ წარადგენდნენ განახლებულ სამუშაო გეგმებს;
- კონტრაქტორების მიერ სამუშაოების შესრულების პროგრესი ნელი ტემპით მიმდინარეობდა.

ზედამხედველის მიერ გამოვლენილი სხვა ნაკლოვანებებია:

SRAMP/CW/NCB-05: ხიდისთავი-ატენი-ბოშურის (12.4 კმ – 22.5 კმ) გზის მონაკვეთი:

- კონტრაქტორი არ ახორციელებდა საპროექტო გზის მოვლა-შენახვის სამუშაოებს, შესაბამისად, გზაზე შეინიშნებოდა ფერდობებიდან ჩამოცვნილი ქვები და მიწით ავსებული კიუვეტები, რის გამოც წყალი ასფალტის საფარზე მოედინებოდა.

SRAMP/CW/NCB-10: ჟინვალი-ბარისახო-შატილის (25.5 კმ – 32 კმ) გზის მონაკვეთი:

- გამოვლინდა ფერდობებზე ჩატარებული სამუშაოების შესრულებასთან დაკავშირებული ხარვეზები;
- რკინაბეტონის მილების მოწყობის ხარისხი არ იყო დამაკმაყოფილებელი.

საველე კვლევის შედეგები

ქვემოთ მოცემულია ინფორმაცია სამშენებლო ობიექტზე გამოვლენილი ნაკლოვანებების შესახებ:

SRAMP/CW/NCB-09: ჟინვალი-ბარისახო-შატილი (16 კმ – 25.5 კმ) – ადგილზე დათვალიერების შედეგად ტექნიკურმა ექსპერტმა გამოავლინა შემდეგი შეუსაბამობები:

- გარკვეული სამუშაოები შესრულებული იყო დაბალი ხარისხით;
- რკინაბეტონის კიუვეტებზე შეინიშნებოდა სეგრეგაციის ნიშნები, რაც გამოწვეული იყო რკინაბეტონის მილების შეერთებასთან დაკავშირებული დაბალი ხარისხის სამუშაოებით, რის გამოც გამსვლელ მილში წყალი ვერ ხვდებოდა;
- გზის გარკვეული მონაკვეთების გეომეტრიული მახასიათებლები მნიშვნელოვნად განსხვავდებოდა საპროექტო მონაცემებისგან.

საველე კვლევის შედეგად, SRAMP/CW/NCB-09- ჟინვალი-ბარისახო-შატილის (16კმ – 25.5 კმ) გზის მონაკვეთზე გამოვლინდა შემდეგი მნიშვნელოვანი ნაკლოვანება:

- მდებარეობა-კვ 86+86 – მიმღები კონსტრუქციიდან მილი არ ატარებდა წყალს გამშვებ კონსტრუქციამდე.

ზემოაღნიშნული შეუსაბამობების გათვალისწინების გარეშე ტექნიკური ექსპერტი მიიჩნევს, რომ გზაზე გადაადგილება უსაფრთხოა და შეესაბამება საპროექტო დოკუმენტაციის მოთხოვნებს.

SRAMP/CW/NCB-10-ჟინვალი-ბარისახო-შატილის (25.5 კმ – 32 კმ) გზის მონაკვეთი – ადგილზე დათვალიერების შედეგად ტექნიკურმა ექსპერტმა გამოავლინა შემდეგი შეუსაბამობები:



- გზის გარკვეულ მონაკვეთებზე შესრულებული სამუშაოების ხარისხი იყო დაბალი, ტროტუარის სიგანე არ შეესაბამებოდა საქართველოში მოქმედ სამშენებლო სტანდარტებს და ნორმებს;
- საყრდენი კედლის ზომები უმნიშვნელოდ აღემატებოდა საპროექტო დოკუმენტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს;
- შეინიშნებოდა დაზიანებული ასფალტის საფარი;
- ასფალტის საფარის გეომეტრიული მახასიათებლები არ შეესაბამებოდა საპროექტო დოკუმენტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს;
- მილის ქანობი მცირედით აღემატებოდა საპროექტო მონაცემს;
- შეინიშნებოდა დაზიანებული გამსვლელი სათავისის კედელი;
- კედლის სისქე არ შეესაბამებოდა საპროექტო დოკუმენტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.
- საველე კვლევის შედეგად, SRAMP/CW/NCB-10- ჟინვალ-ბარისახო-შატილის (25.5 კმ – 32 კმ) გზის მონაკვეთზე გამოვლინდა შემდეგი მნიშვნელოვანი ნაკლოვანებები:
- მდებარეობა—პკ 104+80 – ტროტუარზე დაგებული ასფალტის საფარზე შეინიშნებოდა ფორები;
- მდებარეობა—პკ 12+534 – ასფალტის საფარის განივი გადაბმის ადგილები დაბალ ხარისხიანად იყო შესრულებული;
- მდებარეობა—პკ 12+534, პკ 162 +00, პკ 164+00 – ლითონის ზღუდარები დაბალ ხარისხიანად იყო მოწყობილი;
- მდებარეობა—პკ 15+200; პკ 15+220; პკ 15+240 – მოწყობილი განივი ქანობები არ შეესაბამებოდა საპროექტო დოკუმენტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს;
- მდებარეობა—პკ 14+563 – გამსვლელი სათავისის გეომეტრიული მახასიათებლები არ შეესაბამებოდა საპროექტო დოკუმენტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს;
- ძირითად საპროექტო მონაკვეთზე, ასევე დამატებით 1.26 კმ მონაკვეთზე შეინიშნებოდა გრძივი და განივი ბზარები, რაც გამოწვეული იყო იმით, რომ ასფალტის საფარის მოწყობის დროს გადაბმის ადგილების არასათანადოდ იყო დამუშავებული.

საველე კვლევის შედეგად, SRAMP/CW/NCB-05- ხიდისთავი-ატენი-ბოშურის (12.4 კმ – 22.5 კმ) გზის მონაკვეთზე გამოვლინდა შემდეგი მნიშვნელოვანი ნაკლოვანება:

- მდებარეობა პკ1+320-პკ1 +285 – საყრდენი კედლის არმირებას არ ჰქონდა დამცავი ბეტონის ფენა.

2) გურიის რეგიონში გზების რეაბილიტაციის მიმდინარეობის მიმოხილვა

DLI 1.2 ითვალისწინებს გზის 7 მონაკვეთის რეაბილიტაციას გურიის რეგიონში (იხ. ცხრილები N4 და N6).

საპროექტო დოკუმენტაციის მიმოხილვა

საპროექტო დოკუმენტაციაში გარდა ზოგიერთი ნაკლოვანებისა, როგორცაა, ლითონის ზღუდარების მოწყობის უწყისში შემოფარგვლის ნაგებობების მდებარეობის შეუსაბამობები, სხვა მნიშვნელოვანი შეცდომები არ გამოვლენილა. საპროექტო დოკუმენტაცია შეესაბამება ტექნიკურ მოთხოვნებს.



ქვემოთ მოცემული შეუსაბამობები დაკაშირებულია მხოლოდ SRAMP/CW/NCB-12-ლოტი- I ჩოხატაური-ზომლეთის გზის მონაკვეთის (შ-83) 3.5 კმ – 13.8 კმ სარეაბილიტაციო სამუშაოებთან:

პიკეტური უწყისის მიხედვით, პკ5+145 – პკ6+300 მონაკვეთი ითვალისწინებდა ლითონის ზღუდარის მოწყობას მარცხენა მხარეს;

- პიკეტური უწყისის თანმიმდევრობის მიხედვით, ლითონის ზღუდარების მოწყობის სამუშაოების მოცულობის 1,000 მ-ით შემცირების მიზნით, პკ5+145 ის ნაცვლად უნდა იყოს პკ6+145 მონაკვეთი. თუ აღნიშნულ მონაკვეთზე ზღუდარი მოეწყობა საპირისპირო მხარეს, 1 კმ-იანი სხვაობა შემცირდება 205 მეტრამდე;
- გზის გეგმასა და განივ ჭრილებზე არ არის დატანილი ლითონის ზღუდარები, რაც ართულებს საკითხში გარკვევას;
- ტექნიკური ექსპერტის მოსაზრებით, აღნიშნული მონაკვეთის გარკვეული ნაწილები არ საჭიროებს გზის შემოფარგვლას, რადგანაც გზის ყრილები არ აღემატება 3 მეტრს.

გეგმავადგების ყოველთვიური ანგარიშები

გედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების ანალიზისა და სავსე კვლევების შედეგების საფუძველზე ტექნიკური ექსპერტი მიიჩნევს, რომ გედამხედველმა ყოველთვიურ ანგარიშებში ასახა მხოლოდ ზოგადი ინფორმაცია, ხოლო შესრულებული სამუშაოების შესახებ დეტალები წარმოდგენილი არ არის.

გედამხედველმა ანგარიშში აღნიშნა შემდეგი ნაკლოვანებების შესახებ:

- კონტრაქტორი არ აწარმოებდა სამუშაოების აქტივობების ჟურნალს;
- სამშენებლო ობიექტზე არ იმყოფებოდა კვალიფიციური ინჟინერი;
- პროექტში განხორციელებული ცვლილების გამო, კონტრაქტორმა შეაჩერა სამშენებლო სამუშაოები – NCB-12 ლოტი-3 ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის (შემოვლითი გზა 46) 0.0 კმ – 2.8 კმ გზის მონაკვეთზე, თუმცა გედამხედველმა საპროექტო დოკუმენტებში ცვლილების შეტანის პროცესი არ მიიჩნია გზის მშენებლობის შეჩერებისთვის მნიშვნელოვან საფუძველად;
- კონტრაქტორმა ვერ უზრუნველყო სამშენებლო სამუშაოების გეგმა-გრაფიკის მიხედვით შესრულება;
- კონტრაქტორის ყოველთვიური ანგარიშები შეიცავდა ნაკლოვანებებს და შეცდომებს.

სავსე კვლევის შედეგები

სამშენებლო ადგილების დათვალიერების შედეგად გამოვლინდა შემდეგი ნაკლოვანებები:

SRAMP/CW/NCB-11 LOT 1: საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის (შ02) 35 კმ- 43.6 კმ გზის მონაკვეთი:

- რკინაბეტონის მილის სექციები აცდენილია, ხოლო გადაბმის ადგილები არ იყო ამოღესილი საპროექტო მოთხოვნების შესაბამისად;
- წყალგამშვებ კედელთან ქვაბული არ იყო სათანადოდ დამუშავებული, რაც ხელს უშლიდა წყლის მილიდან გადინებას;
- მილის ქანობი უმნიშვნელოდ მცირეა პროექტით გათვალისწინებულ პარამეტრებთან შედარებით.



ტექნიკური ექსპერტი მიიჩნევს, რომ შესრულებული სამუშაოები ძირითადად შეესაბამება მშენებლობის ნორმებსა და სტანდარტებს. გამოვლენილი ნაკლოვანებები მშენებლობის პროცესში ექვემდებარება კორექტირებას, ზედამხედველის ინსტრუქციების გათვალისწინებით.

SRAMP/CW/NCB-11 ლოტი -3: ჩოხატაური-ბახმაროს (შ 81) 22.5 კმ-24.5 კმ გზის მონაკვეთი:

- საყრდენი კედლის ერთი მონაკვეთი არ შეესაბამებოდა პროექტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს;
- მდებარეობა – პკ 0+268 – პკ 0+291 – რკინაბეტონის საყრდენი კედლის ზედაპირზე შეინიშნებოდა სეგრეგაციის ნიშნები, ხოლო არმირება დაფარული არ იყო დამცავი ბეტონის ფენით (მნიშვნელოვანი შეუსაბამობა).

SRAMP/CW/NCB-11 ლოტი – 3: ჩოხატაური-ბახმაროს (შ81) 15.9 კმ – 21.4 კმ გზის მონაკვეთი – მნიშვნელოვანი შეუსაბამობა:

- მდებარეობა – პკ 0+484 – პკ 0+492- რკინაბეტონის საყრდენი კედლის ზედაპირზე შეინიშნებოდა სეგრეგაციის ნიშნები, ხოლო არმირება დაფარული არ იყო დამცავი ბეტონის ფენით.

SRAMP/CW/NCB-12 ლოტი-1: ჩოხატაური-ზომლეთის (შ83) 3.5 კმ – 13.8 კმ გზის მონაკვეთი:

- ერთი გაბიონის ყუთი არ იყო სათანადოდ შევსებული ქვებით;
- კედლის შუა ნაწილში გვხვდება დეფორმირებული გაბიონის ყუთები, რაც განპირობებულია ყუთის შუალედური დამჭერი მავთულის არასათანადოდ დაჭიმვით.

SRAMP/CW/NCB-12 ლოტი-2: საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის (შ-02) 17 კმ- 19.5 კმ გზის მონაკვეთი:

- შეინიშნებოდა მცირედი განივი ქანობების ცდომილება, რადგან არსებული საფარის განივი ქანობის მიმართულება ემთხვეოდა საპროექტო ქანობის მიმართულებას. შეიძლება მივიჩნიოთ, რომ საფარი მოწყობილია პროექტით დასაშვები ცდომილების ფარგლებში.

SRAMP/CW/NCB-11-ლოტი – 2: საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის (შ-02) 54.0 კმ- 67.7 კმ გზის მონაკვეთი:

- შეინიშნებოდა არასათანადოდ დამონტაჟებული მილის სექციები;
- დაზიანებული გზის მონაკვეთები და დაბალი ხარისხით შესრულებული ასფალტის საფარის გრძივი და განივი გადაბმის მონაკვეთები;
- არასწორად დამონტაჟდა მილის სექციები, რადგან რკინაბეტონის საფუძველი იყო არასათანადოდ მოწყობილი.

SRAMP/CW/NCB-11-ლოტი 2: საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის (შ-02) 54.0 კმ- 67.7 კმ გზის მონაკვეთი-მნიშვნელოვანი შეუსაბამობები:

- მოცემულ მონაკვეთზე შეინიშნებოდა მრავალი სახის ხარვეზი, რომელთა გამოსწორებაც საჭიროებს არსებული ნაგებობების და ასფალტის საფარის დემონტაჟს და შემდგომში მის ხელახალ მშენებლობას;



- მდებარეობა – პკ 0+000 – პკ 0+150 პკ 0+489 – პკ 0+588 პკ 2+700 – პკ 3+800- შეინიშნებოდა ახლად მოწყობილ ასფალტის საფარზე გაჩენილი ბზარები, რაც შესაძლოა გამოწვეული ყოფილიყო როგორც სუსტი საფუძვლის, ასევე ასფალტის საფარის არასწორი მოწყობის გამო;
- მდებარეობა-პკ 0+538 პკ 1+168 პკ 1+656 – რკინა/ბეტონის მილების სექციები ერთმანეთთან აცდენილია, რაც მილების სექციებს შორის წყლის გაჟონვის გამო, შემდგომ პერიოდებში ქმნის გზის საფუძვლის დაზიანების რისკებს;
- მდებარეობა-პკ 1+200 – განივი ქანობი არ შეესაბამებოდა პროექტით გათვალისწინებულ მოთხოვნებს.

3. კლიმატის სვლილების მიმართ მდგრადობისკენ მიმართული პრაქტიკის განხილვა გზების დეკონსტრუქციის აქტივების მართვაში

კლიმატური მდგრადობის პროგრამის მიხედვით, უნდა შემუშავდეს რაჭის რეგიონის გზებზე კლიმატის უარყოფითი ზემოქმედებისგან დაცვის საშუალებები. კლიმატური ცვლილების რისკების შემცირების მიზნით, განისაზღვრება შესასრულებელი პრიორიტეტული სამუშაოები.

დეტალურ საპროექტო დოკუმენტაციაში გათვალისწინებულია ტექნიკური დავალებით განსაზღვრული მოთხოვნები. თითოეული სექციის პროექტი შემუშავებულია ჰიდროლოგიური, გეოლოგიური და ტოპოგრაფიული კვლევების საფუძველზე და მოიცავს: საორიენტაციო მოცულობებს, ტიპურ ნახაზებს (განივები, კიუვეტები, არხებისა და საგზაო უსაფრთხოების სქემები), საპროექტო ანგარიშს და სხვადასხვა სახის საყრდენ სტრუქტურებს.

ანგარიშების პერიოდში, პროექტით გათვალისწინებული სამშენებლო სამუშაოები არ დაწყებულა.

ტექნიკური აქსპერტის მიერ გასაშუალო ნაკომენდაციები 2021 წლისთვის

- საპროექტო დოკუმენტაცია უნდა მოიცავდეს უსაფრთხოების ზღუდარების ზუსტ კოორდინატებს. საპროექტო ორგანიზაციას დაევალოს აღნიშნული მონაკვეთების ხელახალი შესწავლა და შესწორებული დოკუმენტების წარდგენა;
- დროის კონკრეტულ მონაკვეთში შესრულებული სამუშაოების იდენტიფიცირების პროცესის გაუმჯობესების მიზნით რეკომენდებულია, ზედამხედველმა გადახდის სერტიფიკატებთან ერთად ყოველთვიურ ანგარიშს დაურთოს შესრულებული სამუშაოების პიკეტური3 უწყისები.

SRAMP/CW/NCB-10: ჟინვალი- ბარისახო-შატილი (km25.5 – km32):

- მდებარეობა – პკ 104+80- ტროტუარზე გაჩენილი ფორების შედეგად, ასფალტის ზედაპირზე წყლის ნაკადის დინების შეჩერების მიზნით, რეკომენდებულია ტროტუარის დემონტაჟი და ასფალტის ახალი ფენის დაგება;
- მდებარეობა – პკ12+534 – რეკომენდებულია ასფალტის გადაბმის ადგილების გასუფთავება და დაზიანებული ადგილების ცხელი ბიტუმით ან სხვა მსგავსი ნივთიერებით დაფარვა;
- მდებარეობა – პკ 12+534, პკ-162 +00-პკ 164+00 – რეკომენდებულია ზღუდარების ხელახალი მოწყობა და ზოგიერთი დეტალის ახლით შეცვლა;

3 შესრულებული სამუშაოების მდებარეობის განსაზღვრა, გზის მონაკვეთის კილომეტრის მითითებით.



- მდებარეობა – პკ 15+200; პკ 15+220; პკ 15+240 – რეკომენდებულია განივი ქანობის გამოსასწორებლად დამატებითი ასფალტის ფენის მოწყობა;
- მდებარეობა – პკ 14+563 – რეკომენდებულია გამშვები სათავისის დემონტაჟი და ხელახალი მოწყობა;
- რეკომენდებულია ასფალტის გადაბმის ადგილების ცხელი ბიტუმით დაფარვა, წყლის ნაკადის დინების შედეგად ასფალტის ფენების განცალკევების და დაშლის რისკების თავიდან არიდების მიზნით.

SRAMP/CW/NCB-09: ჟინვალი-ბარისახო-შატილის (16 კმ – 25.5 კმ) გზის მონაკვეთი:

- მდებარეობა-პკ 86+86- – რეკომენდებულია მიწების გადაბმის ადგილების დამუშავება.

SRAMP/CW/NCB-05: ხიდისთავი-ატენი-ბოშურის (12.4 კმ – 22.5 კმ) გზის მონაკვეთი:

- მდებარეობა პკ+320-პკ1 +285 – რეკომენდებულია კედლის დამატებითი დამცავი ფენით, სპეციალური ცემენტის ხსნარით შელესვა, ტექნოლოგიის სრული დაცვით;

SRAMP/CW/NCB-11-ლოტი- 2: საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის (შ-02) 54.0 კმ-67.7 კმ გზის მონაკვეთი:

- მდებარეობა – პკ 0+000- პკ 0+150 პკ0+489-პკ 0+588 პკ 2+700 – პკ 3+800 – რეკომენდებულია დეფექტური მონაკვეთების აზომვა და შემდგომში მისი დემონტაჟი ცივი ფრეზირების მეთოდით. საჭიროების შემთხვევაში შესაძლოა გამოიყვალოს საფუძველი და ახლიდან მოეწყოს ასფალტის საფარი;
- მდებარეობა – პკ 0+538 პკ 1+168 პკ 1+656- რეკომენდებულია დაზიანებული რკინაბეტონის მიწების სექციების დემონტაჟი. რკინაბეტონის მიწების სექციების დემონტაჟის შემდეგ აუცილებელია ზედამხედველმა გაამახვილოს ყურადღება მიწის ბეტონის საგების მოწყობაზე, რათა მიწები განთავსდეს სწორ და მყარ ზედაპირზე, პროექტით გათვალისწინებული მოთხოვნების შესაბამისად;
- მდებარეობა – პკ1+200 – რეკომენდებულია განივი ქანობის გამოსწორება და დამატებითი ასფალტის ფენის მოწყობა.

SRAMP/CW/NCB – 11 ლოტი – 3: ჩოხატაური-ბახმაროს (შ81)22.5 კმ-24.5 კმ გზის მონაკვეთი:

- ლოკაცია – პკ0+268 – პკ 0+291 – რეკომენდებულია კედლის დამატებითი დამცავი ფენით, სპეციალური ცემენტის ხსნარით შელესვა.

SRAMP/CW/NCB -11 ლოტი – 3 ჩოხატაური-ბახმაროს (შ81) 15.9 კმ – 21.4 კმ გზის მონაკვეთი:

- ლოკაცია – პკ 0+484 – პკ 0+492 – რეკომენდებულია კედლის დამატებითი დამცავი ფენით, სპეციალური ცემენტის ხსნარით შელესვა.



(ii) სახის 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, 2017 წლის 20 დეკემბერს დაზუსტდა თავდაპირველი DLI (იხ. დანართი „ა“).

DLI 1.2 გურიის რეგიონში საპროექტო გზების რეაბილიტაცია, მე-5 წლისთვის რეაბილიტირებულია გზების 55%, 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;
- სადამზღვევო 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 1.2-ის შესრულების ინდიკატორი მე-5 წლისთვის, 2021 წელს არ იყო მიღწეული. დეტალების შესახებ იხ. ცხრილი N6.

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 – საჭავახო-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, რომლის შემდგომ ეტაპზე განხილვა აღარ მომხდარა.

ცხრილი N3. სავარაუდო და წარმოდგენილი სატენდერო ღირებულება – NCB-11

კომპანიის დასახელება	ლოტი-1	ლოტი-2	ლოტი-3	ლოტი-4	სულ
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. ეს კომპანია 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 N4. ხელშეკრულების დეტალები-NCB-11

ხელშეკრულება	ღირებულება (ლარი)	ხანგრძლივობა (თვე)	გზის სიგრძე (კმ)
ხელშეკრულება No SRAMP/CW/NCB-11-ლოტი- I- საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის (შ 02) 35 კმ- 43.6 კმ და 47.2 კმ – 48 კმ გზის მონაკვეთები	8,128,896.48	12	9,4
ხელშეკრულება No SRAMP/CW/NCB-11-ლოტი- 2-საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის (შ 02) 54.0 კმ – 67.7 კმ გზის მონაკვეთი	10,777,599.64	16	13,7
ხელშეკრულება No SRAMP/CW/NCB-11-ლოტი-3- ჩოხატაური-ბახმაროს (შ 81) 15.9 კმ – 21.4 კმ და 22.5 კმ – 24.5 კმ გზის მონაკვეთები	6,540,038.27	10	7,5
ხელშეკრულება No SRAMP/CW/NCB-11-ლოტი- 4-ჩოხატაური-ბახმაროს (შ 81) 34 კმ -50 კმ 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 (შ 83) 3.5 კმ-13.8 კმ გზის მონაკვეთი;
- ლოტი 2 – საჯავახო-ჩოხატაური-ოზურგეთი-ქობულეთის (შ 02) 17 კმ-19.5 კმ გზის მონაკვეთი;
- ლოტი 3 – ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის (შ 46) 0.0 კმ – 2.8 კმ გზის მონაკვეთი;
- ლოტი 4 – ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის (შ 46) 16 კმ – 21.2 კმ და 21.7 კმ- 22.0კმ გზის მონაკვეთი.

დანართი N1-ის მიხედვით, 2020 წლის 13 ნოემბერს ლოტი 4 – ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის (შ 46) 16 კმ – 21.2 კმ და 21.7 კმ – 22.0 კმ გზის მონაკვეთის რეაბილიტაციის გადაწყვეტილება 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“, რომელიც დათარიღებულია 2011 წლის იანვრით და შესწორებულია 2014 წლის ივლისში.

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

ცხრილი N5. 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.

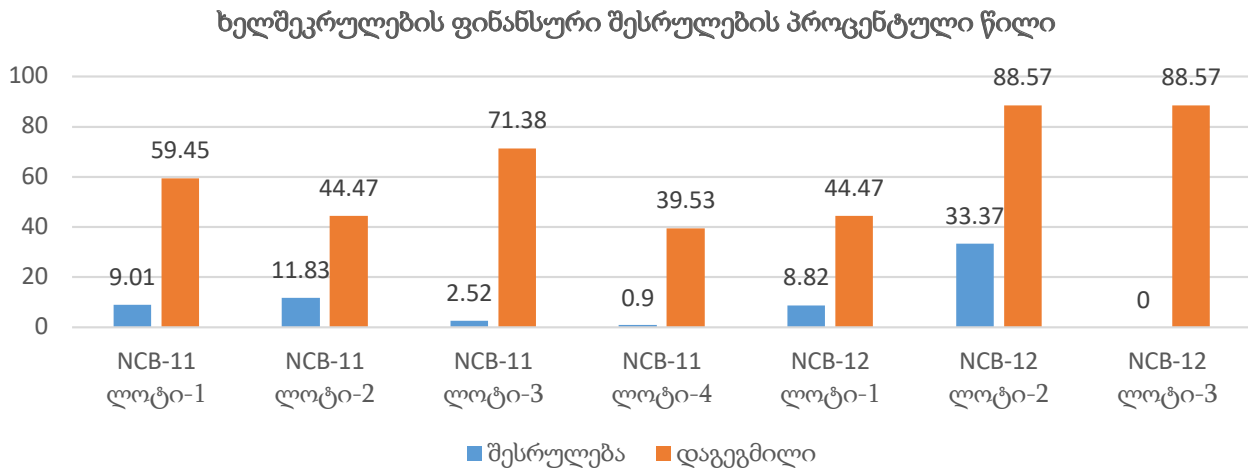
ცხრილი N6. ხელშეკრულების დეტალები – NCB-12

ხელშეკრულება	ღირებულება (ლარი)	ხანგრძლივობა (თვე)	გზის სიგრძე (კმ)
ხელშეკრულება No SRAMP/CW/NCB-12-ლოტი I- ჩოხატაური-ზომლეთის (შ 83) 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 (შ 02) 17 კმ-19.5 კმ გზის მონაკვეთი	2,301,908	6	2.5
ხელშეკრულება No SRAMP/CW/NCB-12 – ლოტი 3 – ოზურგეთი-ნატანები-ურეკის (შ 46) 0.0 კმ –2.8 კმ გზის მონაკვეთი	2,763,479.73	6	2.8



ზედამხედველის ანგარიშის მიხედვით, CW/NCB-11 და CW/NCB-12 გზის მონაკვეთების შესრულების მაჩვენებელი 2021 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 სამუშაოებმა გამოიწვია გზის რეაბილიტაციის პროცესის წარმატებით შესრულების შენელება;
- 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 ლეგიტიმურად მიიჩნია ზემოთ ჩამოთვლილი გაუთვალისწინებელი ფაქტორები, სამშენებლო სამუშაოებისთვის ვადის გასახანგრძლივებლად.

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 არსებული პროექტი შექმნიდა გზით მოსარგებლეებისა და მცხოვრებლებისთვის გადაადგილების საფრთხეს და ტრანსპორტის გზებზე გადატვირთვის რისკების. ცვლილების საფუძველზე მოეწყო ტროტუარები კერძო საკუთრებაში არსებული ნაკვეთების ღობეების გასწვრივ, უშუალოდ საავტომობილო გზის კიდე ნაცვლად, ასევე გრუნტის სანიაღვრე არხები ჩანაცვლდება რკინაბეტონის მილებით.

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

ზედამხედველის კორესპონდენციების მიხედვით, გზის მონაკვეთების ორივე ლოტზე NCB-11 და NCB 12-ზე მშენებლობის პროცესის წარმატებით განვითარების ნელი ტემპი განპირობებული იყო 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 კიდევ ერთი ცვლილება და ლარში დენომინირებული ღირებულება გაიზარდა 2,556,080.65 ლარამდე. აღნიშნულ ცვლილებებს მსოფლიო ბანკი დაეთანხმა.

დამოუკიდებელი აუდიტი ადასტურებს, რომ DLI 1.2, რომელიც ითვალისწინებს გურიის რეგიონში 2021 წელს გზების 55%-ის რეაბილიტაციას, არ შესრულდა.

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



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;
- სადაზღვევო 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-2 და მე-3 წლების ინდიკატორები 2021 წელს სრულად ვერ იქნა მიღწეული**. დეტალური ინფორმაცია კონტრაქტების შესახებ მოცემულია ცხრილში N7:



ცხრილი N7. პროექტირება-მშენებლობის კონტრაქტები და მათი შესრულების მაჩვენებლები ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების საფუძველზე

კონტრაქტის N	კონტრაქტის თარიღი	გამარჯვებული კომპანია	საქმიანობა	კონტრაქტის მიხედვით (კმ)	კონტრაქტის შესრულება 31.12.2020-ის მდგომარეობით (კმ)	კონტრაქტის შესრულება 31.12.2020-ის მდგომარეობით (%)	კონტრაქტის შესრულება 31.12.2021 -ის მდგომარეობით (კმ)	კონტრაქტის შესრულება 31.12.2021 -ის მდგომარეობით (%) ⁴
SRAMP/CW/NCB-05	02.05.2017	AGT Management, Consulting and Construction LTD	ხიდისთავი-ატენის-ბოშურის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 12.4 კმ-დან 22,5 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში.	10.01	10.01	89%	10.01	92.37%
SRAMP/CW/NCB-01	02.06.2017	AGT Management, Consulting and Construction LTD	თიანეთი-ახმეტა-ყვარელი-ნინიგორის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 1კმ-დან 30კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში.	27.78	20	60.21%	20	64.24%
SRAMP /CW/NCB-04 LOT 1(Cancelled in 2019)	04.06.2017	AZ-INSHAAT LTD	ჭინვალის-ბარისახო-შატილის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 16 კმ-დან 25.5 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში.	9.52	6	48%	n/a	n/a
SRAMP /CW/NCB-09	16.06.2020	RTD LLC	ჭინვალის-ბარისახო-შატილის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია 16კმ-დან 25.5 კმ-მდე.	9.52	-	39%	9.52	90.72%
SRAMP /CW/NCB-04 LOT 2 (Cancelled in 2019)	04.09.2017	AZ-INSHAAT LTD	ჭინვალის-ბარისახო-შატილის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 25.5 კმ-დან 32 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში.	7.24	2	21%	n/a	n/a
SRAMP /CW/NCB-10	22.07.2020	China Road and Bridge Corporations	ჭინვალის-ბარისახო-შატილის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია 25.5 კმ-დან 32 კმ-მდე.	7.24	-	-	6.90	77.14%
SRAMP /CW/NCB-03 LOT 1	01.11.2017	შპს „საქმილსადენმშენი“	ჭრებალ-ნიკორწმინდის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 1 კმ-დან 14.6 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში.	13.6	13.6	98%	13.6	98%
SRAMP /CW/NCB-03 LOT 2	06.11.2017	შპს „ორიენტი“ & შპს „საქმილსადენმშენი“ & შპს „არნაბი 21“	ჭრებალ-ნიკორწმინდის გზის მონაკვეთის რეაბილიტაცია და პროექტირება-მშენებლობა 14.6 კმ-დან 25.8 კმ-მდე, OPRC-ის ფარგლებში.	11.42	11.42	95%	11.42	95%

4 განხორციელებული სამუშაოები მოიცავს გზის, ხიდების, საგზაო ნიშნების, მონიშვნების და გზის მოწყობის რეაბილიტაციას.

კონტრაქტი 1: 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: 10.01 კმ) 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 შესრულებლობის 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 – 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.

კონტრაქტი 2: 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.

პირველი ცვლილება გაფორმდა 2021 წლის 15 თებერვალს (ცვლილება N7) – კოვიდ 19-ით 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 კორესპონდენციების 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.⁵ 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 1 კმ-დან 30 კმ-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. კონტრაქტის გაფორმების პროცედურა 2021 წლის 31 დეკემბრისთვის არ იყო დასრულებული.

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 გაგრძელდებულა. სახელშეკრულებო პირობების მნიშვნელოვანი დარღვევის გამო, 2019 წლის 2 დეკემბერს⁶ 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, ხელშეკრულების თანხის 10% -ის ოდენობით, 685,345 ლარი სახელმწიფო ხაზინაში გადაირიცხა 2019 წლის 13 დეკემბერს.

5 ხელშეკრულების განსაკუთრებული პირობების: პუნქტი 59.2.2.2, „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.

6 59.2.2.2, „გ“ ქვეპუნქტის თანახმად.

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 წლის მანძილზე 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 ჟინვალ-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 დამყარებლის მხრიდან არაერთი სიტყვიერი და წერილობითი გაფრთხილების მიუხედავად, გზის მშენებლობის სამუშაოები არ გაგრძელებულა. სახელშეკრულებო პირობების მნიშვნელოვანი დარღვევის გამო, 2019 წლის 2 დეკემბერს⁷ დამყარებელმა 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 დეკემბრამდე, 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 32 კმ – 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.

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.

⁷ 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.

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.

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 ჭრებალ-ნიკორწმინდის გზის მონაკვეთის 1 კმ-დან 14.6 კმ-მდე პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. ზედამხედველის 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 დაევალით დასრულებული გზის სარეაბილიტაციო სამუშაოებზე მიღება-ჩაბარების აქტის გაფორმება. შემოწმების 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 ჭრებალ-ნიკორწმინდის 14.6 კმ-დან 25.8 კმ-მდე გზის მონაკვეთის პროექტირება-მშენებლობას და რეაბილიტაციას. ზედამხედველის 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, ზედამხედველის 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.

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 ამოიწერა 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 ადგილობრივ ვალუტაში – 3,943,884.50 ლარამდე. მსოფლიო ბანკი დაეთანხმა ხელშეკრულებებში განხორციელებულ ცვლილებებს.

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-ის 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.

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.⁸ 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.⁹

ხელშეკრულების მიხედვით, კონტრაქტორს განესაზღვრა 90 დღე საპროექტო დოკუმენტების მოსამზადებლად და პროექტის დამტკიცების პროცედურების შემდგომ – 270 დღე სარეაბილიტაციო სამუშაოებისთვის. მიღება-ჩაბარებას საპროექტო დოკუმენტების

8 მოიცავს 39,983.77 ლარს - საპროექტო სამუშაოებისთვის, 3,958,393.22 ლარს - სარეაბილიტაციო სამუშაოებისთვის.

9 მოიცავს 82,600 ლარს - საპროექტო სამუშაოებისთვის, 6,331,541 ლარს - სარეაბილიტაციო სამუშაოებისთვის.



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, 2021 წლისთვის კუმულაციურად შესრულებულია **91.45%**-ით.

პროცენტული შესრულება განისაზღვრება ფაქტობრივად რეაბილიტირებული გზების სიგრძის (კმ) პროექტირება-მშენებლობის ხელშეკრულებებით განსაზღვრული მთლიანი რეაბილიტაციისა და მშენებლობას დაქვემდებარებული გზების სიგრძის შედარების საფუძველზე. ფაქტობრივად დასრულებული გზების სიგრძე გამოითვლება ზედამხედველი კონსულტანტის ყოველთვიურ ანგარიშებში წარმოდგენილი მონაცემების საფუძველზე (იხ. ცხრილი N7. პროექტირება-მშენებლობის ხელშეკრულებები და შესრულების მაჩვენებლები, ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშების საფუძველზე).

DLI 2.1 – ხუთწლიანი პროგრამის განახლება და მე-6 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-6 წლის გეგმა. პროგრამისა და გეგმის მომზადების პროცესში გათვალისწინებული იყო სახელმძღვანელოში მითითებული ყველა კრიტერიუმი. სამოქმედო გეგმის მიხედვით, 2022-2026 წლებში დაგეგმილია 285 გზის მონაკვეთის მშენებლობა. 2022 წელს დაგეგმილია 189 გზის მონაკვეთის მშენებლობა, საიდანაც გზების 63.6% ექვემდებარება რეაბილიტაციას. ძირითადი კრიტერიუმები აღწერილია ქვემოთ:

მოსახლეობის სიმჭიდროვე 2021 – 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 N8:

ცხრილი N8. პრიორიტეტული კლასები 2021 წელი

მოსახლეობის სიმჭიდროვე	უბნების რაოდენობა	მოსახლეობის სიმჭიდროვე	საერთო სიგრძე	პრიორიტეტული კლასები
≥ 1800	36	9860	168	1
≥ 700; < 1800	54	1171	365	2
≥ 300; < 700	68	483	475	3
< 300	127	66	907	4



ხარტოსარგებლიანობის 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 N9:

ცხრილი N9. 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 გაბატონების განვითარების და მართვის მოდელ 4-ში (HDM4).

საერთაშორისო უსწორმასწორობის ინდექსი (IRI)¹⁰ – 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 N10:

ცხრილი N10. მდგომარეობის კლასები

მდგომარეობა	კარგი	საშუალო	არასაკმარისი	ცუდი
საერთაშორისო უსწორმასწორობის ინდექსი (IRI)	IRI < 4	4 < IRI < 6	6 < IRI < 8	IRI > 8

კლიმატური ზონები – თითოეული მონაკვეთის ზუსტი კლიმატური ზონების განსაზღვრა ძალზე მნიშვნელოვანია, რადგან HDM4-ის ცვთის ხარისხზე გავლენას ახდენს შესაბამისი პარამეტრები. კლიმატის ზონის კოდები და განმარტებები ნაჩვენებია ცხრილში N11:

ცხრილი N11. 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

10 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.



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 2021 წლისთვის შესრულებულია.**

DLI 2.2 – IRAP-ის კვლევის ჩატარება საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივ საგზაო ქსელზე, 200 კმ-იან გზის მონაკვეთზე 2021 წლისთვის.

აუდიტის ჯგუფმა განიხილა და შეისწავლა გზების შეფასების პროგრამის ინტეგრაცია კახეთის 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, საგზაო მონაკვეთებისთვის, გზების შეფასების საერთაშორისო პროგრამის (IRAP) სტანდარტების შესაბამისად.

გზების დეპარტამენტიდან მიღებული განმარტებით და მსოფლიო ბანკის კორესპონდენტების 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 მცხეთა-მთიანეთში 2020 წელს შეაფასა 502 კმ-იანი საგზაო ქსელი.

ტრენინგებსა და სემინარებში მონაწილე გზების დეპარტამენტის 12 თანამშრომლიდან IRAP-ის აკრედიტაცია მიიღო ექვსმა მათგანმა. გზების დეპარტამენტის განმარტებით, ისინი ფლობენ ყველა სახის ადამიანურ და ტექნიკურ რესურსს, პროექტით განსაზღვრულ სხვა რეგიონებში დამოუკიდებლად უზრუნველყონ საგზაო უსაფრთხოების შეფასების ჩატარება. IRAP-ის აკრედიტაციის მოთხოვნების შესაბამისად, გზების დეპარტამენტის თანამშრომლებმა უზრუნველყვეს IRAP-ის აკრედიტაციის ვადის 2022 წლის 16 ივნისამდე გაგრძელება.

გზების დეპარტამენტმა 2021 წელს შეაფასა კახეთის რეგიონის საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი საგზაო ქსელის 200.3 კმ-იანი მონაკვეთი, რომელიც მოიცავდა:

- თბილისი-ბაკურციძე-ლაგოდეხი – 19.5 კმ -110 კმ; სულ – 90.5 კმ
- ვაზიანი-გომბორი-თელავი – 64.8 კმ
- ახმეტა-თელავი-ბაკურციხე – 28 კმ – 73 კმ; სულ – 45 კმ

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, კახეთის გზის ქსელის 200.3 კმ-იან მონაკვეთს, შეფასების შედეგად მიენიჭა 3-ვარსკვლავიანი ან უკეთესი რეიტინგი სხვადასხვა ტიპის გზით მოსარგებლეებისთვის, მათ შორის: ავტომანქანის მგზავრი – 33%, მოტოციკლის მძღოლი – 21%, ფეხით მოსიარულე – 49% და ველოსიპედისტი – 17%. 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 2021 წლის ივლისში.

DLI 2.2 – TOR-ის მიხედვით, IRAP-ის კვლევა ითვალისწინებდა 2021 წელს საერთაშორისო და შიდასახელმწიფოებრივი 200.3 კმ-იანი საგზაო ქსელის შეფასებას.

ჩატარებული პროცედურების საფუძველზე, დამოუკიდებელი აუდიტი ადასტურებს, რომ DLI-2.2-ის მიზნები მე-5 წლისთვის შესრულდა.

DLI 2.3 – რაჭის რეგიონში 2021 წლისთვის კლიმატური ცვლილებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის დასრულება.

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;
- კორესპონდენცია 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 გადანყვეტილებების 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 შემოწმდა ქუთაისი-ალპანა-მამისონის (შემოვლითი გზა 16) და ქუთაისი-ტყიბული-ამბროლაურის (შემოვლითი გზა 17) დაზიანებული უბნები. რაჭის რეგიონისთვის ასევე მომზადდა დასკვნები და რეკომენდაციები, საპროექტო გადანყვეტილებები, 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 პროექტი ითვალისწინებდა გზების დეპარტამენტისა და მსოფლიო ბანკის მიერ აღნიშნული დოკუმენტის განხილვის ფარგლებში გაცემული რეკომენდაციებისა



და კომენტარების, კონტრაქტორის მიერ ანგარიშში გათვალისწინებას, მის საბოლოო დამტკიცებამდე. ვინაიდან ანგარიშის პროექტის საბოლოო სახით დასრულება ხელშეკრულებით გათვალისწინებულ ვადებში ვერ მოხდა, 2020 და 2021 წლებში განხორციელდა რამდენიმე ცვლილება. ბოლოს შეტანილი ცვლილებით, ხელშეკრულების დასრულების თარიღად განისაზღვრა 2022 წლის 12 თებერვალი.

მსოფლიო ბანკის რესტრუქტურისაციის დოკუმენტის მიხედვით,¹¹ 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 გადაწყვეტილება აღნიშნული აქტივობების მასშტაბების შემცირებაზე.

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. სასესიო ხელშეკრულებით განსაზღვრული მოთხოვნების შესაბამისად, დამოუკიდებელი აუდიტორი ადასტურებს, რომ DLI 2.3 -ის მიზნები 2021 წლისთვის არ არის მიღწეული.

(iii) სას-ის ჩაქოვნად აუდიტის შედეგების შეფასება

წინა დამოუკიდებელი აუდიტის შედეგად, სას-მა განსაზღვრა ერთი მიმართულება, სადაც შესაძლებელი იყო საქმიანობის გაუმჯობესება.

აუდიტის მიზნები 1 (2017 წ.)

გზების სასარგებლო მომსახურების ვადა განსხვავებულია და დამოკიდებულია რამდენიმე ფაქტორზე, მათ შორის: შესრულებული სამუშაოების ტიპზე, საავტომობილო ნაკადის ინტენსივობასა და ადგილობრივ კლიმატზე. სას-მა გამოავლინა, რომ გზების დეპარტამენტის მიერ წლიური გეგმის შემუშავების პროცესში, არ მიმდინარეობს შიდასახელმწიფოებრივი გზების სავარაუდო, სასარგებლო მომსახურების ვადის შეფასება. შედეგად, გზების დეპარტამენტს არ აქვს შესაძლებლობა დაასაბუთოს, ირჩევს თუ არა საუკეთესო ვარიანტს მოვლა-შენახვას, პერიოდულ მოვლა-შენახვასა და სარეაბილიტაციო სამუშაოებს შორის.

ჩაქოვნად აუდიტის მიზნები 1-ისთვის (2017 წ.)

შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების მართვის ეფექტიანობის გაზრდის მიზნით, სასურველია, გზების დეპარტამენტმა შეიმუშაოს და დანერგოს ისეთი მექანიზმები, რომლებიც

11 რესტრუქტურისაციის დოკუმენტი, შეთავაზება რესტრუქტურისაციაზე შიდასახელმწიფოებრივი აქტივების მართვის პროექტისთვის, რომელიც საქართველოსთვის დამტკიცდა 2016 წლის 18 მარტს.

უზრუნველყოფს გზების სასარგებლო მომსახურების ვადის შეფასებას სამუშაოების ტიპის მიხედვით. შეფასების გაკეთება შესაძლებელია წარსული გამოცდილების, სამუშაოების ტიპის, წლის საშუალო დღიური ნაკადისა და რეგიონული კლიმატის საფუძველზე. აუცილებელია სხვადასხვა სამუშაოს (მოვლა-შენახვა, პერიოდული მოვლა-შენახვა და რეაბილიტაცია) მოსალოდნელი შედეგების ურთიერთშედარება, შემდგომში მათგან ყველაზე ოპტიმალური ვარიანტის შესარჩევად.

ხაღმძვანელოვის პასუხი აუდიტის მიგნება 1-ისთვის (2017 წ.)

საქართველოს კანონმდებლობის თანახმად, არ არსებობს გზების, ხიდების, მაგისტრალებისა და საგზაო გვირაბების მშენებლობასთან დაკავშირებული ეროვნული ტექნიკური რეგულაციები და სტანდარტები. 2021 წელს პარლამენტის დარგობრივი ეკონომიკისა და ეკონომიკური პოლიტიკის კომიტეტმა ჩაატარა თემატური კვლევა, სამშენებლო სექტორში ერთიანი სტანდარტების დანერგვის პრობლემებთან დაკავშირებით. გზების დეპარტამენტმა გამოითხოვა აღნიშნული ინფორმაცია და გამოხატა მზადყოფნა ახალი რეგულაციების და სტანდარტების შემუშავებასა და დანერგვაში მონაწილეობისთვის.

ჩაქოძენაძის განხილვის სტატუსი 1 (2017 წ.)

გზების დეპარტამენტი, სხვა სახელმწიფო უწყებებთან ერთად პასუხისმგებელია ერთიანი ეროვნული სამშენებლო სტანდარტების დანერგვაზე. გზების დეპარტამენტმა მიმართა შესაბამის უწყებებს, საკუთარი კომპეტენციების ფარგლებში მონაწილეობა მიიღოს აღნიშნული პროცესების შემუშავებასა და დანერგვაში. შესაბამისად, სას მიიჩნევს, რომ წინა აუდიტის დროს გაცემული დასკვნა, რომელიც მოიცავდა 2016 წლის 6 ივლისიდან 2017 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდს, შესრულებულია.



დასკვნა

დამოუკიდებელი ეფექტიანობის აუდიტი ადასტურებს, რომ 2021 წლის იანვრიდან 2021 წლის დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში ხარჯები განეულია მიზნობრივად. საქართველოს საავტომობილო გზების დეპარტამენტის მიერ მიღწეული მიზნების საფუძველზე, აუდიტის ჯგუფი გაცემს რეკომენდაციას, რომ 2021 წლისთვის 4,620,942 აშშ დოლარი მიჩნეულ იქნეს გამოყოფილ სესხად (დეტალურად იხ. ცხრილი N12):

ცხრილი N12. სესხად გამოყოფა 2021 წელი (თანხები მოცემულია აშშ დოლარში)

მთლიანი ხარჯები IFR-ის მიხედვით: 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	-	-	-	10,725,000
1.3 პროექტირება-მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში რეაბილიტირებული გზების სიგრძე (100 კმ)	76.87%	-	-	5,751,608	4,421,442	1,330,166
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, (200 კმ)	100%	119,700	119,700	-	119,700	-
2.3 რაჭის რეგიონში კლიმატური ცვლილებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ღონისძიებების დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის დასრულება	0%	180,000	-	-	-	180,000
ჯამი:		11,104,500	199,500	5,751,608	4,620,942	12,235,166



ცხრილი N13. მიღებული და გადავადებული ავანსები

აღწერილობა	თანხა
ნაშთი 2020 წლის იანვრის მდგომარეობით	5,928,920
მიღებული ავანსების ჯამი (1 იანვარი, 2020 – 31 დეკემბერი, 2020)	-
გაცემები (1 იანვარი, 2020 – 31 დეკემბერი, 2020)	(2,543,636)
ავანსები, რომლებიც უნდა გადავადდეს 2020 წლის 31 დეკემბრის მდგომარეობით	3,385,284
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	4 983 475

აუდიტორთა ხელმოწერა:
სახელი, გვარი

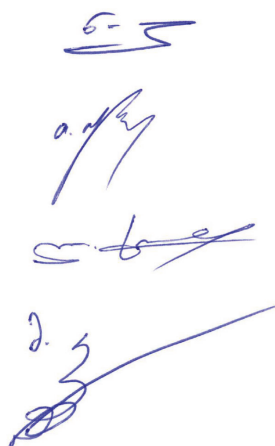
ხელმოწერა

ნანა გაჩაძე
მთავარი აუდიტორი

თენგიზ თევდორაძე
უფროსი აუდიტორი

ლიზი ცივაძე
აუდიტორი

მალხაზ კენტელაძე
აუდიტორი




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

DLI	ზომის ერთეული	წელი პირველი პროექტის დაწყებიდან 2017 წლის 31/12-მდე	წელი მე-2 2018 წლის 01/01-დან 31/12-მდე	წელი მე-3 2019 წლის 01/01-დან 31/12-მდე	წელი მე-4 2020 წლის 01/01-დან 31/12-მდე.	წელი მე-5 2021 წლის 01/01-დან 31/12-მდე	წელი მე-6 2022 წლის 01/01-დან 2023 წლის 30/06-მდე	თითოეული მიღწეული DLI -ისთვის განსაზღვრუ- ლი თანხა
		მიზანი						
1.1 პროექტით გათვალისწინ- ებული გზე- ბი, რომელთა რეაბილიტაცია და პერიოდული მოვლა-შენახვა განხორციელდა OPRC-ის ფარგ- ლებში	პროექტით გათვალისწინე- ბული გზების წილი (%-ში), რომელთაც ჩაუტარდა რეაბილიტაცია ან პერიოდული მოვლა-შენახვა OPRC-ის ფარგლებში	OPRC-ის ფარგლებში, პროექტით გათვალისწინებული გზების რეაბილიტაციისა და მოვლა- შენახვის საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის მოსამზადებლად კონსულტანტის შერჩევა, ასევე ზედამხედველობის/ მონიტორინგის სამსახურის შერჩევა	OPRC-ის ფარგლებში, პროექტით გათვალისწინებული გზების 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 გზების რეაბილიტაცია	რეაბილიტირებუ- ლი გზების პრო- ცენტული 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- მშენებლობის ქვეპროგრამის მიზნების მიღწევა	პროექტირება- მშენებლობის ქვეპროგრამის ფარგლებში რეა- ბილიტირებული გზების სიგრძე (კმ)	6 პროექტირება- მშენებლობის კონტრაქტის გაფორმება და საპროექტო სამუშაოების დაწყება	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



DLI		წელი პირველი პროექტის დაწყებიდან 2017 წლის 31/12-მდე	წელი მე-2 2018 წლის 01/01-დან 31/12-მდე	წელი მე-3 2019 წლის 01/01-დან 31/12-მდე	წელი მე-4 2020 წლის 01/01-დან 31/12-მდე	წელი მე-5 2021 წლის 01/01- დან 31/12-მდე	წელი მე-6 2022 წლის 1/01- დან 2023 წლის 30/06-მდე	თითოეული მიღწეული DLI -ისთვის განსაზღვრული თანხა
		მიზანი						
2.1. გაუმჯობესებული მეთოდოლოგიის გა- მოყენებით, სრული ღირებულების ხუთ- წლიანი 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	
			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 შიდასახელმწიფოებრივ 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 ლონისძიებების დანერგვა RD-ის გზების აქტივების მართვაში	კლიმატის ცვლილებების მიმართ მდგრადობის ლონისძიებების პრაქტიკის შემოღება RD-ის გზების აქტივების მართვაში	-	-	-	-	კლიმატური ცვლილებებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ლონისძიებების დეტალური საპროექტო და სატენდერო დოკუმენტაციის დასრულება	რაჭაში კლიმატის ცვლილებებისადმი მდგრადობის პრიორიტეტული ლონისძიებების 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“. აომნაირი IFR-პიიან (2021)

პროექტის კომპონენტები/ აქტივობები	ფაქტობრივი			დაგეგმილი			გადახარა			პროექტის ჯამი
	მიმდ. კვარტ.	დღემდე	კუმულ. დღემდე	მიმდ. კვარტ.	დღემდე	კუმულ. დღემდე	იმდ. კვარტ.	დღემდე	კუმულ. დღემდე	
1. კომპონენტი პირველი -გზების აქტივების გაუმჯობესება და შენარჩუნება										
კომპონენტი 1.1 OPRC- ის ფარგლებში გურიაში შიდასახელმწიფოებრივი გზების გაუმჯობესება და მოვლა-შენახვა										
DLI 1.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17,960,000
DLI 1.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,992,000
კომპონენტი 1.2 პროექტირება -მშენებლობის კონტრაქტების ფარგლებში შიდასახელმწიფოებრივი გზების გაუმჯობესება და რეაბილიტაცია										17,960,000
DLI 1.3	1,576,101	6,696,384	22,128,937	1,577,401	5,596,788	21,029,340	1,300	(1,099,596)	(1,099,596)	
კომპონენტი 1.3 სამშენებლო სამუშაოების ზედამხედველობა და მონიტორინგი										
DLI 1.3	155,382	505,455	2,178,519	156,711	562,448	2,235,512	1,329	56,992	56,992	
სულ: კომპონენტი 1	1,731,483	7,201,839	24,307,456	1,734,112	6,159,235	23,264,852	2,629	(1,042,604)	(1,042,604)	
2. კომპონენტი 2 -შიდასახელმწიფოებრივი გზების აქტივების დაგეგმარებისა და მართვის გაუმჯობესება										
კომპონენტი 2.1 RAMS- ის დახვეწა და აქტივების პროგრამირების და დაგეგმარების სისტემის გაუმჯობესება										



DLI 2.1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	399,000
ქვეკომპონენტი 2.2 – საგზაო უსაფრთხოების მართვის ინტეგრირება										
DLI 2.2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	399,000
კომპონენტი 2.3 ტექნიკური დახმარება კლიმატის ცვალებადობაზე										
DLI 2.3	-	-	146,320	-	-	146,320	-	-	-	1,190,000
სულ: კომპონენტი 2	-	-	146,320	-	-	146,320	-	-	-	
სულ (1) კატეგორიის მიხედვით: საქონელი, სამუშაოები, საკონსულტაციო და არასაკონსულტაციო მომსახურება – პროექტის პირველი და მე-2 ნაწილისთვის, ასევე ტრენინგები პროექტის მე-2 ნაწილისთვის.	1,731,483	7,201,839	24,453,776	1,734,112	6,159,235	23,411,172	2,629	(1,042,604)	(1,042,604)	
100%-ით მიწის ხარჯების საქართველოს მთავრობის მიერ დაფინანსება	-	-	19,276	-	-	19,276	-	-	-	
100%-ით გზების დეპარტამენტის შტატიანი მოსამსახურეების მივლინებების საქართველოს მთავრობის მიერ დაფინანსება	-	14,429	40,705	-	14,429	40,705	-	-	-	
კატეგორია (2) – სესხის საკომისიო	-	-	100,000	-	-	100,000	-	-	-	100,000
სულ კატეგორია (2) – სესხის საკომისიო	-	-	100,000	-	-	100,000	-	-	-	
კატეგორია (3) – საპროცენტო განაკვეთის Cap ან საპროცენტო განაკვეთს Collar Premium	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
სულ კატეგორიის მიხედვით (3) – საპროცენტო განაკვეთის Cap ან საპროცენტო განაკვეთის Collar Premium	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
სულ პროექტის აქტივობები:	1,731,483	7,216,268	24,613,757	1,734,112	6,173,664	23,571,153	2,629	(1,042,604)	(1,042,604)	40,000,000



დანართი „ბ“. სესხა გამოყოფა

06/06/2016 – 31/12/2017 პერიოდში განეული ხარჯები, სულ 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 საზედამხედველო/ 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“. სესხა გამოყოფა

2018 წელს გაწეული ხარჯები, სულ 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 წელს განეული 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 განეული ხარჯები, სულ: 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 „ზ“. 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 2021 წლის 1 იანვრიდან 2021 წლის 31 დეკემბრის ჩათვლით პერიოდში მომზადებული ოთხი კვარტალური IFRs, შესაბამის დოკუმენტებთან ერთად. სესხად გამოსაყოფი თანხის ოდენობის განსაზღვრისას, აუდიტი ს მიდგომა დაფუძნებული იყო TOR-ზე. თანხა განისაზღვრა DLI-ების შესრულების წილითა და IFR-ში ასახული ხარჯების მიხედვით 2021 წლისთვის.	- განხილულ იქნა 2021 წლის 1 იანვრიდან 2021 წლის 31 დეკემბრამდე პერიოდში მომზადებული რვავე IFR; - ინვოისები, საგადასახადო ანგარიშფაქტურები; - საგადახდო დავალებები; - გაფორმებული კონტრაქტები; - შესყიდვების გეგმა.
კომპენსაციის გადახდების დადასტურება RAP-ის შესაბამისად	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა შეისწავლა მიწის ან სხვა შესაბამისი გადასახადების მიზნობრიობა, RAP-ით განსაზღვრული შესაბამისი პირობებისთვის. განხილულ იქნა, გადაეცა თუ არა ყველა შეძენილი მიწის საკუთრება გზების დეპარტამენტს და RAP-ით გათვალისწინებული კომპენსაციის ყველა თანხა გადახდილ იქნა თუ არა სახელმწიფო ბიუჯეტიდან.	- 2021 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



შესწავლის საგანი	მეთოდოლოგია და პროცედურები	დოკუმენტაციის ჩამონათვალი
DLI 1.2-ის დადასტურება -პროექტით გათვალისწინებული გზების 55%-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 სიდიდებზე.	- ზედამხედველის ყოველთვიური ანგარიშები; - შუალედური გადახდის სერტიფიკატები; - ხელშეკრულების უზრუნველყოფის გარანტიები; - ხელშეკრულების ცვლილებები; - სადაზღვევო 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-6 წლის გეგმის მომზადება	დამოუკიდებელი აუდიტის ჯგუფმა მოიპოვა მომზადებული ხუთწლიანი პროგრამა და მე-5 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-6 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 „თ“. მოთხოვნები გაჩაფოსა სოხიარუი საკითხთა და ჟაქნიკური ექსპერტის მიერ

TOR-ში განსაზღვრული იყო ჟამდეში მოთხოვნები გაჩაფოსა და სოხიარუი საკითხთა ექსპერტის მიერ 2021 წლისთვის:

- აკადემიური ხარისხი და, მინიმუმ, რვანლიანი 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 მინის მართვის, რეგისტრაციისა და ექსპროპრიაციის კანონების, წესების და სტანდარტების ცოდნა;
- ქართული ან ინგლისური ენის საფუძვლიანად ცოდნა. უპირატესობა მიენიჭება ორივე ენის მაღალ დონეზე ცოდნას.

TOR-ში განსაზღვრული იყო ჟამდეში მოთხოვნები ჟაქნიკური ექსპერტისთვის 2021 წლისთვის:

- 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.



ჩვენ ბიზნეს 6 მომსახურების პროექტების გეგმები

