**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅԱՆ ՀԱՇՎԵՔՆՆԻՉ ՊԱԼԱՏ**



**ԸՆԹԱՑԻԿ ԵԶՐԱԿԱՑՈՒԹՅՈՒՆ**

**ՀՀ ՏԱՐԱԾՔԱՅԻՆ ԿԱՌԱՎԱՐՄԱՆ ԵՎ ԵՆԹԱԿԱՌՈՒՑՎԱԾՔՆԵՐԻ ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ 2021 ԹՎԱԿԱՆԻ ՊԵՏԱԿԱՆ ԲՅՈՒՋԵԻ ՏԱՐԵԿԱՆ ԿԱՏԱՐՄԱՆ ՀԱՇՎԵՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ**

**2022**

**ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ**

[1. ՆԵՐԱԾԱԿԱՆ ՄԱՍ 3](#_Toc103351794)

[2. ՀԱՊԱՎՈՒՄՆԵՐԻ ՑԱՆԿ 6](#_Toc103351795)

[3. ԱՄՓՈՓԱԳԻՐ 8](#_Toc103351796)

[4. ՀԱՇՎԵՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ՕԲՅԵԿՏԻ ՖԻՆԱՆՍԱԿԱՆ ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐ 13](#_Toc103351797)

[5. ՀԱՇՎԵՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐ 15](#_Toc103351798)

[6. ԱՆՀԱՄԱՊԱՏԱՍԽԱՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ԳՐԱՌՈՒՄՆԵՐ 18](#_Toc103351799)

[7. ԽԵՂԱԹՅՈՒՐՈՒՄՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ԳՐԱՌՈՒՄՆԵՐ 86](#_Toc103351803)

[8. ՀԱՇՎԵՔՆՆՈՒԹՅԱՄԲ ԱՐՁԱՆԱԳՐՎԱԾ ԱՅԼ ՓԱՍՏԵՐ 88](#_Toc103351804)

[9. ԱՐԴՅՈՒՆՔԱՅԻՆ (ՈՉ ՖԻՆԱՆՍԱԿԱՆ) ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐԻ ԿԱՏԱՐՄԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ 104](#_Toc103351805)

[10. ՀԵՏՀՍԿՈՂԱԿԱՆ ԳՈՐԾԸՆԹԱՑ 109](#_Toc103351806)

[11. ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ 116](#_Toc103351807)

# ՆԵՐԱԾԱԿԱՆ ՄԱՍ

|  |  |
| --- | --- |
| **Հաշվեքննության հիմքը** | ՀՀ հաշվեքննիչ պալատի 2020 թվականի նոյեմբերի 20-ի «ՀՀ հաշվեքննիչ պալատի 2021 թվականի գործունեության ծրագիրը հաստատելու մասին» 172-Ա որոշման առաջին մասի 4–րդ կետ:  ՀՀ հաշվեքննիչ պալատի 2022 թվականի փետրվարի 4-ի «ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարությունում 2021 թվականի պետական բյուջեի տարեկան կատարման հաշվեքննության առաջադրանքը հաստատելու մասին» թիվ 32-Ա որոշում։ |
| **Հաշվեքննության օբյեկտը** | ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարություն: |
| **Հաշվեքննության առարկան** | 2021 թվականի պետական բյուջեի մուտքերի ձևավորման և ելքերի իրականացման կանոնակարգված գործու­նեություն: |
| **Հաշվեքննության առարկայի չափանիշները** | ՀՀ քաղաքացիական օրենսգիրքը, «Բյուջետային համակարգի մասին», «ՀՀ 2021 թվականի պետական բյուջեի մասին», «Գնումների մասին», «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքներ, ՀՀ կառավարության 2014 թվականի փետրվարի 13-ի «ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների անվանացանկը հաստատելու, ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների պետական կառավարման մարմին սահմանելու, ՀՀ կառավարության 2008թ. հունվարի 10-ի թիվ 112 որոշումն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» թիվ 265-Ն որոշում, ՀՀ կառավարության 2010 թվականի նոյեմբերի 4-ի «ՀՀ ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների ընթացիկ ամառային և ընթացիկ ձմեռային պահպանման մակարդակների գնահատման և կատարված աշխատանքների ընդունման կարգը հաստատելու և ՀՀ կառավարության 2004 թ դեկտեմբերի 9-Ի N 1942-Ն որոշումն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» թիվ1419-Ն որոշում, ՀՀ կառավարության 2020 թվականի դեկտեմբերի 30-ի «ՀՀ 2021թ. պետական բյուջեի կատարումն ապահովող միջոցառումների մասին» թիվ 2215-Ն որոշում, ՀՀ կառավարության 10.01.2008թ.-ի «Ճանապարհային գծանշմանը ներկայացվող պահանջները հաստատելու մասին թիվ 113-Ն որոշում, «Միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների ձմեռային պահպանում, ընթացիկ պահպանում և շահագործում» ծրագրի շրջանակում կնքված պայմանագրեր և այլն: |
| **Հաշվեքննությունն ընդգրկող ժամանակաշրջանը** | 2021 թվականի հունվարի 1–ից մինչև 2021 թվականի դեկտեմբերի 30–ը: |
| **Հաշվեքննության կատարման ժամկետը** | 2021 թվականի փետրվարի 14–ից մինչև 2022 թվականի մայիսի 20-ը: |
| **Հաշվեքննության մեթոդաբանությունը** | Հաշվեքննությունն իրականացվել է «Հաշվեքննիչ պալատի մասին» ՀՀ օրենքի, Հաշվեքննիչ պալատի ֆինանսական և համա­պա­տասխանության հաշվեքննության մեթոդաբանությունների, ՀՀ պետական բյուջեի 3,6,9 ամիսների և տարեկան կատարման հաշվեքննության ուղեցույցի համաձայն:  Իրականացվել է ֆինանսական և համապատասխանության հաշ­վեքննություն, որի ընթացքում կիրառվել են հարցում, արտաքին հաստատում, վերլուծական, վերահաշվարկ և վերակատարում ընթացակարգերը։  Սույն հաշվեքննության իրականացման մեթոդաբանությունը ենթադրում է եռամսյակային միջանկյալ (պետական բյուջեի երեք, վեց և ինն ամիսների կատարման) հաշվեքննությունների իրականացում և դրանց արդյունքների, այդ թվում՝ հայտնաբերված և հաշվեքննությունն ընդգրկող ժամանակաշրջանի ավարտի դրությամբ դեռևս չվերացված խեղաթյուրումների և անհամապատասխանությունների կուտակային ներկայացում պետական բյուջեի տարեկան կատարման հաշվեքննության ընթացիկ եզրակացությունում: Սույն ծրագրային կետի երեք, վեց և ինն ամիսների կատարման հաշվեքննությունների ընթացիկ եզրակացությունները հրապարակված են Հաշվեքննիչ պալատի կայք-էջում`  1-ին եռամսյակ՝ http://armsai.am/sites/default/files/program/2021/tken3.pdf  Կիսամյակ՝ http://armsai.am/sites/default/files/program/2021/tken6.zip  Ինն ամիս՝ http://armsai.am/sites/default/files/program/2022/tken9.pdf: |
| **Հաշվեքննությունն իրականացրած կառուցվածքային ստորաբաժանում** | Հաշվեքննությունն իրականացվել է ՀՀ հաշվեքննիչ պալատի հինգերորդ վարչության կողմից, որի աշխատանքները համակարգել են ՀՀ հաշվեքննիչ պալատի անդամներ Դավիթ Չիբուխչյանը՝ հաշվեքննության կատարման ժամկետի սկզբից մինչև 22.12.2021թ., Արմեն Գևորգյանը՝ 22.12.2021-27.01.2022թթ., և Կարեն Առուստամյանը՝ 27.01.2022թ.-ից մինչ օրս: |

# ՀԱՊԱՎՈՒՄՆԵՐԻ ՑԱՆԿ

|  |  |
| --- | --- |
| **ՊԸՊ** | Պայմանագրի ընդհանուր պայման |
| **ՊՀՊ** | Պայմանագրի հատուկ պայման |
| **ՀՏԶՀ** | Հայաստանի տարածքային զարգացման հիմնադրամ |
| **ԱԶԲ** | Ասիական զարգացման բանկ |
| **ՎԶԵԲ** | Վերակառուցման և զարգացման եվրոպական բանկ |
| **ՎԶՄԲ** | Վերակառուցման և զարգացման միջազգային բանկ |
| **ՀՀ** | Հայաստանի Հանրապետություն |
| **ԱՄՆ** | Ամերիկայի Միացյալ Նահանգներ |
| **ՀՀՇՆ** | ՀՀ շինարարական նորմեր |
| **ՇՆևԿ** | Շինարարական նորմեր և կանոններ |
| **ԳՕՍՏ** | Պետական ստանդարտ |
| **Կարգ** | ՀՀ ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների ընթացիկ ամառային և ընթացիկ ձմեռային պահպանման մակարդակների գնահատման և կատարված աշխատանքների ընդունման կարգ |
| **հազ.** | Հազար |
| **ԱԱՀ** | Ավելացված արժեքի հարկ |
| **ՍՊԸ** | Սահմանափակ պատասխանատվության ընկերություն |
| **ՊՈԱԿ** | Պետական ոչ առևտրային կազմակերպություն |
| **ՀՁ** | Համատեղ ձեռնարկություն |
| **ՓԲԸ** | Փակ բաժնետիրական ընկերություն |
| **ԳՎԻԿ** | Գնագոյացման վերլուծական ինֆորմացիոն կենտրոն |
| **ՖԻԴԻԿ** | Խորհրդատու-ինժեներների միջազգային ասոցիացիա |
| **Ինժեներ** | Ֆիդիկ պայմանագրով ինժեների պարտականությունները կատարող` Պատվիրատուի կողմից Պայմանագրի նպատակներն իրականացնելու համար նշանակված և Պայմանագրի տվյալների մեջ այդպես անվանված անձը։ Խորհրդատվության պայմանագրում նույն անձը համարվում է Մայրուղիների գծով միջազգային մասնագետ ռեզիդենտը։ |
| **Մ6** | Միջպետական ճանապարհի համարը |
| **ՀԲ** | Հանրապետական բավարար |
| **ՀՎ** | Հանրապետական վատ |
| **ՀԼ** | Հանրապետական լավ |
| **ՈՒԳՊ** | ՈՒղղիչ գործողությունների պլան |
| **Կմ** | Կիլոմետր |
| **թ** | Թվական |
| **GAP** | ԱԶԲ-ի կողմից ֆինանսավորվող ծրագրի հատված |
| **SPS** | Անվտանգության քաղաքականության հայտարարություն |
| **ՏԿԵՆ** | Տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարություն |

# ԱՄՓՈՓԱԳԻՐ

ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարությանը ՀՀ պետական բյուջեի 2021 թվականի տարեկան ճշտված պլանով նախատեսվել է հատկացնել 117,316,495.42 հազ. դրամ, նախարարության կողմից իրականացված միջոցառումներից հաշվեքննություն է իրականացվել 12 միջոցառումների նկատմամբ, որոնց դրամարկղային ծախսը կազմել է 51,207,776.30 հազ. դրամ, փաստացի ծախսը 53,807,444.75 հազ. դրամ։

Հաշվեքննության ամենաէական փաստերը․

**1049-21004 ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի կառուցում և հիմնանորոգում ծրագիր և (1049-11007) ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Հայաստան–Վրաստան սահմանային տարածաշրջանային ճանապարհի (Մ6 Վանաձոր-Բագրատաշեն) բարելավման ծրագրի համակարգում և կառավարում ծրագրի «Տեխնիկական հսկողության և նախագծերի մանրամասն վերանայում» խորհրդատվական ծառայություններ։**

**1)** Շինարարական աշխատանքները սահմանված ժամկետներում չավարտելու պայմաններում չեն հաշվարկվել ժամկետանց օրերի համար պայմանագրերով սահմանված տույժերը***1,531,568.42 հազ. դրամի*** չափով։

**2)** Ծրագրի շրջանակում նախագծերով և պայմանագրերով նախատեսվել է իրականացնել 285976քմ 5սմ հաստությամբ խոշորահատիկ ասֆալտբետոնե շերտի կառուցման աշխատանքներ ***1,209,298.00 հազ. դրամի չափով***, մինչդեռ, համաձայն ՀՀՇՆ IV-11.05.02-99-ի պահանջի, այդ շերտի հաստությունը պետք է 6սմ-ից պակաս չլինի։ 2021թ.-ի կատարողականներով հաշվարկվել են *914,312.52 հազ. դրամի* աշխատանքներ։

**3)** 2021թ.-ին նախատեսվել է ***Ծրագրի միջոցների հաշվին*** իրականացնել BEELINE-ի, ROSTELECOM-ի և VEOLIA-ի հաղորդակցուղիների տեղափոխման աշխատանքներ ***890,493.10 հազ դրամի չափով***, որոնց համար արդեն կազմվել են 756,509.00 հազ. դրամի կատարողականներ, մինչդեռ, համաձայն«Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի 12-րդ հոդվածի 3-րդ մասի, դրանք պետք է տեղափոխվեն կամ վերաշինվեն ***դրանց սեփականատերերի հաշվին։***

**4)** Գնային փոփոխության հետ կապված կարգավորումների (միջին ամսական աշխատավարձի և նյութերի գների տատանումներից հաշվարկված փոխհատուցում) հաշվարկներում նյութերի գների և միջին աշխատավարձի բազային և ընթացիկ չափն այդ ժամանակահատվածների համար սահմանվածներից այլ գներ և ինդեքսներ ընդունելու, ինչպես նաև կարգավորման գործակիցը պայմանագրով սահմանված կարգին անհամապատասխան հաշվարկելու արդյունքում գնային կարգավորումներն ավել են հաշվարկվել ***813,424.50 հազ. դրամով***։

**5)** Չունենալով նախագծային փոփոխություն կատարելու իրավունք Ինժեների կողմից, ըստ էության, կատարվել է նախագծային փոփոխություն և 289878 քմ 8սմ հաստությամբ սև խճի շերտը փոխարինվել է 8սմ հաստությամբ բիտումով կայունացված ավազակոպճային շերտով։ Համաձայն ՀՀ-ում գործող նորմերի, նոր շերտի հաստության ընտրությունը պետք է հիմնավորվեր հաշվարկով, սակայն որևէ հաշվարկ փոփոխության հիմքերում չի ներկայացվել և, որպես 289878քմ մակերեսով ***1,669,210.56 հազ. դրամի*** բիտումով կայունացված ավազակոպճային շերտի 8սմ հաստության հիմնավորում Ինժեները նշել է ճանապարհային ծածկի շինարարության իր փորձը։ Բացի այդ, կատարելով ճանապարհային ծածկի շերտի կոնստրուկտորական առումով համարժեք փոփոխություն, որը համաձայն նախագծային ընկերության տված մասնագիտական եզրակացության չի բերել ճանապարհածածկույթի բարելավման, պայմանագրային գներն ավելացվել են ***625,722.53 հազ դրամով***։

**6)** Համաձայն պայմանագրի, առանց Պատվիրատուից ստացած հատուկ թույլտվության, Ինժեներն իրավունք չունի իրականացնել որևէ գործողություն, որը կբերի աշխատանքների ծավալի կամ բնույթի և/կամ գնի փոփոխության (պայմանագրային գնի 0.1%-ից ավել), իսկ Կապալառուն իրավունք չունի կատարել մշտական աշխատանքների որևէ փոփոխություն կամ ձևափոխում, մինչև Ինժեների կողմից չստանա Փոփոխություններ կատարելու հրահանգը։ Ինժեները, չունենալով պատվիրատուի հատուկ թույլտվությունը, իսկ Կապալառուն չունենալով սահմանված կարգով Ինժեների տված փոփոխության հրահանգը կատարելու թույլտվությունը, Ինժեների կողմից ընդունվել և վճարման են ներկայացվել ***682,566.70 հազ. դրամի*** լրացուցիչ ժայռային հանույթի և բիտումով կայունացված ավազախճային շերտի պատրաստման աշխատանքներ։

**7)** Լոտ 2-ի Կապալառուի կողմից արձանագրությունը կազմելու օրվա՝ 2022թ.-ի ապրիլի 18-ի դրությամբ դեռևս չեն կատարվել սկզբնական և փոփոխված նախագծերով նախատեսված 17627քմ MACCAFERRI կամ համապատասխան մետաղական ցանցերի համակարգով քարաթափումից պաշտպանության աշխատանքները, որոնց ***նախահաշվային արժեքը կազմում է 1,668,308.71 հազ. դրամ, իսկ դրանց կատարման համար կապալառուի առաջարկած գինը կազմում է ընդամենը 189,657.00 հազ. դրամ կամ 1,478,651.71 հազ. դրամով պակաս***։ ***Նշված աշխատանքների վերջնական չկատարումը կամ ծավալների էական նվազեցումը կպարունակի մեծ ռիսկեր***։

**8)** Լրացուցիչ կատարվող ժայռային լիցքի աշխատանքի նոր գինը «Շին հրապարակի որակի և տեխնիկական հսկողության ապահովման ձեռնարկով» սահմանված կարգով չհաշվարկելու և ծավալը փոփոխված նախագծում սահմանված ծավալից ավել հաշվարկելու արդյունքում ավել է հաշվարկվել ***148,637.30 հազ. դրամի*** ժայռային լիցքի աշխատանքներ։

**9)** Չնայած նրան, որ համաձայն պայմանագրի առանց Պատվիրատուից ստացած հատուկ թույլտվության Ինժեներն իրավունք չունի իրականացնել որևէ գործողություն, որը կբերի աշխատանքների ժամկետի, ծավալի, բնույթի և/կամ գնի փոփոխության (ավելին քան պայմանագրային գնի 0.1%-ը), Պատվիրատուն չունի վերը նշված դեպքերի համար Ինժեներին հատուկ թույլտվություն տալու կամ մերժելու որևէ սահմանված ընթացակարգ, կատարված գնային կամ ժամկետային փոփոխության առաջարկների հիմնավորվածությունը ուսումնասիրելու որևէ մեթոդաբանություն, չափորոշիչներ և նորմատիվներ և ոչ մի դեպքով չի մերժել Ինժեների առաջարկությունները։ Հատուկ թույլտվությունները տրվել են նույնիսկ այն դեպքերում, երբ օրինակ` պայմանագրային գնի ավելացումը հիմնավորող Ինժեների հաշվարկներում ընդունվել է, ***որ 1տ չխտացված ասֆալտբետոնե խառնուրդը 1,58 անգամ ծանր է 1 տ խտացված ասֆալտբետոնյա խառնուրդից*** կամ, երբ որպես 18կմ երկարությամբ Լոտ 1-ում առկախ խնդիր նշվել է 550մ ազդման գոտի ունեցող Օձունի խաչմերուկի իրականացման աշխատանքները, նշելով որ Օձունի խաչմերուկի աշխատանքների և դրանց ազդակիր աշխատանքների կատարման ժամկետ առայժմ հնարավոր չէ նշել, իսկ մնացած աշխատանքների ավարտի ժամկետը, որոնք ոչնչով չեն առնչվում այդ խաչմերուկի աշխատանքներին, առաջարկվել է երկարաձգել 290 օրով։

**10)** Համաձայն պայմանագրի, Ինժեներն ամսական առաջընթացի հաշվետվություններում պետք է նշի աշխատանքների ցանկացած ուշացման պատճառները, բացատրությունը և դրանց հաղթահարման առաջարկությունները։ Պետք է Պատվիրատուին տեղեկացնի աշխատանքների իրականացման գրաֆիկում ցանկացած հնարավոր ուշացումների մասին և ձեռնարկի բոլոր անհրաժեշտ գործողությունները հնարավոր ուշացումները կանխելու համար, այդ թվում կարգադրի և պահանջի Կապալառուից իր ռիսկով և իր հաշվին ավելացնել աշխատանքային ժամերի, Կապալառուի անձնակազմի կամ ապրանքների քանակը:

Չնայած նրան, որ ոչ մի Լոտով աշխատանքները չեն ավարտվել պայմանագրով սահմանված ավարտի ժամկետում և այդ օրվա դրությամբ ունեցել են սահմանվածից էականորեն պակաս առաջընթաց, Ինժեները Պատվիրատուին ոչ մի դեպքով չի տեղեկացրել հնարավոր ուշացումների մասին, չի կարգադրել Կապալառուներին կիրառել այլ վերամշակված մեթոդներ և որևէ գործողություն չի ձեռնարկել այդ ուշացումները թույլ չտալու համար։ Ամսական առաջընթացի հաշվետվություններում որևէ ուշացման համար ոչինչ չի նշվել, չեն նշվել դրանց պատճառները և բացատրությունները, աշխատանքների ընթացքում առաջացած խոչընդոտները և դրանք հաղթահարելու առաջարկությունները, նախագծային փոփոխություններ կատարելու անհրաժեշտությունները։ Փոխարենը, առանց որևէ պատճառների կամ հիմնավոր պատճառների, աշխատանքների կատարման սկզբնական ժամկետը՝ 900 օրը, Ինժեների առաջարկությամբ արդեն իսկ երկարաձգվել է ավելի քան 64%-ով՝ 578 օրով։

Նշված երկարաձգումներով հիմնավորել են նաև տեխնիկական հսկողության և նախագծերի մանրամասն վերանայման (խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման) պայմանագրի ժամկետի երկարաձգումը 620 օրով և որպես դրա արդյունք՝ պայմանագրային գնի ավելացումը ***2,125.67 հազ. ԱՄՆ դոլարով,*** այն սահմանելով ***6,164.27 հազ. ԱՄՆ դոլար*** (ներառյալ` հարկերը), որից Ինժեների աշխատավարձն առանց հարկերի ***1,191.29 հազ. ԱՄՆ դոլար***։

**11)** Որպես Ինժեների կողմից առաջարկված միջոցառումների կատարում Կապալառուի կողմից ենթակապալառուի հետ ենթակապալի պայմանագրի խզման փաստը, որը համաձայն Ինժեների պահանջի պետք է կանխեր աշխատանքների փոքր առաջընթացը և ապահովեր Լոտ 1-ի աշխատանքները սահմանված ժամկետում ավարտելը, Ինժեների կողմից ներկայացված ամենամսյա առաջընթացի հաշվետվությունում նշվել է որպես ենթակապալառուի սնանկացում։ Ավելին` Ինժեների պահանջով, իբր աշխատանքների առաջընթացը ապահովելու համար կատարված քայլը հաշվետվությունում ներկայացվել է որպես աշխատանքների առաջընթացը խոչընդոտելու փաստ։

**12)** Չնայած նրան, որ այս ծրագրի շրջանակում տեխնիկական հսկողության ծառայությունների մատուցման համար վճարված գումարը կազմում է շինարարական աշխատանքների արժեքի 20%-ը՝ ***6,164.27 հազ. ԱՄՆ դոլար,*** կատարված աշխատանքները ՀՀ գործող նորմերին և ստանդարտներին համապատասխանելու և աշխատանքների կատարման ժամկետների տեսանկյունից դրական առումով ոչնչով չեն տարբերվում ՀՀ պետական բյուջեի հաշվին այլ ծրագրերով իրականացրած շինարարական աշխատանքներից, որոնց աշխատանքների որակի տեխնիկական հսկողության ծառայությունների մատուցման համար, որպես կանոն, վճարվել են այդ օբյեկտների արժեքների 1%-ի սահմաններում ինչը տվյալ դեպքում կկազմեր ***308.00 հազ. ԱՄՆ դոլար*** կամ վճարվածից շուրջ ***5,856.27 հազ. ԱՄՆ դոլարով պակաս***։

**11049-11001 «Միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների պահպանման և անվտանգ երթևեկության ծառայություններ»։**

**13)** Միջպետական նշանակության ավտոճանապարհներ դասակարգվածներից 565,1 կմ ավտոճանապարհներ, որոնց պահպանման աշխատանքների համար հաշվարկվել և վճարվել է 636,651.7 հազ. դրամ, հանդիսանում են հանրապետական նշանակության ճանապարհներ, 170.7 կմ ավտոճանապարհներ, որոնց պահպանության համար հաշվարկվել և վճարվել է 213,504.4 հազ. դրամ՝ հանդիսանում են տեղական նշանակության ճանապարհներ, իսկ 26.9 կմ երկարությամբ ճանապարհներ, որոնց պահպանման համար հաշվարկել և վճարվել են 16,928.0 հազ. դրամ՝ հանդիսանում են դաշտամիջյան ճանապարհներ։ ՀՀ օրենսդրությամբ դրանց պահպանում չի նախատեսվում և չի իրականացվում։

**14)** Հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհներ դասակարգվածներից 592.1 կմ ճանապարհները, որոնց պահպանման համար հաշվարկվել և վճարվել է 707,247.4 հազ. դրամ՝ հանդիսանում են մարզային նշանակության ավտոճանապարհներ, 58,7 կմ-ը, որոնց պահպանման համար հաշվարկվել և վճարվել է 41,477.7 հազ. դրամ՝ հանդիսանում են դաշտամիջյան ճանապարհներ, որոնց պահպանման աշխատանքներ ՀՀ օրենսդրությամբ չի նախատեսվում և չի իրականացվում։ 7.6 կմ-ը, որի պահպանման համար հաշվարկվել և վճարվել է 11,108.5 հազ. դրամ, Հրազդան քաղաքի փողոց է։

# ՀԱՇՎԵՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ՕԲՅԵԿՏԻ ՖԻՆԱՆՍԱԿԱՆ ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐ

Հաշվեքննությամբ ներգրավվել են հետևյալ ծրագրերը

Աղյուսակ 1

հազ. դրամ

| **Ծրագիր միջոցառում** | **Ծրագրերի և միջոցառումների անվանումները** | **Տարեկան պլան** | **Տարեկան ճշտված պլան** | **Փաստ** | **Փաստացի ծախս** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1049-11001 | Միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների պահպանման և անվտանգ երթևեկության ծառայություններ | 10,895,900.6 | 10,260,700.6 | 9,677,062.3 | 9,677,062.3 |
| 1049-11007 | ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Հայաստան-Վրաստան սահմանային տարածաշրջանային ճանապարհի /Մ6 Վանաձոր-Բագրատաշեն/ բարելավման ծրագրի համակարգում և կառավարում | 2,250,416.3 | 2,249,316.3 | 2,028,907.7 | 2,028,401.8 |
| 1049-21004 | ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի ծրագրի կառուցում և հիմնանորոգում | 1,393,587.1 | 3,967,587.1 | 3,946,445.0 | 4,136,857,4 |
| 1146-11001 | Տարրական ընդհանուր հանրակրթություն | 7,947,183.2 | 7,924,617.4 | 7,924,126.0 | 7,924,126.0 |
| 1146-11002 | Հիմնական ընդհանուր հանրակրթություն | 8,968,737.7 | 8,973,470.6 | 8,973,469.9 | 8,973,469.9 |
| 1157-12002 | Երևան քաղաքի փողոցների արտաքին լուսավորության ծառայություններ | 2,229,951.6 | 729,951.6 | 729,951.6 | 729,951.6 |
| 1157-12008 | Երևանի մետրոպոլիտենով ուղևորափոխադրման ծառայությունների գծով պետության կողմից համայնքի ղեկավարին պատվիրակված լիազորությունների իրականացում | 2,862,392.6 | 2,862,392.6 | 2,855,275.8 | 2,855,275.8 |
| 1157-12017 | ՎԶԵԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Գյումրու քաղաքային ճանապարհների ծրագիր | 2,033,101.8 | 1,981,414.6 | 1,866,102.5 | 1,765,781.9 |
| 1157-12018 | ՎԶԵԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Գյումրու քաղաքային ճանապարհների դրամաշնորհային ծրագիր (Տրանշ Ա, Բ,Գ) | 2,957,130.1 | 1,006,577.3 | 913,126.9 | 913,126.9 |
| 1157-12021 | ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող քաղաքային ենթակառուցվածքների և քաղաքի կայուն զարգացման ներդրումային երկրորդ ծրագրի շրջանակներում ճանապարհային շինարարություն | 5,239,167.8 | 7,366,328,1 | 6,745,865.8 | 9,255,945.3 |
| 1189-12001 | ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող դպրոցների սեյսմիկ պաշտպանության ծրագրի շրջանակներում ՀՀ դպրոցների սեյսմիկ անվտանգության բարելավմանն ուղղված միջոցառումներ | 4,745,313.0 | 5,978,591.0 | 5,547,445.7 | 5,547,445.7 |
| 1167-32006 | Գերմանիայի զարգացման վարկերի բանկի (KFW) աջակցությամբ իրականացվող Կովկասյան էլեկտրահաղորդման ցանց I Հայաստան-Վրաստան հաղորդիչ գիծ/ենթակայանների դրամաշնորհային ծրագրի շրջանակներում իրականացվող ներդրումներ | 1,207,003.9 |  |  |  |
|  | Ընդամենը | 52,729,885.7 | 53,300,947.0 | 51,207,776.3 | 53,807,447.8 |

# ՀԱՇՎԵՔՆՆՈՒԹՅԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐ

Հաշվեքննության իրականացման համար ստացվել է բավարար տեղեկատվություն։

«Հիմնական ընդհանուր հանրակրթություն», «Տարրական ընդհանուր հանրակրթություն», «Երևան քաղաքի փողոցների արտաքին լուսավորության ծառայություններ», «Երևանի մետրոպոլիտենով ուղևորափոխադրման ծառայությունների գծով պետության կողմից համայնքի ղեկավարին պատվիրակված լիազորությունների իրականացում», «ՎԶԵԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Գյումրու քաղաքային ճանապարհների ծրագիր», «ՎԶԵԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Գյումրու քաղաքային ճանապարհների դրամաշնորհային ծրագիր (Տրանշ Ա, Բ,Գ)» և «ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող քաղաքային ենթակառուցվածքների և քաղաքի կայուն զարգացման ներդրումային երկրորդ ծրագրի շրջանակներում ճանապարհային շինարարություն» ծրարգրերի հաշվեքննությամբ անհամապատասխանություններ և խեղաթյուրումներ չեն արձանագրվել։

Անհամապատասխանություններ են արձանագրվել (1049-21004) «ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի կառուցում և հիմնանորոգում, (1049-11007) ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Հայաստան–Վրաստան սահմանային տարածաշրջանային ճանապարհի (Մ6 Վանաձոր-Բագրատաշեն) բարելավման ծրագրի համակարգում և կառավարում, (11049-11001) «Միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների պահպանման և անվտանգ երթևեկության ծառայություններ» և (1189-12001) «ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող դպրոցների սեյսմիկ պաշտպանության ծրագրի շրջանակներում ՀՀ դպրոցների սեյսմիկ անվտանգության բարելավմանն ուղղված միջոցառումներ» ծրագրերի շրջանակներում ՀՀ «քաղաքացիական օրենսգրքի», «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի, ՀՀ կառավարության 01.01.2008 թվականի թիվ 113-Ն որոշմամբ հաստատված «Ճանապարհային գծանշմանը ներկայացվող պահանջները, դրա կիրառման կանոններ»-ի, ՀՀ կառավարության 13.02.2014թ.-ի թիվ 265-Ն որոշման, ՀՀ կառավարության 04.11.2010թ.-ի «ՀՀ ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների ընթացիկ ամառային և ընթացիկ ձմեռային պահպանման մակարդակների գնահատման և կատարված աշխատանքների ընդունման կարգը հաստատելու և ՀՀ կառավարության 09.12.2004թ.-ի թիվ 1942-Ն որոշումն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» թիվ 1419-Ն որոշմամբ հաստատված Կարգ-ի, ՀՀ կառավարության 26.11.2020թ.-ի **«ՀՀ կառավարության 2010թ. նոյեմբերի 4-ի թիվ 1419 որոշման մեջ փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու և գնման պայմանագրերում լրացումներ կատարելու թույլտվություն տալու մասին» թիվ 1864-Ն որոշման,** ՀՀ կառավարության 13.02.2014 թվականի թիվ 265-Ն որոշմամբ հաստատված ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների անվանացանկի հետ, ՀՀ կառավարությանն առընթեր քաղաքաշինության պետական կոմիտեի նախագահի 11.09.2017թ. թիվ 128-Ն հրամանով հաստատված «Բնակելի, հասարակական, արտադրական շենքերի և շինությունների նախագծային փաստաթղթերի կազմը և բովանդակությունը սահմանող կանոններ»-ի, ՀՀՇՆ IV-11.05.02-99-ի, «Շին հրապարակի որակի և տեխնիկական հսկողության ապահովման ձեռնարկի» և Պայմանագրային պահանջների հետ։

Հաշվեքննության ընթացքում արձանագրվել են նաև անհամապատասխանություններ, որոնք հանգեցրել են խեղաթյուրման։

Հաշվեքննության ընթացքում կազմված թիվ 1 և թիվ 2 արձանագրությունները օրենքով սահմանված կարգով և ժամկետներում՝ 12.04.2022թ.-ին և 19.04.2022թ.-ին ներկայացվել են հաշվեքննվող օբյեկտի ղեկավարին ստորագրելու կամ առարկություններ և բացատրություններ ներկայացնելու համար։ Հաշվեքննվող օբյեկտի ղեկավարի կողմից օրենքով սահմանված կարգով առարկություններ և բացատրություններ չեն ներկայացվել։ Փոխարենը, 22.04.2022թ.-ի թիվ ԳՍ/231/10062-2022 գրությամբ, Հաշվեքննիչ պալատ է ներկայացրել թիվ 1 արձանագրության վերաբերյալ ՀՏԶՀ հիմնադրամի, «Ճանապարհային դեպարտամենտ» հիմնադրամի և Գյումրու համայնքի ղեկավարի կողմից ՏԿԵՆ նախարարին ուղղված իրենց դիրքորոշումները, պարզաբանումները, առարկությունները և բացատրությունները և 18.05.2022թ-ի թիվ ԳՍ/23.3/12446-2022 գրությամբ, օրենքով սահմանված ժամկետից 18 օր ուշացումով, ներկայացվել է թիվ 2 արձանագրության վերաբերյալ «Ճանապարհային դեպարտամենտ» հիմնադրամի պարզաբանումները։

Վերը հիշատակված առարկություններից և բացատրություններից հաշվեքննողների կողմից ընդունվել են արձանագրություններում արձանագրված թվով 10 անհամապատասխանությունների վերաբերյալ ներկայացված առարկությունները և բացատրությունները։ Մնացած առարկությունները և բացատրությունները և դրանք չընդունելու վերաբերյալ հաշվեքննվողների մեկնաբանությունները ներկայացվում են յուրաքանչյուր անհամապատասխանության վերջում։

Արձանագրված անհամապատասխանությունները, խեղաթյուրումները և այլ փաստերը նկարագրված են Ընթացիկ եզրակացության 6-րդ, 7-րդ և 8-րդ գլուխներում:

# ԱՆՀԱՄԱՊԱՏԱՍԽԱՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ԳՐԱՌՈՒՄՆԵՐ

* 1. **1049-21004 ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի կառուցում և հիմնանորոգում ծրագիր և (1049-11007) ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Հայաստան–Վրաստան սահմանային տարածաշրջանային ճանապարհի (Մ6 Վանաձոր-Բագրատաշեն) բարելավման ծրագրի համակարգում և կառավարում ծրագրի «Տեխնիկական հսկողության և նախագծերի մանրամասն վերանայում» խորհրդատվական ծառայություններ։[[1]](#footnote-1)**
     1. ***Առկա է անհամապատասխանություն N ADB/M6/CS/QCBS/01 տեխնիկական հսկողության և նախագծերի մանրամասն վերանայման (խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման) պայմանագրի ՊԸՊ-ի Հավելված Ա-ի 3.2.1 կետի (ii) ենթակետի և ՀՀՇՆ IV-11.05.02-99-ի (ավտոմոբիլային ճանապարհներ) 8.14 կետի պահանջի հետ։***

Համաձայն «Սաֆեժ Էս. Էյ. և Հիլլ Ինթերնեյշնլ» ՀՁ-ի հետ 03.04.2018թ.-ին կնքված N ADB/M6/CS/QCBS/01 տեխնիկական հսկողության և նախագծերի մանրամասն վերանայման (խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման) պայմանագրի ՊԸՊ-ի Հավելված Ա-ի 3.2.1 կետի (ii) ենթակետի, Ինժեները պետք է ստուգեր նախագծի համապատասխանությունը Հայաստանում գործող նախագծման ստանդարտներին։ Համաձայն ՀՀՇՆ IV-11.05.02-99-ի (ավտոմոբիլային ճանապարհներ) 8.14 կետի պահանջի, ճանապարհային պատվածքի ծակոտկեն (խոշորահատիկ) ասֆալտբետոնե շերտի բարձրությունը պետք է նշանակվի հաշվարկով, սակայն՝ ոչ պակաս 6սմ-ից, մինչդեռ բոլոր երեք լոտերի նախագծերով և պայմանագրերով նախատեսվել են 285976քմ 5սմ հաստությամբ խոշորահատիկ ասֆալտբետոնե շերտի կառուցման աշխատանքներ ***1,209,298.00 հազ. դրամի***։ Հաշվեքննությամբ ընդգրկված ժամանակահատվածի՝ 30.12.2021թ-ի դրությամբ միջանկյալ վճարման վկայականներով հաշվարկվել են 218330.31քմ 5սմ հաստությամբ խոշորահատիկ ասֆալտբետոնե շերտի կառուցման աշխատանքներ, գումարով՝ ***914,312.52 հազ. դրամի***, որից 2021 թվականին 125223.45 քմ գումարով 545,379.61 հազ. դրամի։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումը***

Նախագիծն անցել է պետական փորձաքննություն և 20․10․2015թ․ N 17/ՊՓ-378/1 փորձաքննության եզրակացության մեջ որևէ դիտողություն կամ առաջարկություն չի արձանագրվել ծակոտկեն (խոշորահատիկ) ասֆալտբետոնե շերտի 5սմ հաստության վերաբերյալ։ Բացի այդ, նախագծի վերանայման հաշվետվության՝ պատվածքին վերաբերող մասում Ինժեները (Խորհրդատվական թիմի նախկին ղեկավար՝ Մոհան Դանգալը) նշել է, որ «Աշխարհում կիրառվում են շատ տարբեր մոտեցումներ պատվածքի նախագծման համար: Շինարարության համար կիրառելի նյութերի տեսանկյունից բազմաթիվ իրագործելի հնարավորություններ կան, սակայն գործնական նկատառումներով և Մ6 ճանապարհի նախագծի շարունակականությունն ապահովելու համար Ինժեներն առաջարկում է Լոտ 2-ում (տվյալ դեպքում կմ38+450-90+191 հատված) կիրառել Լոտ 1-ի (տվյալ դեպքում կմ0+000-կմ38+450 հատված) համար փոփոխված և հաստատված պատվածքի կառուցվածքը:

***Հավեքննողի մեկնաբանությունը***

Չի ընդունվում, անհամապատասխանության փաստը չի առարկվել։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի 12-րդ հոդվածի 3-րդ մասի պահանջի հետ***

Համաձայն **«**Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի 12-րդ հոդվածի 3-րդ մասի, ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների օտարման շերտում և (կամ) պաշտպանական գոտում գտնվող հաղորդակցուղիները և այլ շինություններն ու հարմարանքները ճանապարհի վերակառուցման կամ նորոգման դեպքում պետք է տեղափոխվեն կամ վերաշինվեն դրանց սեփականատիրոջ հաշվին:

Լոտ 1-ի և Լոտ 2-ի շրջանակներում 19.10.2021թ.-ին և 23.09.21թ.-ին կազմվել են թիվ 3 Փոփոխության հրահանգներ, որոնցով նախատեսվել են ծրագրի միջոցների հաշվին BEELINE-ի և ROSTELECOM-ի գոյություն ունեցող օպտիկամանրաթելային մալուխների տեղափոխում Լոտ 1-ով՝ ***94.294.00 հազ.*** դրամի և Լոտ 2-ով՝ ***119,324,52 հազ. դրամի,*** և որոնց համար 2021թ.-ին միջանկյալ վճարման վկայականներով արդեն հաշվարկվել են 38,921.00 հազ. դրամ և 40,713.88 հազ. դրամ գումար։ Լոտ 3-ի 2021թ.-ին միջանկյալ վճարման վկայականներով հաշվարկվել են նաև 2020թ.-ին փոփոխությամբ ներառված ջրագծի տեղափոխման աշխատանքներ ***676,874.58 հազ. դրամի*** չափով: Բացի այդ, չնայած նրան, որ նախատեսվել են իրականացնել հաղորդակցուղիների տեղափոխման աշխատանքներ, բոլոր դեպքերում նախագծերով նախատեսել և վճարման միջանկյալ վկայականներով հաշվարկվել են հնի ապամոնտաժման և ամբողջովին նոր նյութերով նոր հաղորդակցուղու կառուցման աշխատանքներ։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումները***

BEELINE-ի և ROSTELEKOM-ի գոյություն ունեցող կապի մալուխների տեղափոխումը, ինչպես նաև Լոտ 3-ում ջրագծի տեղափոխումը նախատեսված են եղել դեռևս 30․04․2017թ․-ին կապալառուների հետ կնքված պայմանագրերով։

Նախարարական տարածքային զարգացման եվ շրջակա միջավայրի կոմիտեի 06 սեպտեմբերի 2019 թ.-ի նիստի N ԿԱ/151-2019 արձանագրության 2․1 կետով հանձնարարվել է՝ Մ-6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական ճանապարհի վերա¬կանգնման և բարելավման ծրագրի շրջանակներում՝ ծրագրի միջոցների հաշվին իրականացնել Մ-6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհի կմ38+450-կմ90+191 հատվածի վերակառուցման աշխատանք¬ներին խոչընդոտող հաղորդակցուղիների (էլեկտրական օդային և ստորգետնյա մալուխներ, հեռահաղորդակցական օդային և ստորգետնյա մալուխներ, ջրագծեր, կոյուղագծեր, գազա¬մատակարարման խողովակներ) համակարգերի տեղափոխման աշխատանքների նախա¬գծումը և տեղափոխումը։

Լոտ 1-ի և Լոտ 2-ի շրջանակներում 19.10.2021թ-ին և 23.09.21թ-ի Փոփոխությունները կազմվել են՝ ելնելով կապի մալուխների սկզբնական նախագծով նախատեսված տեղադիրքի փոփոխության անհրաժեշտությունից և կապի օպերատորների կողմից տրված տեխնիկական պայմաններին համապատասխան մշակված նախագծերի հիման վրա։

Նախարարական տարածքային զարգացման և շրջակա միջավայրի կոմիտեի 06 սեպտեմբերի 2019 թ.-ի նիստի N ԿԱ/151-2019 արձանագրության 2․3 կետով հանձնարարվել է՝ Մ-6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհի կմ0+000-կմ90+191 վերակառուցման արդյունքում ապամոնտաժված հաղորդակցուղիների համակարգերի փոխարեն տեղադրված նոր հաղորդակցուղիների համակարգերը հանձնել համապատասխան հաղորդակցուղիների սեփականատերերին, ինչն ինքնին ենթադրում է հին հաղորդակցուղիների ապամոնտաժում և նորերի տեղադրում։

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Չի ընդունվում։ Անհամապատասխանության փաստը չի առարկվել։ Նախարարական տարածքային զարգացման եվ շրջակա միջավայրի կոմիտեի նիստի արձանագրությամբ տրված հանձնարարականը գերակա չէ ՀՀ օրենքի պահանջի նկատմամբ։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն CW-ICB-M6/2016-2 և CW-ICB-M6/2016-3 պայմանագրերի 13.8 կետի պահանջի նկատմամբ***

Համաձայն ՊԸՊ 13.8 կետիգնային փոփոխության հետ կապված կարգավորումների համար կարգավորման գործակիցը կիրառվում է մեկ ամսում կատարվող աշխատանքների պայմանագրային արժեքի նկատմամբ։ Ընթացիկ[[2]](#footnote-2) ծախսերի ինդեքսները կամ տեղեկատու գները վերցվում են այդ ժամանակաշրջանի վերջին օրվան նախորդող 49-րդ օրվա դրությամբ, որին վերաբերվում է Վճարման վկայականը:

Եթե Կապալառուն չի կարողանում ավարտել Աշխատանքները Կատարելու ժամկետների սահմաններում, ապա դրանից հետո գների կարգավորումը պետք է կատարվի օգտագործելով կամ այն ինդեքսը կամ գինը, որը կիրառելի է աշխատանքների ավարտելու ժամանակի գործողության ժամկետի ավարտին նախորդող 49 օրվա դրությամբ կամ այն ընթացիկ ինդեքսն ու գինը, որոնցից յուրաքանչյուրն ***ավելի նախընտրելի է*** Պատվիրատուի համար:

Կարգավորումների տվյալների աղյուսակում (աղյուսակներում) հաստատված ծախսերի յուրաքանչյուր գործոնի գործակիցները պետք է կարգավորվեն միայն այն դեպքում, եթե դրանք չհիմնավորված կամ չհաշվեկշռված փոխհատուցվել են Փոփոխությունների իրականացման արդյունքում:

Կարգավորման գործակիցների աղյուսակներում Կապալառուները՝ որպես նյութերի բազային և ընթացիկ գների աղբյուր նշել են ՀՀ ֆինանսների նախարարության ԳՎԻԿ ՊՈԱԿ-ի կողմից թողարկվող ամենամսյա ինֆորմացիոն տեղեկագրերը, իսկ աշխատավարձի համար armstst.am կայքում տեղակայված ամենամսյա միջին աշխատավարձի չափը։

Գնային փոփոխությունների հետ կապված կարգավորումների հաշվարկների ուսումնասիրությամբ պարզվել է, որ Ինժեները կարգավորման գործակիցը հաշվարկել է ոչ թե մեկ ամսվա և այն ամսվա համար, որի համար կազմվել է միջանկյալ վճարման վկայականը, այլ մի քանի ամիսների համար միջինացնելով ընթացիկ ծախսերի ինդեքսները և տեղեկատու գները, փաստացի հաշվարկել է մի քանի ամիսների համար մեկ միջինացված կարգավորման գործակից։ Ինժեները տվել է գրավոր բացատրություն, որ փոխհատուցումները հաշվարկել է աշխատանքների փաստացի կատարման ամիսներով, ինչը չի համապատասխանում իր հաշվարկներին, քանի որ օրինակ՝ եթե 6 ամսվա ընթացքում կազմվել է մեկ վճարման վկայական, ապա ոչ թե յուրաքանչուր ամիս կատարված, միմյանցից տարբերվող ծավալների համար են ընդունվել ընթացիկ ինդեքսները, այլ ընդունվել է այդ ամիսների ընթացիկ ինդեքսների միջին թվաբանականը, ինչը կհամապատասխաներ փաստացիին, եթե յուրաքանչուր ամիս կատարված լինեին նույն գումարի աշխատանքներ։ Հաշվարկներում չի կատարվել նաև պահանջվող 49 օրյա հետհաշվարկը։ Գնային փոփոխության հետ կապված փոխհատուցումներ է հաշվարկվել նաև փոփոխություններով ներառված աշխատանքների համար այն դեպքում, երբ այդ աշխատանքների պայմանագրային գները փոփոխության օրվա՝ օրինակ` ջրագծի տեղափոխման համար 2020թ սեպտեմբերի գներն են։ Բացի այդ, կարգավորման գործակիցներում օգտագործված բազային ծախսերի ինդեքսները և գները չեն համապատասխանում տվյալ ժամանակաշրջանի գներին կամ ինդեքսներին, մասնավորապես՝ Լոտ 2-ով աշխատավարձի բազային չափը 234.22 հազ. դրամի փոխարեն ընդունվել է 150.00 հազ դրամ։ Լոտ 3-ով դիզելային վառելիքի բազային գինը 320 դրամի փոխարեն ընդունվել է 330 դրամ, բիտումի գինը 167.33 հազ. դրամի փոխարեն ընդունվել է 195.00 հազ. դրամ, ցեմենտի գինը 41.67 հազ. դրամի փոխարեն 50.00 հազ. դրամ, աշխատավարձը 180.97 հազ. դրամի փոխարեն ընդունվել է 150.00 հազ. դրամ։

Քանի որ Ինժեների կողմից յուրաքանչյուր միջանկյալ վճարման վկայականում հաշվարկվել է գնային փոփոխությունների հետ կապված փոխհատուցումների աճողական թիվը սկսված շինարարության սկզբից, մեր կողմից կատարվել է Ինժեների կողմից կատարված հաշվարկներում բազային ինդեքսների և գների ճշգրտում, ինչից պարզվել է, որ Լոտ 2-ով հաշվարկված ***107,227.93 հազ դրամ*** ավելացման փոխարեն պետք է հաշվարկվեր ***263,070.13 հազ. դրամի*** նվազեցում, Լոտ 3-ով ***34,213.50 հազ. դրամ*** ավելացման փոխարեն պետք է ***հաշվարկվեր 6,479.53 հազ դրամ*** ավելացում։

Քանի որ Լոտ 2-ով և Լոտ 3-ով 2021թ.-ին կազմվել են համապատասխանաբար թվով 7 և թվով 6 միջանկյալ վճարման վկայականներ, իսկ համաձայն ՊԸՊ 14.1 կետի պահանջի Կապալառուն պետք է յուրաքանչյուր ամսվա համար Ինժեներին ներկայացնի միջանկյալ վճարման վկայականի հայտավորումը, մենք 07.04.2021թ.-ին գրությամբ Հիմնադրամից խնդրել ենք տրամադրել Կապալառուների կատարված աշխատանքների ծավալները ըստ ամիսների, ինչը առ արձանագրություն կազմելու օրը չի տրամադրվել։

Մեր կողմից կատարվել է հաշվարկ ՊԸՊ 13.8 կետի պահանջներին համապատասխան, կարգավորման գործակիցը հաշվարկելով այն ամիսների համար, որոնց համար կազմվել են միջանկյալ վճարման վկայակաները, ընթացիկ ինդեքսները և գները ընդունելով այդ ամսվա վերջին օրից 49 օր առաջ գործող ինդեքսները կամ գները, ինչից պարզվել է, որ 2021թ.-ի համար Լոտ 2-ով հաշվարկված ***121,355.64 հազ. դրամ գնի ավելացման փոխարեն պետք է հաշվարկվեր 3,847.90 հազ. դրամ նվազեցում***, իսկ Լոտ 3-ի համար հաշվարկված ***160,160.42 հազ. դրամ ավելացման փոխարեն պետք է հաշվարկվեր 183,045.86 հազ. դրամ ավելացում***։

Քանի որ աշխատանքների զգալի ծավալը չի ավարտվել պայմանագրով սահմանված սկզբնական ավարտի ժամկետներում և դրանց ժամկետների երկարաձգման համար որևէ հիմքեր չեն եղել (տես անհամապատասխանություն թիվ 6.1.10) և քանի որ, համաձայն ՊԸՊ 13.8 կետի, եթե Կապալառուն չի կարողանում ավարտել աշխատանքները կատարելու ժամկետների սահմաններում, ապա դրանից հետո գների կարգավորումը պետք է կատարվի օգտագործելով կամ յուրաքանչյուր ինդեքսը կամ գինը, որը կիրառելի է աշխատանքների ավարտելու ժամանակի գործողության ժամկետի ավարտին նախորդող 49 օրվա դրությամբ կամ ընթացիկ ինդեքսը ու գինը, որոնցից յուրաքանչյուրն ***ավելի նախընտրելի է*** Պատվիրատուի համար։ Մեր կողմից կատարվել է նաև հաշվարկ ՊԸՊ-ի վերը նշված կարգավորումը հաշվի առնելով, ինչից պարզվել է, որ Լոտ 2-ով 2021թ.-ի համար հաշվարկված ***121,355.64 հազ. դրամ գումարի ավելացման փոխարեն պետք է հաշվարկվեր 253,204.99 հազ. դրամի նվազեցում***, իսկ Լոտ 3-ով ***160,160.42 հազ. դրամ գումարի ավելացման փոխարեն պետք է հաշվարկվեր 278,703.45 հազ. դրամի նվազեցում։***

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումները***

Կկատարվի գնային փոփոխության հետ կապված կարգավորումների՝ Պայմանագրի Ընդհանուր Պայմանների 13.8 կետի պահանջներին համապատասխան վերահաշվարկ և անհրաժեշտ ճշգրտումները կարտացոլվեն վերջնական վճարման վկայագրերում։

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Բացատրությունը չի ընդունվում որևհետև վերջնական վճարման վկայագրով ճշգրտում անելը ոչնչով չի հիմնավորվում։ Համաձայն ՊԸՊ 13.8 կետի *<<...Քանի դեռ ընթացիկ ծախսերի ինդեքսը հասանելի չէ, Ինժեները պետք է որոշի ժամանակավոր ինդեքսը Միջանկյալ վճարման վկայականը թողարկելու համար****: Երբ ընթացիկ ծախսերի ինդեքսը հասանելի է, կարգավորումը պետք է համապատասխանաբար վերահաշվարկվի...>>:*** Ընթացիկ ծախսերի ինդեքսները հասնելի են բավական վաղուց, արդեն շուրջ 5 տարի։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն CW-ICB-M6/2016-1 և CW-ICB-M6/2016-2 պայմանագրերի ՊԸՊ 12.3 կետի պահանջի հետ***

Համաձայն ՊԸՊ-ի 12.3 կետի Ա. Ենթակետի պահանջի, եթե աշխատանքի քանակը ***փոփոխվում է*** ավելի քան 25 տոկոսով և դրա արդյունքում պայմանագրային գինը փոփոխվում է ավելի քան 0,25%-ով, ապա Ինժեները պետք է կիրառի նոր դրույքաչափ կամ նոր գին։

2021թ.-ին կազմված փոփոխության հրահանգներով փոփոխված աշխատանքներից Լոտ 1-ով 10 անվանում աշխատանքների և Լոտ 2-ով երեք անվանում աշխատանքների քանակները փոփոխվել են ավելի քան 25%-ով և դրա արդյունքում պայմանագրային գինը փոփոխվել է ավելի քան 0.25%-ով, սակայն Ինժեների կողմից նոր գին չի կիրառվել։ Մասնավորապես Լոտ 2-ով առանց դրույքաչափի ճշգրտման, նվազեցվել է 34496 խմ ժայռային հանույթի և հորատապայթեցման աշխատանքների ծավալներ՝ գումարով 179,090.50 հազ դրամի, որոնց ճշտված նախահաշվային արժեքը կազմում է 338,418.92 հազ. դրամ։ 8սմ հաստությամբ սև խճի շերտի կառուցման աշխատանքների ծավալները 100%-ով նվազեցվել են 962,935.00 պայմանագրային գնով, որոնց նախահաշվային արժեքները կազմում են 1,328,192.35 հազ. դրամ։

***Հաշվեքննողի առարկություններն ու բացատրությունները***

Անհամապատասխանություն չկա։

ՊԸՊ-ի 12.3 կետի (a) ենթակետի պահանջները՝ նոր դրույքաչափի կամ գնի սահմանման վերաբերյալ վերաբերում են աշխատանքի վերջնական չափված քանակին (FIDIC պայմանագրերի ուղեցույց, The FIDIC Contracts Guide, First Edition, 2000), այսինքն՝ ավարտված աշխատանքին։

Բացի այդ, համաձայն ՊԸՊ-ի 12.3 կետի (a) ենթակետի պահանջի՝ ծավալաթերթում ներառված որևէ աշխատանքի նկատմամբ պետք է նոր դրույքաչափ կամ գին կիրառվի, եթե միաժամանակ բավարարվում են հետևյալ 4 պայմանները՝

(i) Աշխատանքի փաստացի չափված քանակը Ծավալաթերթում նշված քանակի նկատմամբ փոփոխվում է ավելի քան 25%-ով,

(ii) Քանակի այդ փոփոխությունը բազմապատկած այդ աշխատանքի միավոր գնով գերազանցում է Պայմանագրի Ընդունված Արժեքի 0․25%-ը,

(iii) Քանակի այդ փոփոխությունը ուղղակիորեն փոխում է այդ աշխատանքի միավորի վրա փաստացի ծախսվող գումարը ավելի քան 1%-ով․ և

(iv) Պայմանագրում այդ աշխատանքը սահմանված չէ որպես անփոփոխ միավոր գնով աշխատանք։

Ներկա դրությամբ, 3 լոտերից ոչ մեկում ավարտված որևէ աշխատանքի համար վերը նշված պայմանները միաժամանակ չեն բավարարվում։

***Հաշվեքքնողի մեկնաբանությունը***

Չի ընդունվում քանի որ արձանագրությունում նշված բոլոր թվով 12 անվանում աշխատանքները ամբողջովին ավարտված աշխատանքներ են և բավարարում են նշված 4 պայմաններին։ Օրինակ 8սմ հաստությամբ սև խճի շերտի կառուցման աշխատանքների ծավալները նվազեցվել են 100%-ով ինչը մեծ է 25%-ից, փոփոխության գինը 962,935.00 հազ. դրամ է ինչը պայմանագրային գնի 7,7%-ն է և մեծ է 0.25%-ից, ուղղակիորեն փոխում է այդ աշխատանքի միավորի վրա փաստացի ծախսվող գումարը ավելի քան 1%-ով քանի որ փաստացի ծախսվող գումարը կազմում է 0 դրամ և պայմանագրում այդ աշխատանքը սահմանված չէ որպես անփոփոխ միավոր գնով աշխատանք։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն ՀՀՇՆ IV-11.05.02-99-ի 8.14 կետի պահանջի հետ***

Համաձայն ՀՀՇՆ IV-11.05.02-99-ի 8.14 կետի (Ավտոմոբիլային ճանապարհներ) պահանջի, ճանապարհային պատվածքի ծակոտկեն (խոշորահատիկ) ասֆալտբետոնե շերտի բարձրությունը ***պետք է նշանակվի հաշվարկով***, սակայն ոչ պակաս 6սմ-ից։

Լոտ 2-ի համար 2020թ.-ի հոկտեմբերի 23-ին կազմված Փոփոխության հրահանգ թիվ 2-ով և Լոտ 1-ի համար 2021թ.-ի հոկտեմբերի 19-ի Փոփոխության հրահանգ թիվ 3-ով սկզբնական պայմանագրով և նախագծով նախատեսված 8սմ հաստությամբ սև խճի շերտը փոխարինվել է 8սմ հաստությամբ բիտումով կայունացված ավազախճային շերտով և որպես փոփոխության հիմնավորում նշվել է, որ նման բարելավում արդեն իրականացվել է Մ6/ ԵՄԲ-ի հատվածում։

Եվրոպական ներդրումային բանկի աջակցությամբ իրականացվող «Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի վերականգնման և բարելավման ծրագրի» շրջանակում տեխնիկական հսկողություն իրականացնող «Քոքս Քընսալթ ՋիԷմԲիեյչ և Էգիս ինտերնացիոնալ» ՀՁ-ի (գերմանա-ֆրանսիական) տեխնիկական վերահսկողության խմբի ղեկավարը, ով նույն «Սաֆեժ Էս. Էյ. և Հիլ Ինթերնեյշնլ» ՀՁ-ի կողմից նշանակված Մայրուղիների գծով միջազգային մասնագետ ռեզիդենտ ինժեներն է, 03.10.2017թ. թիվ GP-M6/059 գրությամբ դիմել է պատվիրատուին՝ առաջարկելով ***նյութերի հատկությունների բարելավման նպատակով***, *հիմնվելով ճանապարհային ծածկի շինարարության իր փորձի վրա* և հաշվի առնելով միջին տարեկան երթևեկության աճը, շահագործման ժամկետը (20 տարի), օդի տարեկան միջին ջերմաստիճանը (11,7C) և ծանր բեռնատարների ավելացված թիվը, սկզբնական նախագծով նախատեսված 8սմ հաստությամբ սև խճի փոխարեն կիրառել նույն հաստությամբ բիտումով կայունացված խճավազային խառնուրդ։ Նշված առաջարկի վերաբերյալ պատվիրատուն թիվ 1040/1 գրությամբ «Արցախճան» ինստիտուտ ՓԲԸ-ից խնդրել է տալ մասնագիտական եզրակացություն։ «Արցախճան» ինստիտուտ ՓԲԸ-ն իր 06.09.2017թ. թիվ Ռ.Ս.-186 գրությամբ պատասխանել է, որ այս ***փոփոխությունը պատվածքի ամրության վրա չի ազդում*** և չեն առարկում շերտի իրականացման համար։

Նշված պատասխանով «Արցախճան» ինստիտուտ ՓԲԸ-ն, ըստ էության, հերքել է «Քոքս Քընսալթ ՋիԷմԲիեյչ» ՀՁ-ի տեխնիկական վերահսկողության խմբի ղեկավարի կողմից փոփոխությունը իրականացնելու համար բերված հիմնավորումը առ այն, որ փոփոխությունը ***ըստ իր փորձի բարելավելու է նյութերի հատկությունները*** և փաստել, որ ***կոնստրուկտիվ առումով կատարվում է համարժեք փոփոխություն***։ Ինչ վերաբերվում է փոփոխության համար որպես հիմնավորում ներկայացված միջին տարեկան երթևեկության աճի, շահագործման ժամկետի, օդի տարեկան միջին ջերմաստիճանի և ծանր բեռնատարների ավելացված թվի վերաբերյալ ցուցանիշներին, ապա դրանք սահմանված են ՀՀՇՆ IV-11.05.02-99-ի (Ավտոմոբիլային ճանապարհներ) 4.3, 4.4, 4.5, 5.2 և 8.2 կետերով և հաշվի են առնվել նախագծում, այդ թվում 8սմ հաստությամբ սև խճի շերտ նախագծելիս, քանի որ «ՀՀ նախագծերի պետական արտագերատեսչական փորձաքննություն» ՓԲԸ-ի կողմից 20.10.2015թ-ի թիվ 17/ՊՓ-378/1 գրությամբ տրամադրած փորձագիտական եզրակացությամբ հավաստվել է նախագծի համապատասխանությունը ՀՀ օրենսդրության և նորմատիվա-տեխնիկական փաստաթղթերի պարտադիր պահանջներին։

«Սաֆեժ Էս. Էյ. և Հիլ Ինթերնեյշնլ» ՀՁ-ի Մայրուղիների գծով միջազգային մասնագետ ռեզիդենտ ինժեների կողմից 8սմ հաստությամբ սև խճի շերտը նույն հաստությամբ բիտումով կայունացված խճավազային խառնուրդով փոխարինելով, ըստ էության, իրականացվել ***է նախագծի փոփոխություն, ինչի իրավունքը չի ունեցել***, քանի որ 04.06.2019թ-ին կնքված «Ճանապարհային դեպարտամենտ» Հիմնադրամի և «Սաֆեժ Էս. Էյ. և Հիլ Ինթերնեյշնլ» ՀՁ-ի միջև 03.04.2018թ-ին կնքված N ADB/M6/CS/QCBS/01 պայմանագրում փոփոխություն կատարելու վերաբերյալ թիվ 2 Համաձայնագրով չեղարկվել են «Սաֆեժ Էս. Էյ. և Հիլ Ինթերնեյշնլ» ՀՁ-ի կողմից նախագծերի վերանայման, նոր նախագծերի կամ/և նախագծային փոփոխություններ կատարելու, ինչպես նաև նախագծերի բարելավման կամ դրանցում առկա թերությունների վերացման առաջարկություններն անելուց հետո նախագծերի վերանայման կամ/և նախագծային փոփոխություններ կատարելու իրավունքներն ու պարտականությունները։ Բացի այդ, տեխնիկական մասնագրերի 306.06 կետով սահմանվել է, որ բիտումով կայունացված խճավազային խառնուրդի շերտին ներկայացվող պահանջները նույնն են, ինչ որ բարձր ծակոտկեն ա-բ խառնուրդինը։ Համաձայն ՀՀՇՆ IV-11.05.02-99-ի (Ավտոմոբիլային ճանապարհներ) 8.14 կետի պահանջի ճանապարհային պատվածքի ծակոտկեն (խոշորահատիկ) ասֆալտբետոնե շերտի բարձրությունը ***պետք է նշանակվի հաշվարկով***, սակայն ոչ պակաս 6սմ-ից։ Տվյալ դեպքում Ինժեների կողմից այն նշանակվել է 8սմ, հետևաբար ***այն պետք է հիմնավորվեր հաշվարկով, սակայն որևէ հաշվարկ փոփոխության հիմքերում չի ներկայացվել և որպես 289878քմ մակերեսով 1,669,210.56 հազ. դրամի բիտումով կայունացված ավազակոպճային շերտի 8սմ հաստության հիմնավորում Ինժեները նշել է ճանապարհային ծածկի շինարարության իր փորձը։***

Կատարելով կոնստրուկտորական առումով համարժեք փոփոխություն, որը չի բերել աշխատանքների բարելավման, Ինժեների կողմից կազմվել և Պատվիրատուի կողմից հաստատվել են Փոփոխության հրահանգներ, որոնցով թվով երեք պայմանագրերով պայմանագրային գները ավելացվել են ***625,722.53 հազ դրամով***, որից «Բլաք Սի Գրուփ և ԱԱԲ Պրոյեկտ» ՀՁ-ի պայմանագրով *145,257.60 հազ. դրամով,* «Հորիզոն-95» ՍՊԸ և «Օբերոսլեր» ԿԱՎ ՀՁ-ի պայմանագրով *165,140.82 հազ. դրամով և* «Սուարդի» ԲԸ հայաստանյան մասնաճյուղի պայմանագրով *315,324.11 հազ. դրամով* (արձանագրությունը կազմելու օրվա՝ 18.04.2022թ. դրությամբ վերջինս գտնվում էր հաստատման փուլում)։ Պայմանագրային գների ավելացումները հիմնավորելու համար Փոփոխության հրահանգներում Ինժեների կողմից ներկայացվել են հաշվարկներ, որոնց տրամաբանությունը, համաձայն Ինժեների տված բանավոր բացատրության, եղել է պայմանագրերում առկա 5սմ հաստությամբ խոշորահատիկ ասֆալտբետոնե ծածկույթի գնի բաղդատմամբ և այդ գնին փոխկապակցելով նոր աշխատանքի գնի հաշվարկը։ Ներկայացրած հաշվարկների ուսումնասիրությամբ պարզվել է, որ նոր գները ոչնչով չեն կապակցվել պայմանագրում 5սմ հաստությամբ շերտի համար առկա գնի հետ։ Հաշվարկներում օգտագործված նյութերի գների աղբյուրները բացահայտված չեն և դրանք գերազանցում են տվյալ ժամանակաշրջանի ՀՀ ֆինանսների նախարարության ԳՎԻԿ ՊՈԱԿ-ի կողմից թողարկվող ամենամսյա ինֆորմացիոն տեղեկագրերում սահմանված գները։ Հաշվարկներում ընդունել են, որ ***1տ խտացված ասֆալտբետոնե խառնուրդը 1,58 անգամ թեթև է 1տ չխտացված ասֆալտբետոնե խառնուրդից*** կամ որ նույնն է **1 տ** չխտացված ասֆալտբետոնե խառնուրդը խտացնելիս նրա կշիռը փոքրանում է 1,58 անգամ։ 1քմ խտացված ասֆալտբետոնե խառնուրդի պատրաստման համար անհրաժեշտ լցանյութերի ծավալը հաշվարկվել է հետհաշվարկով, որում տարբեր ֆրակցիաների խճի և ավազի ծավալային (լցման) կշիռները ընդունվել է միմյանց հավասար և 1 խմ խառնուրդի համար անհրաժեշտ լցանյութերի գումարային ծավալը ընդունվել է 1խմ այն դեպքում, երբ Ինժեների կողմից հաստատված ասֆալտբետոնե խառնուրդների պատրաստման անձնագրերում (բաղադրատոմսերում) առկա է լցանյութերից յուրաքանչյուրի ծավալային (լցման) կշիռը որոնք բնականաբար տարբերվում են միմյանցից և 1խմ խառնուրդի համար անհրաժեշտ լցանյութերի գումարային ծավալը բնականաբար 1խմ-ից ավել է և կազմում է 1,32խմ։ Խտացված ասֆալտբետոնի 1խմ-ի կշիռը անձնագրում սահմանված 2555կգ փոխարեն ընդունվել է 2476կգ։ Ասֆալտբետոնե շերտի կառուցման համար անհրաժեշտ մեխանիզմների՝ ասֆալտափռիչի և գլդոնների արտադրողականությունը հաշվարկվել է ասֆալտբետոնի արտադրության գործարանի արտադրողականությունից ելնելով, այնինչ, նրանց արտադրողականությունը սահմանված է ՇՆևԿ IV-2-82 Մաս IV Գլուխ 2 հավելված 4-ի աղյուսակ 27-39-ում։ 8սմ հաստությամբ շերտի կառուցման աշխատանքներում մեքենամեխանիզմների ծախսը ավել է ընդունվել (արտադրողականությունը պակաս) 5սմ հաստությամբ ծածկի կառուցման աշխատանքների համեմատ, այնինչ, համաձայն ՇՆևԿ IV-2-82 Մաս IV Գլուխ 2 հավելված 4-ի աղյուսակ 27-39-ի այն չի փոփոխվում։ Տարբեր պայմանագրերում, սակայն նույն Ընկերության կողմից կատարված աշխատանքներում տարբեր են ընդունվել ասֆալտբետոնի արտադրության գործարանի ծախսերը, նյութերի տեղափոխման ծախսերը։

Մեր կողմից կատարվել է 8սմ հաստությամբ բիտումով կայունացված ավազախճային շերտի պատրաստման աշխատանքների հաշվարկներ 5սմ հաստությամբ խոշորահատիկ ասֆալտբետոնե ծածկույթի գնի բաղդատմամբ և այդ գնի հետ կապակցելով («Հորիզոն-95» ՍՊԸ և «Օբերոսլեր» ԿԱՎ ՀՁ-ի պայմանագրի շրջանակում կատարված աշխատանքների համար ներկայացրել են «ԱԱԲ Պրոեկտ» ՍՊԸ-ի ասֆալտբետոնե խառնուրդի անձնագիրը), որոնցով ստացված միավոր արժեքները պակաս են Ինժեների կողմից վերը հիշատակված բազմաթիվ անճշտություններով կատարված հաշվարկներով ստացված արժեքներից «Բլաք Սի Գրուփ և ԱԱԲ Պրոյեկտ» ՀՁ-ի պայմանագրի շրջանակում՝ 468 դրամով (առանց հարկերի), իսկ «Հորիզոն-95» ՍՊԸ և «Օբերոսլեր» ԿԱՎ ՀՁ-ի պայմանագրի շրջանակում՝ 582 դրամով։ Պայմանագրային ծավալների համար տարբերությունները (ներառյալ՝ հարկերը) կազմում են ***114,384.15 հազ դրամ*** («Բլաք Սի Գրուփ և ԱԱԲ Պրոյեկտ» ՀՁ-ի, պայմանագրով 63,846.66 հազ. դրամ «Հորիզոն-95» ՍՊԸ և «Օբերոսլեր» ԿԱՎ ՀՁ-ի պայմանագրով 50,537.50 հազ. դրամ)։ Կատարողականներով հաշվարկված և վճարված ծավալների մասով տարբերությունը կազմում է ***73,616.00 հազ. դրամ***, որից «Բլաք Սի Գրուփ և ԱԱԲ Պրոյեկտ» ՀՁ-ի կատարողականներով 58,647.50 հազ. դրամ, իսկ «Հորիզոն-95» ՍՊԸ և «Օբերոսլեր» ԿԱՎ ՀՁ-ի կատարողականներով 14,968.51 հազ. դրամ։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումները***

- Հիշատակված 03.10.2017թ. թիվ GP-M6/059 գրության հայերեն ճիշտ թարգմանությունից հետևում է, որ Եվրոպական ներդրումային բանկի աջակցությամբ իրականացվող «Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի վերականգնման և բարելավման ծրագրի» շրջանակում տեխնիկական հսկողության իրականացնող «Քոքս Քընսալթ ՋիԷմԲիեյչ և Էգիս ինտերնացիոնալ» ՀՁ-ի տեխնիկական վերահսկողության խմբի ղեկավարը, դիմել է պատվիրատուին՝ առաջարկելով սկզբնական նախագծով նախատեսված 8սմ հաստությամբ սև խճի փոխարեն կիրառել նույն հաստությամբ բիտումով կայունացված խճավազային խառնուրդ ոչ թե նյութերի հատկությունների բարելավման նպատակով և հիմնվելով ճանապարհային ծածկի շինարարության իր փորձի վրա, այլ՝ խճային հիմքի ցուցանիշների բարելավման նպատակով և հիմնվելով ճանապարհային ծածկի կառուցման միջազգային փորձի վրա։

- «Արցախճան» ինստիտուտ ՓԲԸ-ի պատասխանը վերաբերում է պատվածքի (ենթահիմք+հիմքի շերտեր+ ա/բ շերտեր) ամրությանը և բոլորովին չի հերքում «Քոքս Քընսալթ ՋիԷմԲիեյչ և Էգիս ինտերնացիոնալ» ՀՁ-ի տեխնիկական վերահսկողության խմբի ղեկավարի հիմնավորումը առ այն, որ փոփոխությունը ըստ միջազգային փորձի բարելավելու է հիմքի շերտի ցուցանիշները։ Մասնավորապես, այս փոփոխությունը բարելավում է հիմքի շերտի կայունությունը։ «Արցախճան» ինստիտուտ ՓԲԸ-ն նաև չի փաստել, որ կոնստրուկտիվ առումով կատարվում է համարժեք փոփոխություն (պատասխան գրության մեջ նման պնդում չկա)։

- Տեխնիկական մասնագրերի 306.06 կետի դրույթը («Բիտումով կայունացված խճավազային խառնուրդի շերտին ներկայացվող պահանջները նույնն են ինչ որ բարձր ծակոտկեն ա-բ խառնուրդի համար») գտնվում է «Շինարարական պահանջներ» ենթավերնագրի տակ և վերաբերում է միայն շերտի կառուցման պահանջներին։

- Կատարված փոփոխությունը կոնստրուկտորական առումով համարժեք չէ և բերել է հիմքի շերտի կայունության բարելավման։

- Ինժեների մեկնաբանությունները ստանալուց հետո Պատվիրատուի կողմից կկատարվի մանրամասն վերլուծություն և վերահաշվարկ և անհրաժեշտ ճշգրտումները կարտացոլվեն վերջնական վճարման վկայագրում։

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

***Չի ընդունվում քանի որ***

***-*** Թարգմանչական անճշտությունը բացարձակապես չի անդրադառնում անհամապատասխանության բովանդակությանը։

- Տարրական ճշմարտություն է՝ ամբողջի մասերից որևիցե մեկի բարելավումը բերում է ամբողջի բարելավմանը։

- Արցախճան» ինստիտուտ ՓԲԸ-ն փաստել է, որ այս փոփոխությունը <<...պատվածքի ամրության վրա չի ազդում...>>։ Մասնագիտական եզրակացությունն առ այն, որ պատվածքի ամրության փոփոխություն չի լինում վերաբերվում է նրա բոլոր շերտերին։ Կրկնենք տարրական ճշմարտությունը՝ եթե փոփոխության ընթա՚քում ամբողջի բարելավում տեղի չի ունենում ուրեմն տեղի չի ունենում նաև ամբողջի երեք բաղադրիչներից և ոչ մեկի բարելավվում, իհարկե եթե փոփոխության արդյունքում ամբողջի երեք բաղադրիչներից մեկ այլի վիճակը չի վատթարանում։

- Համաձայն ՀՀՇՆ IV-11.05.02-99-ի (Ավտոմոբիլային ճանապարհներ) 8.14 կետի պահանջի ճանապարհային պատվածքի բոլոր կոնստրուկտիվ շերտերի հաստությունը պետք է որոշվի հաշվարկով, այդ թվում հիքի շերտինը, որի նվազագույն հաստությունը նույնպես սահմանված է 6սմ։

- Հաշվեքնվող օբյեկտի պնդումը, որ Կատարված փոփոխությունը կոնստրուկտորական առումով համարժեք չէ և բերել է հիմքի շերտի կայունության բարելավման, ոչնչով չի հիմնավորվում (այդ թվում հիմնավորող հաշվարկով) և հակասում է լիցենզավորված ընկերության կողմից տված մասնագիտական եզրակացությանը։

- Անընդունելի է վերահաշվարկ և անհրաժեշտ ճշգրտումները ոչ թե հաջորդ միջանկյալ վճարման վկայագրով կատարելը այլ վերջնական վճարման վկայակագրով կատարելը։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն «Շին հրապարակի որակի և տեխնիկական հսկողության ապահովման ձեռնարկի» 9-րդ կետի պահանջի հետ***

Համաձայն «Շին հրապարակի որակի և տեխնիկական հսկողության ապահովման ձեռնարկի» 9-րդ կետի՝ փոփոխության ընթացակարգի, եթե փոփոխությունները առաջարկվում են Պատվիրատուի կողմից, ապա Պատվիրատուն պետք է առաջարկի մանրամասները տրամադրի Կապալառուին` առաջարկի գին տրամադրելու հանձնարարականով։ Ինժեները պետք է զննի և տա իր եզրակացությունը կապալառուի կողմից առաջարկված գների վերաբերյալ համաձայն աշխատանքների պայմանագրերի ծավալաթերթի կամ եթե պայմանագրում չկա գնի մասին որևէ նշում, ապա համաձայն գոյություն ունեցող օրենսդրության (համաձայն ՀՀ Քաղաքաշինության նախարարի 16.06.2008թ.-ի թիվ 41-Ն հրամանի)։

ԿՄ 58-ում նախագծով նախատեսված շուրջ 34000 խմ ժայռային հանույթն իրականացնելու հետ կապված տարբեր փաստաթղթերում նշվել են միմյանցից տարբերվող խնդիրներ, մասնավորապես՝

Ինժեների կողմից դեռևս 2018թ.ի սեպտեմբերի 7-ին կազմված Նախագծի վերանայման հաշվետվությունում (աղյուսակ 8, տող 10) նշվել է, որ ***«...այս հատվածում դիտարկվել է մեծածավալ ժայռային հանույթ։ Հանույթը հասնում է 27մ խորության սարի ներսը, իսկ կտրվածքի բարձրությունը հասնում է 45մ։ Խնդիրներ կառաջանան նաև պայթեցումների ընթացքում, քանի որ դա կարող է ազդել շրջակա սարերի կայունությանը, ինչը պատճառ կհանդիսանա տարածքում սողանքի...»*։**

«ԱԱԲ Պրոյեկտ» ՍՊԸ-ի Ինժեներին և «Ճանապարհային դեպարտամենտ» ՊՈԱԿ-ին ուղղված 01.08.2019թ.-ի թիվ A\_121 գրությունում նշվել է, որ ***«...անհրաժեշտ է փակել ճանապարհը՝ ելնելով շինարարության և երթևեկի անհրաժեշտությունից։ Ճանապարհի փակումը անհրաժեշտ է նվազագույնը 12 ամսով...»։***

«Ճանապարհային Դեպարտամենտ» հիմնադրամի կողմից 16.02.2019թ.-ին «Արցախճան» ՍՊԸ-ին տված նախագծման առաջադրանքում, կազմված նախագծում և նախագծի փորձագիտական եզրակացությունում նշվել է ***մեծածավալ ժայռային հանույթից խուսափելը և ճանապարհային անվտանգությունն ապահովելը։***

Խնդիրը քննարկվել է նաև ՀՀ փոխվարչապետի մոտ 2019թ.-ի հոկտեմբերի 24-ին կայացած խորհրդակցությունում, որտեղ նշվել է, որ տվյալ հատվածում նախատեսվում է շուրջ 34000խմ հորատապայթեցման և ժայռային հանույթի աշխատանքներ 139 մլն դրամ արժեքով, որը ***իրականացնելու համար անհրաժեշտ կլինի 7-8 ամսով դադարեցնել երթևեկությունը միջպետական ճանապարհով*** և նշվել է, որ առաջարկվում են հարցի լուծման երեք կոնցեպտուալ տարբերակներ.

* Կառուցել ժամանակավոր շրջանցիկ ճանապարհ և իրականացնել նախագծային տարբերակը։ Այս տարբերակի համար անհրաժեշտ է ուսումնասիրություն և նախագծում, որից հետո միայն կպարզվի տարբերակի իրականացման արժեքը
* Չիրականացնել հորատապայթեցման աշխատանքներ և ժայռային հանույթ։ Ճանապարհը տեղափոխելով 4մ ձախ դեպի գետը՝ կառուցելով ստորին հենապատ։ Կտնտեսվի շուրջ 70 մլն դրամ, *սակայն քարաթափման վտանգը չի վերանա։* Անհրաժեշտ է ուսումնասիրություն և նախագծում։
* Չիրականացնել հորատապայթեցման աշխատանքներ և ժայռային հանույթ։ Ճանապարհը տեղափոխելով 4մ ձախ դեպի գետը՝ կառուցելով ստորին հենապատ։ Քարաթափումից պաշտպանվելու նպատակով կառուցել «գալերեա»։ Մոտավոր հաշվարկով կպահանջվի շուրջ 700 մլն դրամ լրացուցիչ ներդրումներ։ Անհրաժեշտ է ուսումնասիրություն և նախագիծ։

Հանձնարարվել է ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարին հարցը շրջանառել և ներկայացնել կարգավորման վերջնական տարբերակ։

Վերջնական տարբերակը ընտրվել է հանձնարարականից ***16 ամիս անց*** և 16.02.2021թ.-ին «Արցախճան» ՍՊԸ-ի հետ կնքվել է 12.08.2019թ.-ի թիվ ADB/M6/SZ/SSS/01 պայմանագրում փոփոխություն կատարելու մասին թիվ 1 Համաձայնագիրը, որով պատվիրվել է իրականացնել Մ6 ճանապարհի 58-րդ ԿՄ-ի տեղամասի նոր նախագծային լուծում մեծածավալ ժայռային հանույթներից խուսափելու և ճանապարհային անվտանգությունն ապահովելու նպատակով։

Նախագծա-նախահաշվային փաստաթղթերը «Ճանապարհային դեպարտամենտ» հիմնադրամը ստացել է 23.03.2021թ.-ին։

Նախագծա-նախահաշվային փաստաթղթերը ստանալուց ***6 ամիս***, իսկ հանձնարարականից **22 ամիս** անց՝ 23.09.2021թ.-ին կազմվել է Փոփոխության հրահանգ թիվ 3-ը։

Նախագծա-նախահաշային փաստաթղթերում հաշվարկված ծավալների և Փոփոխության հրահանգում ներառված ծավալների համադրումից պարզվել է, որ առկա են աշխատանքների տեսակների և ծավալների էական տարբերություններ, մասնավորապես՝ ժայռային լիցքը նախագծով նախատեսված 6990խմ-ի փոխարեն սահմանվել է 8335խմ կամ ավել 1345 խմ-ով, փափուկ բնահողով լիցքը 3482խմ-ի փոխարեն սահմանվել է 3761խմ-ով կամ ավել 279խմ-ով, մերձճանապարհային հանույթը 1944խմ-ի փոխարեն նվազեցվել է 3541խմ-ով կամ ավել 1597խմ-ով։

Չնայած նրան, որ քարաթափումից պաշտպանելը այս հատվածի հիմնական խնդիրներից մեկն է և դրա անհրաժեշտության մասին նշված է նաև ՀՀ փոխվարչապետի մոտ կայացած խորհրդակցության արձանագրությունում, ***Փոփոխության հրահանգում, առանց որևէ պատճառաբանության, չի ներառվել փոփոխված նախագծով նախատեսված (ԿՄ57+870-ԿՄ58+030) 160մ երկարությամբ հատվածում 6600քմ MACCAFERRI կամ համապատասխան մետաղական ցանցերի համակարգով քարաթափումից պաշտպանության աշխատանքները։*** Նախահաշվում չի հաշվարկվել այդ աշխատանքների նախահաշվային արժեքը, այդ աշխատանքի անվան դիմաց նշվել է, որ «...հաշվարկը կներկայացվի...»։ Արձանագրությունը կազմելու օրվա դրությամբ՝ 2022թ.-ի ապրիլի 18-ին, նախահաշիվը ներկայացնելուց 13 ամիս անց պատվիրատուն չի պահանջել և նախագծողը չի ներկայացրել այդ աշխատանքների նախահաշվային արժեքը։ Աշխատանքների սկզբնական նախագծանախահաշվային փաստաթղթերում նույն նախագծային ընկերության կողմից MACCAFERRI կամ համապատասխան մետաղական ցանցերի համակարգով քարաթափումից պաշտպանության աշխատանքների 1քմ-ի նախահաշվային արժեքը հաշվարկված է 88.64 հազ. դրամ, ներառյալ` ԱԱՀ-ն կամ 6600քմ-ի նախահաշվային արժեքը կկազմի ***651,074.84 հազ. դրամ։*** Կապալառուի կողմից առաջարկված պայմանագրային միավոր գնով այն կազմում է ***ընդամենը 71,280.00 հազ դրամ։*** Կապալառուի կողմից արձանագրությունը կազմելու օրվա՝ 2022թ.-ի ապրիլի 18-ի դրությամբ չեն կատարվել նաև սկզբնական պայմանագրով պատվիրված 11027քմ քարաթափումից պաշտպանության աշխատանքները, որոնք պետք է ավարտված լինեին ամենաուշը մինչև 2020թ. նոյեմբերը։ Այս աշխատանքների նախահաշվային արժեքը կազմում է ***1,017,233.87 հազ. դրամ***, իսկ դրանց կատարման համար կապալառուն առաջարկել է էականորեն ավելի էժան գին (շուրջ 10 անգամ ավելի էժան)՝ ***118,377.00 հազ. դրամ***։ ***Սկզբնական և փոփոխված նախագծերով նախատեսված 17627քմ MACCAFERRI կամ համապատասխան մետաղական ցանցերի համակարգով քարաթափումից պաշտպանության աշխատանքների վերջնական չկատարումը կամ ծավալների էական նվազեցումը, որոնց նախահաշվային արժեքը կազմում է 1,668,308.71 հազ. դրամ և որոնց կատարման համար կապալառուն առաջարկել է ընդամենը 189,657.00 հազ դրամ կամ 1,478,651.71 հազ. դրամով պակաս, կպարունակի մեծ ռիսկեր։***

Նախագծա-նախահաշվային փաստաթղթերի ուսումնասիրությամբ պարզվել է, որ

- ժայռային լիցքը իրականացնելու համար անհրաժեշտ գրունտի ծավալը հաշվարկվել է լիցքի ծավալին հավասար, մինչդեռ, համաձայն ՇՆևԿ IV-2-82 հավաքածու 1-ի (հողային աշխատանքների) 2.11 կետի պահանջի, ժայռային լիցքի համար անհրաժեշտ բնական խտությամբ ժայռային բնահողի ծավալը հավասար է լիցքի նախագծային ծավալի 83%-ին կամ լիցքի համար անհրաժեշտ ժայռային բնահողի փխրեցումը, հանույթը և տեղափոխությունը նախագծում հաշվարկված 6990խմ-ի փոխարեն պետք է հաշվարկվեր 5802խմ։

- Մինչև փոփոխված նախագծի կազմումը տվյալ Լոտում արդեն կատարված է եղել 28000խմ-ից ավել ժայռային բնահողի փխրեցման և լցակույտ տեղափոխման աշխատանքներ, որից 9960խմ՝ Կմ59-ում, ԿՄ60-ում և 19960խմ-ն՝ ԿՄ54-ում, հետևաբար, ժայռային բնահողի փխրեցում ընդհանրապես չպետք է հաշվարկվեր։

- Փոփոխության հրահանգը կազմելուց հետո՝ 2021թ.-ի հոկտեմբեր-դեկտեմբեր ամիսներին իրականացվել է 3410խմ ժայռային բնահող հանույթ և 22661 խմ փափուկ բնահողի հանույթ, հետևաբար, դրանք հանդիսանում են օգտակար հանույթ, ուստի լիցքի համար անհրաժեշտ ժայռային գրունտի բարձման և տեղափոխման աշխատանքների ծավալը պետք է նվազեցվեի 3410խմ-ով և այն կկազմի 2392խմ (5802խմ-3410խմ), իսկ փափուկ գրունտի համար հաշվարկված 3650խմ-ն ամբողջությամբ պետք է նվազեցվի։

- Բնահողերի տեղափոխման աշխատանքների նախահաշվային արժեքներում մեքենա-մեխանիզմների ծախսը հաշվարկվել են 1984թ.-ի գներով, գործակցով անցում կատարելով ՀՀ դրամի, կիրառվելով ՀՀ-ում չգործող Տեղեկատու N3-ում նշված նորմատիվները, մինչդեռ ՀՀ կառավարության 23 հունիսի 2011 թվականի N 879-Ն որոշմամբ հաստատված «Գործող գներով շինարարական աշխատանքների արժեքի հաշվարկման կարգի» 20-րդ կետի պահանջի, այն պետք է ընդունվի շահագործող կազմակերպության հետ պայմանագրի կամ շինարարական կազմակերպության գներով, ինչը ՀՀ-ում տվյալ ժամանակահատվածում կազմել է 1տ-ն 1կմ տեղափոխելու համար ուղղակի ծախսերում 100 դրամ (նույն 100 դրամն է ընդունվել նաև Ինժեների կողմից բիտումով կայունացված ավազախճային շերտի միավոր գնի հաշվարկում)։ Նշվածի արդյունքում 1տ բնահողը 8կմ տեղափոխելու միավոր գինը հաշվարկված (առանց ԱԱՀ) 2,544.50 դրամի փոխարեն պետք է հաշվարկվեր 1,060.24 դրամ, 4կմ տեղափոխելու միավոր գինը հաշվարկված 1,762.6 հազ. դրամի փոխարեն՝ 530.10 հազ. դրամ և 1կմ-ի համար՝ 1,047.0 հազ. դրամի փոխարեն՝ 132.50 դրամ։

Փոփոխության հրահանգում

1. ՊԿ 579+67-ում Փ1000մմ տրամաչափով երկաթբետոնյա խողովակի երկարության փոփոխության համար ընդունվել է այդ խողովակաշարի կառուցման համար պայմանագրում առկա 1մ-ի գինը՝ 178.60 հազ. դրամը, ինչն իր մեջ ներառում է նաև գլխադիրների և վաքի բետոնացման աշխատանքները, այնինչ փոփոխությամբ փոփոխվել է միայն երկաթբետոնյա խողովակի երկարությունը, իսկ գլխադիրների և վաքի բետոնացման աշխատանքները մնացել են անփոփոխ, ուստի պետք է նվազեցվեր միավորի պայմանագրային գինը։ Խողովակի կառուցման նախահաշվային արժեքում 28%-ը գլխադիրների և վաքի արժեքն է, հետևաբար, ավելացրած ծավալի վրա պետք է հաշվարկվի պայմանագրային արժեքի 72%-ը, ինչը կազմում է 128.59 հազ. դրամ։
2. Ժայռային լիցքի աշխատանքների 1խմ-ի համար կիրառվել է 16.0 հազ. դրամ գին (առանց ԱԱՀ)-ի, որի համար Ինժեների կողմից ներկայացվել է հաշվարկ։ Ինժեներն իր հաշվարկում նախատեսել է ոչ թե փոփոխության նախագծով (որի համապատասխանությունը ՀՀ օրենսդրությանը և նորմատիվա-տեխնիկական փաստաթղթերի պարտադիր պահանջներին երաշխավորված է «ՀՀ նախագծերի պետական արտագերատեսչական փորձաքննություն» ՓԲԸ-ի 24.03.2021թ.-ի թիվ 171պփՅՆ գրությամբ ներկայացրած փորձաքննության եզրակացությամբ) նախատեսված ժայռային բնահողի հետլիցք այլ երկու տարբեր ֆրակցիաների (10սմ-30սմ կամ 10սմ-50սմ և 40սմ-50սմ կամ 70սմ-80սմ) քարային նյութերով շար։ Հաշվարկում նշվել է, որ

***1-ին կետ***

2,5 խմ ժայռային զանգվածից կառաջանա 1խմ բեկորներ և խամքար, որոնք համապատասխանում են ժայռային լիցքին և 1 խմ լիցք իրականացնելու համար նախատեսել է 1խմ բեկորներ և խամքար և դրա ստացման համար հաշվարկել 2,5խմ ժայռային գրունտի պայթեցման, բարձման և ***0-8կմ*** տեղափոխման աշխատանքներ, կիրառելով պայմանագրում առկա 1խմ-ի պայթեցման 1200 դրամ գնի և բարձման և ***8կմ*** տեղափոխման 2880 դրամ գնի հանրագումարը և 1խմ լիցքի իրականցման համար անհրաժեշտ բեկորներ և խամքար ստանալու և տեղափոխելու համար հաշվարկվել է 10608.00 դրամ։

* Համաձայն նախագծի Լոտ 2-ի հատվածում ժայռային գրունտները 20ա և 20բ տիպի գրունտներ են, որոնք համաձայն ՇՆևԿ IV-2-82 հավաքածու 1-ի (հորատապայթեցման աշխատանքներ) աղյուսակ 3.1-ի թույլ կամ ուժեղ հողմահարված արմատային բազալտներ կամ անդեզիտներ են և նրանց պայթեցումից առաջանում են ամբողջովին քարային նյութեր, ուստի 1խմ բեկոր կամ խամքար ստանալու համար 2,5խմ 20ա կամ 20բ տիպի գրունտի անհրաժեշտությունը ոչնչով չի հիմնավորվում։
* 1խմ ժայռային լիցքի համար, ինչպես արդեն նշել ենք վերևում, համաձայն ՇՆևԿ IV-2-82 հավաքածու 1-ի 2.11 կետի պահանջի, անհրաժեշտ է ոչ թե 1խմ բնական խտությամբ ժայռային բնահող, այլ 0,83խմ։
* Քանի որ մինչև փոփոխության հրահանգը կազմելն արդեն իսկ ունենք հորատապայթեցված 28000խմ-ից ավել 20ա VII և 20բ VIII կարգի ժայռային գրունտներ, ուստի որևէ պայթեցման աշխատանքներ նախատեսել անհրաժեշտ չէ։
* Քանի որ ունենք 3410խմ օգտակար հանույթ, ուստի բարձում և 0-8կմ տեղափոխություն պետք է հաշվարկվի միայն 0,34խմ-ի համար ((6990\*0,83-3410)/6990)
* Քանի որ պայմանագրում առկա է բարձման և ***8կմ*** տեղափոխման միավոր գինը՝ 2880 դրամը, ուստի բարձել և 0-8կմ (***կամ 4կմ***) տեղափոխելու համար պետք է կատարվի պայմանագրային գնի բաղդատում։ Տվյալ աշխատանքների նախահաշվային արժեքում 68%-ը գրունտի 8կմ տեղափոխման արժեքն է, հետևաբար, նախահաշային համամասնությունները հաշվի առած, բարձման և 0-8կմ (4կմ) տեղափոխման արժեքը կկազմի 1900.8 դրամ (2880-2880\*0,68/2)։

Այսպիսով, 1-ին կետով հաշվարկված 10608.00 դրամի փոխարեն պետք է հաշվարկվի 646.27 դրամ (0,34\*1900.80)։

***2-րդ կետ***

Լիցքի կառուցման համար ընդունվել է պայմանագրում առկա լիցքի միավոր արժեքի՝ 720 դրամի կրկնապատիկը, հիմնավորմամբ, որ լիցքը կառուցվում է շերտ առ շերտ և յուրաքանչյուր շերտ կառուցվում է երկու փուլով։

* Գնի կրկնապատկումը հիմնավոր չէ, քանի որ պայմանագրում առկա 720 դրամը 1խմ փափուկ բնահողի լիցքի գինն է և համաձայն տեխնիկական մասնագրի 201.11 կետի պահանջի, փափուկ բնահողով լիցքի դեպքում նույնպես աշխատանքները կատարվում են շերտ-շերտ, ընդ որում, այս դեպքում շերտերի քանակը շատ ավելին է (յուրաքանչյուր շերտը 30սմ բարձրությամբ), քան Ինժեների կողմից հաշվարկում նախատեսված երկու շերտը։

***3-րդ կետ***

1խմ լիցքի համար անհրաժեշտ գրունտի 60%-ը ընդունել է 70-80սմ կամ 40-50սմ ֆրակցիայի բեկորներ և դրանց ստացման համար հաշվարկել է էքսկավատորի բազայի վրա տեղադրված հիդրոմուրճով խոշոր բեկորների ջարդում։ Հիդրոմուրճի արտադրողականությունը ընդունել է 1000խմ՝ 8 ժամում, իսկ հիդրոմուրճի 8 ժամվա վարձավճարը՝ 380.00 հազ. դրամ։

* Համաձայն ՇՆևԿ IV-2-82 հավելված 3-ի 1.5 կետի (հորատապայթեցման աշխատանքներ) պայթեցումից հետո 70սմ-ից մեծ բեկորների քանակը կազմում է ընդհանուր պայթեցված գրունտի 20%-ը և, քանի որ լիցքի համար անհրաժեշտ գրունտի ծավալը կազմում էր լիցքի 83%-ը, ուստի ջարդում պետք է հաշվարկվի ընդամենը 0,1խմ-ի համար (0,6\*0,83\*0,2)։
* Էքսկավատորի բազայի վրա հիդրոմուրճի 8 ժամվա համար 360.00 հազ. դրամ վարձավճարի չափը ոչնչով չի հիմնավորվում։ Տվյալ տարածաշրջանում տվյալ ժամանակաշրջանի համար այն կազմել է 160.00 հազ. դրամ։

Այսպիսով, 3-րդ կետով հաշվարկված 2280 դրամի փոխարեն պետք է հաշվարկվեր 160.00 դրամ ((160000/100)\*0,1)։

***4-րդ կետ***

«Մուրճին մատակարարող բարձիչ և մաղի ընթացք»-ում կրկին 1 խմ ժայռային լիցք կառուցելու համար անհրաժեշտ ժայռային բնահողի ծավալը հաշվարկել է 2,5խմ, բարձիչի արտադրողականությունը 700խմ 8 ժամում և վարձավճարը 350.00 հազ. դրամ։

* Ինչպես արդեն նշել ենք վերևում անհրաժեշտ բնահողի ծավալը հաշվարկում ընդունած 2,5խմ-ի փոխարեն կազմում է 0,83խմ։
* Բարձիչի 8 ժամվա համար 350.00 հազ. դրամ վարձավճարը ոչնչով չի հիմնավորվել։ Տվյալ տարածաշրջանում տվյալ ժամանակաշրջանի համար այն կազմել է 150.00 հազ. դրամ։

Այսպիսով, 4-րդ կետով հաշվարկված 1250 դրամի փոխարեն պետք է հաշվարկվեր 178.00 դրամ (150000/700\*0,83)։

***5-րդ կետ***

10սմ-30սմ կամ 10սմ-50սմ ֆրակցիայի քարեր ստանալու համար հաշվարկվել է 220 դրամ մաղի ծախս։

***6-րդ կետ***

Հաշվարկվել է 202 դրամ այլ ծախսեր։

Այսպիսով, 1խմ լիցքի գինը հաշվարկում հաշվարկված 16.00 հազ. դրամի փոխարեն պետք է հաշվարկվեր 2.13 հազ. դրամ (646,3+720+160+178+220+202)։

Նոր աշխատանքների միավոր գնի հաշվարկը չպետք է կատարվեր կամայական մեթոդաբանությամբ և Ինժեների կողմից։ Համաձայն «Շին հրապարակի որակի և տեխնիկական հսկողության ապահովման ձեռնարկի» 9-րդ կետի՝ փոփոխության ընթացակարգի, եթե փոփոխությունները առաջարկվում են Պատվիրատուի կողմից, ապա Պատվիրատուն պետք է առաջարկի մանրամասները տրամադրի Կապալառուին` առաջարկի գին տրամադրելու հանձնարարականով։ Ինժեները պետք է զննի և տա իր եզրակացությունը կապալառուի կողմից առաջարկված գների վերաբերյալ համաձայն աշխատանքների պայմանագրերի ծավալաթերթի, կամ եթե պայմանագրում չկա գնի մասին որևէ նշում, ապա համաձայն գոյություն ունեցող օրենսդրության (համաձայն ՀՀ Քաղաքաշինության նախարարի 16.06.2008թ.-ի թիվ 41-Ն հրամանի)։

Փաստացի տեղում կատարվել են ոչ թե հաշվարկում ընդունված ֆրակցիոն քարային նյութերով շարի աշխատանքներ, այլ նախագծով նախատեսված ժայռային բնահողով լիցքի աշխատանքներ, որում առկա են 0սմ-100սմ տարբեր հարաբերակցությամբ ժայռային բնահող։ *Ընդ որում` աշխատանքները կատարելիս երթևեկությունը դադարեցվել է*։ Այս փաստերը հիմնավորվում են նաև Ինժեների կողմից կազմված 2021թ-ի նոյեմբեր և դեկտեմբեր ամիսների ամսական առաջընթացի հաշվետվությունների 63-րդ, 50-րդ և 51-րդ էջերում առկա լուսանկարներով։

Մեր կողմից կատարվել է նախագծային ճշտված ծավալներով փոփոխությամբ ավելացվող և նվազեցվող աշխատանքների արժեքների հաշվարկ «Շին հրապարակի որակի և տեխնիկական հսկողության ապահովման ձեռնարկով» սահմանված կարգին համապատասխան, ինչից պարզվել է, որ 1խմ ժայռային լիցքի գինը հաշվարկված 16.0 հազ դրամի փոխարեն պետք է հաշվարկվեր 816,44 դրամ, փոփոխության արդյունքում ավելացվող աշխատանքների գինը պետք է հաշվարկվեր 12,249,60 հազ. դրամ, իսկ նվազեցվողներինը՝ 174,668.00 հազ. դրամ և պայմանագրային գինը պետք է նվազեցվեր 162,418.40 հազ դրամով այնինչ նվազեցվել է 13,125.55 հազ. դրամով կամ պակաս ***149,292.85 հազ. դրամով***։

Փոփոխության հրահանգում ներառված ծավալներով և սահմանված կարգով հաշվարկի դեպքում ժայռային լիցքի գումարը հաշվարկված 160,032,00 հազ. դրամի փոխարեն պետք է հաշվարկեր 8,166.03 հազ. դրամ, փոփոխության արդյունքում ավելացվող աշխատանքների գինը պետք է հաշվարկվեր 13,678,91 հազ. դրամ, իսկ նվազեցվողներինը՝ 179,090.50 հազ. դրամ, պայմանագրային գինը պետք է նվազեցվեր 165,411.59 հազ դրամով այնինչ նվազեցվել է 13,125.55 հազ. դրամով կամ պակաս ***152,286.04 հազ. դրամով***։

2021թ-ի դեկտեմբերի թիվ 12 միջանկյալ վճարման վկայականով հաշվարկվել է 8093 խմ (նախագծով սահմանվածից 1103խմ-ով ավելի) ժայռային լիցքի կատարման աշխատանքներ 155,385.60 հազ. դրամ գումարի չափով այնինչ, նախագծային ծավալով և սահմանված կարգով հաշվարկի դեպքում ստացվող միավոր գնով հաշվարկի դեպքում պետք է հաշվարկվեր 6,848.30 հազ. դրամ կամ ***ավել է հաշվարկվել 148,537.30 հազ. դրամ։***

Նույն թիվ 12 միջանկյալ վճարման վկայականով ժայռային լիցքի իրականացման համար հաշվարկվել է նաև ***30,569.30 հազ. դրամի*** գնային փոփոխության հետ կապված կարգավորում, որը ***ենթակա է չեղարկման,*** քանի որ ժայռային լիցքի միավորի գինը հաշվարկել ենք փոփոխության օրվա դրությամբ գներով։

Նույնիսկ Ինժեների կողմից հաշվարկված և կիրառված 16.00 հազ. դրամ միավոր գնի դեպքում կատարողականի ողջ գումարի համար չպետք է հաշվարկվեր գնային փոփոխության հետ կապված կարգավորում, քանի որ 16.00 հազ. դրամ գնի մեջ 3.11 հազ. դրամը փոփոխությունը կատարելու պահի գներ են։ Բացի այդ, բազային միջին աշխատավարձը 234.23 հազ. դրամի փոխարեն ընդունել է 157.51 հազ. դրամ։ Նշվածների արդյունքում ավել է հաշվարկվել 18,604.6 հազ. դրամ գնային փոփոխության հետ կապված կարգավորում։

Փոփոխության հրահանգով նվազեցրած և ավելացրած աշխատանքների համարժեքության ուսումնասիրությամբ պարզվել է, որ 13,687.91 հազ. դրամ պայմանագրային գնով նվազեցվող աշխատանքների նախահաշվային արժեքը կազմում է 13,125.85 հազ. դրամ, իսկ ահա 179,090.5 հազ. դրամ պայմանագրային գնով նվազեցվող աշխատանքների նախահաշվային արժեքը կազմում է 319,442.85 հազ. դրամ (տե՛ս հավելված 3) կամ ***նախահաշվային արժեքներով փոփոխության արդյունքում նվազեցման ենթակա արժեքը կազմում է 306,317.00 հազ. դրամ, փոփոխության հրահանգով հաշվարկված 10,937.96 հազ. դրամի փոխարեն***։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումները***

- Ճանապարհի 58-րդ կմ-ի նոր նախագծային լուծումը Պատվիրատուն տրամադրել է Ինժեներին և Կապալառուին 30․03․2021թ․ թիվ 01/04/808-2021 գրությամբ։ Իսկ 18․06․2021թ․ թիվ 01/04/1888-2021 գրությամբ Ինժեներին և Կապալառուին տրամադրել է Ինժեների դիտողությունների հիման վրա վերանայված նախագիծը՝ խնդրելով նախապատրաստել Փոփոխման Հրահանգի նախագիծ, ինչն ինքնին ենթադրում է Կապալառուի կողմից գնային առաջարկի ներկայացում և Ինժեների կողմից եզրակացության տրամադրում։

- ԿՄ 58-ում նախագծով նախատեսված շուրջ 34000 խմ ժայռային հանույթն իրականացնելու հետ կապված խնդիրների՝ տարբեր փաստաթղթերում նշված միմյանցից տարբերվող նկարագրություններն ի վերջո հանգեցնում են այն եզրակացության, որ սկզբնական նախագծով նախատեսված հորատապայթեցման աշխատանքներ իրականացնելու դեպքում առկա է սողանքի առաջացման վտանգ, հետևաբար նաև երևեկության երկարատև դադարեցման անհրաժեշտւթյուն։

- Ճանապարհի 58-րդ կմ-ի նոր նախագծային լուծման վերանայված տարբերակը Պատվիրատուն տրամադրել է Ինժեներին և Կապալառուին 18․06․2021թ․ թիվ 01/04/1888-2021 գրությամբ Ինժեներին և Կապալառուին տրամադրել է Ինժեներին ՝ խնդրելով նախապատրաստել Փոփոխման Հրահանգի նախագիծ։ Ինժեները Փոփոխման Հրահանգի նախագիծը ներկայացրել է Պատվիրատուին 04․08․2021թ․-ին։ 23․08․․2021թ․-ին Փոփոխման Հրահանգի նախագիծը ներկայացվել Ասիական Զարգացման Բանկին և հաստատումը ստացվել է 23․09․2021թ․-ին։

- Ինժեների մեկնաբանությունները ստանալուց հետո Պատվիրատուի կողմից կկատարվի մանրամասն վերլուծություն և վերահաշվարկ և անհրաժեշտ ճշգրտումները կարտացոլվեն վերջնական վճարման վկայագրում։

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Անհամապատասխանությունը չի առարկվել։ Անընդունելի է վերահաշվարկ և անհրաժեշտ ճշգրտումները ոչ թե հաջորդ միջանկյալ վճարման վկայականով կատարելը այլ վերջնական վճարման վկայակագրով կատարելը։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն CW-ICB-M6/2016-1, CW-ICB-M6/2016-2 և CW-ICB-M6/2016-3 պայմանագրերի ՊԸՊ 3.1 կետի և 13.1 կետի Զ ենթակետի պահանջի հետ***

Համաձայն

* ՊԸՊ 3.1 կետի պահանջի, աշխատանքների ժամկետի, ծավալի, բնույթի և/կամ գնի (պայմանագրային գնի 0.1%-ից ավել) փոփոխության հետ կապված գործողություն իրականացնելուց առաջ Ինժեները Պատվիրատուից պետք է ստանա հատուկ թույլտվություն։
* ՊԸՊ 13.1 կետիԶ ենթակետի, Կապալառուն չպետք է կատարի մշտական աշխատանքների որևէ փոփոխություն կամ ձևափոխում, մինչև Ինժեների կողմից չստանա Փոփոխություններ կատարելու հրահանգը։

Լոտ 3-ով (պայմանագիրCW-ICB-M6/2016-3) առ արձանագրությունը կազմելուօրը8սմ հաստությամբ սև խճի շերտը 8սմ հաստությամբ բիտումով կայունացված ավազախճային շերտով փոխարինելու հատուկ թույլտվություն Ինժեները Պատվիրատուից չի խնդրել և չի ստացել, ՊԸՊ-ի պահանջներին համապատասխան որևէ Փոփոխության հրահանգ չի կազմվել, սակայն համաձայն թիվ 17 միջանկյալ վճարման վկայականի, Կապալառուի կողմից կատարվել, Ինժեների կողմից ընդունվել և վճարման են ներկայացվել 8սմ հաստությամբ 88162 քմ բիտումով կայունացված ավազախճային շերտի պատրաստման աշխատանքներ 547,915.53 հազ. դրամի։

Լոտ 1-ով (պայմանագիր CW-ICB-M6/2016-1) առանց պատվիրատուի հատուկ թույլտվության և սահմանված կարգով կազմված Փոփոխման հրահանգի առկայության, թիվ 18 միջանկյալ վճարման վկայականով հաշվարկվել են լրացուցիչ 25232խմ մերձճանապարհային հանույթի աշխատանքներ՝ 124,389.17 հազ, դրամի։

Չնայած նրան, որ Լոտ 1-ով (պայմանագիր CW-ICB-M6/2016-1) 8սմ հաստությամբ սև խճի շերտը 8սմ հաստությամբ բիտումով կայունացված ավազախճային շերտի աշխատանքների փոփոխությունն իրականացվել է ***2021թ.-ի հոկտեմբերի 19-ի*** թիվ 3 փոփոխության հրահանգով, մինչև Փոփոխության հրահանգը հաստատելը, որով և ստացվել է Պատվիրատուի հատուկ թույլտվությունը, կապալառուի՝ «Հորիզոն-95» ՍՊԸ և «Օբերոսլեր» ԿԱՎ ՀՁ-ի կողմից կազմվել և Ինժեների և Պատվիրատուի կողմից հաստատվել են 8սմ հաստությամբ բիտումով կայունացված ավազախճային խառնուրդի պատրաստման 2157,5 քմ աշխատանքներ, գումարով՝ 10,262.00 հազ. դրամի։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումները***

Անհամապատասխանության երկրորդ պարբերության մասով նշել են, որ Ինժեների մեկնաբանությունը ստանալուց հետո կկատարվի մանրամասը վերլուծություն և վերահաշվարկ և անհրաժեշտ ճշգրտումները կարտացոլվեն վերջնական վճարման վկայագրում։

Երրորդ պարբերության մասով նշել են, որ հարցը կարգավորվել է թիվ 3 Փոփոխման Հրահանգի հաստատումից հետո թողարկված թիվ 18 միջանկյալ վճարման վկայագրով։

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Թիվ 18 միջանկյալ վճարման վկայագրի թողարկմամբ անհամապատասխանությունը չէր կարող վերանալ և չի վերացել։

Անընդունելի է անհրաժեշտ ճշգրտումները հաջորդ միջանկյալ վճարման վկայագրով կատարելու փոխարեն վերջնական վճարման վկայագրով կատարելը։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն CW-ICB-M6/2016-1 պայմանագրի ՊԸՊ 14.3 կետի Ա ենթակետի պահանջի հետ***

Համաձայն ՊԸՊ 14.3 կետի պահանջի, միջանկյալ վճարման վկայականներում պետք է ներառվեն աշխատանքների պայմանագրային հաստատված ծավալների կատարումը, այնինչ Լոտ 1-ի թիվ 18 վճարման միջանկյալ վկայականում հաշվարկվել է ոչ թե Ցանկերում առկա աշխատանքի ծավալը և գինը, այլ այդ աշխատանքների համար օգտագործվող կոնստրուկցիայի քանակը և գինը, որն արտացոլված չէ Ցանկերում։ Մասնավորապես հաշվարկվել է թվով 27 հատ կամրջային երկաթբետոնյա հեծանների գին՝ 96,000.00 հազ. դրամի չափով։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումները***

Անհամապատասխանությունը շտկվել է Լոտ 1-ի հաջորդ՝ թիվ 19 միջանկյալ վճարման վկայագրով։

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Ընդունվում է ի գիտություն։ Թիվ 19 միջանկյալ վճարման վկայականը կազմվել է 2022թ-ին՝ հաշվեքննությամբ ընդգրկված ժամանակահատվածից հետո։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն CW-ICB-M6/2016-2 պայմանագրի ՊԸՊ 3.1 կետի, 14.3 կետի Ա ենթակետի և «Շին հրապարակի որակի և տեխնիկական հսկողության ապահովման ձեռնարկի» 8.2 կետի պահանջների հետ***

Համաձայն

* ՊԸՊ-երի 3.1 կետի պահանջի, Ինժեները պայմանագրում փոփոխություններ կատարելու իրավունք չունի և աշխատանքների կատարման ժամկետների և/կամ գնի, (եթե այն գերազանցում է պայմանագրային գնի 0,1%-ը) հետ կապված գործողություններ կատարելուց առաջ պետք է ստանա Պատվիրատուի հատուկ թույլտվությունը։
* ՊԸՊ 14.3 կետի պահանջի, միջանկյալ վճարման վկայականներում պետք է ներառվեն աշխատանքների պայմանագրային հաստատված ծավալների կատարումը։
* «Շին հրապարակի որակի և տեխնիկական հսկողության ապահովման ձեռնարկի» 8.2 կետի պահանջի, միջանկյալ վճարման վկայականը հաստատելու համար քանակի գծով մասնագետը պետք է համեմատի չափագրված ծավալները նախագծի հետ:

CW-ICB-M6/2016-2 պայմանագրի 23.09.2021թ.-ի Փոփոխության հրահանգ թիվ 3-ով ժայռային հանույթը և հորատապայթեցման աշխատանքները նվազեցվել են 34496խմ-ով և պայմանագրային (նախագծային) ծավալները սահմանվել են 28183խմ (62679-34496), սակայն 2021թ. դեկտեմբերի դրությամբ միջանկյալ վճարման վկայականներով արդեն իսկ հաշվարկվել է 35485.07խմ ժայռային հանույթ և նույնքան հորատապայթեցման աշխատանքներ կամ պայմանագրով (նախագծով) նախատեսվածից ավել 7302.07խմ-ով, գումարով՝ ***35,750.93 հազ. դրամ։*** Ավել հաշվարկված նշված ծավալը չի հիմնավորվում որևէ նախագծային փոփոխությամբ և փոփոխության հրահանգով, ինչպես նաև չկա պայմանագրային գինը 1.2%-ով գերազանցող աշխատանքներ կատարելու համար Պատվիրատուի հատուկ թույլտվությունը։

* + 1. ***Առկա են անհամապատասխանություններ CW-ICB-M6/2016-1, CW-ICB-M6/2016-2 և CW-ICB-M6/2016-3 պայմանագրերի ՊԸՊ 8.7 պահանջների հետ***

Համաձայն պայմանագրերի 8.7 կետի պահանջների եթե Կապալառուն աշխատանքները չի ավարտում պայմանագրով սահմանված ավարտի ժամկետում, ապա նա Պատվիրատուին պետք է վճարի փոխհատուցում Կատարման ժամկետի և Ընդունման ակտում նշված ամսաթվի միջև ընկած ժամանակաշրջանի յուրաքանչյուր օրվա համար սահմանված ժամկետում չկատարված աշխատանքների արժեքի 0,1%-ի չափով, սակայն ոչ ավել՝ պայմանագրային գնի 10%-ը։

**Պայմանագիր CW-ICB-M6/2016-3 Լոտ 3**

23.10.2020թ.-ին կազմվել է CW-ICB-M6/2016-3 պայմանագրի փոփոխման հրահանգ թիվ 2-ը, որով որպես լրացուցիչ կատարման ենթակա աշխատանքներ ավելացվել են ԿՄ64+575-ԿՄ71+564 հատվածում երթևեկամասից դուրս Փ500մմ տրամագծով 5826գծմ երկարությամբ նոր ջրագիծ, միաժամանակ ապամոնտաժելով ճանապարհի երթևեկելի մասի տակ գտնվող և աշխատանքներին խոչընդոտող հին խողովակաշարը։ Փոփոխությամբ պայմանագրային գինը ավելացվել է 870,011.97 հազ. դրամով։

Փոփոխությամբ Պայմանագրով նախատեսված ամբողջ աշխատանքների ավարտի ժամկետի (14 նոյեմբեր 2020թ.) երկարաձգում չի նախատեսվել, բացառությամբ ջրատարի կառուցմամբ ազդվող հատվածի, որի ավարտի ժամկետը ժամանակավորապես երկարաձգվել է մինչև 2021թ.-ի մայիսի 31-ը՝ հետագա վերանայման հնարավորությամբ։ Սահմանվել է նաև, որ պայմանագրի 8.7 կետի դրույթները (ուշացման վնասների հատուցումը) կիրառվում են Պայմանագրով նախատեսված ամբողջ աշխատանքների նկատմամբ, բացառությամբ նոր ջրատարի կառուցմամբ ազդվող հատվածի։

Համաձայն ԿՄ64+575-ԿՄ71+564 հատվածում ջրագծի տեղափոխման նախագծի, տեղափոխման աշխատանքներ իրականացվել են ՊԿ645+75-ՊԿ663+20, ՊԿ665+00-ՊԿ690+66, ՊԿ695+97-ՊԿ697+05, ՊԿ700+14-ՊԿ700+41 և ՊԿ704+81-ՊԿ715+64 հատվածներում և ջրատարի կառուցման ազդվող հատվածի աշխատանքների պայմանագրային գինը կազմում է 1,562,870.05 հազ. դրամ, իսկ չազդվող հատվածինը՝ 5,458,884.78 հազ. դրամ։ Աշխատանքների ավարտի պայմանագրով սահմանված օրվա՝ 2020թ.-ի նոյեմբերի 14-ի դրությամբ ջրատարի կառուցմամբ չազդվող հատվածի 5,458,884.78 հազ. դրամ աշխատանքներից, համաձայն միջանկյալ վճարման վկայականների, կատարված է եղել ընդամենը 1,955,263.16 հազ. դրամի աշխատանքներ կամ 3,503,621.62 հազ. դրամի աշխատանքներ չեն ավարտվել պայմանագրով սահմանված ժամկետում, սակայն այդ աշխատանքների նկատմամբ ***չեն հաշվարկվել*** ՊԸՊ 8.7 կետով սահմանված ուշացված վնասների փոխհատուցումները։ Ընդ որում, հաշվեքննությամբ ընդգրկված ժամանակահատվածի՝ 31.12.2021թ. դրությամբ նշված աշխատանքներից 209,956.87 հազ դրամի աշխատանքները դեռևս ավարտված չեն։

Մեր կողմից կատարված հաշվարկներով պարզվել է, որ ***հաշվարկման ենթակա, սակայն չհաշվարկված վնասի չափը*** արդեն 2021թ.-ի դեկտեմբերի դրությամբ հասնում է պայմանագրով թույլատրված առավելագույն չափին՝ ***632,889.60 հազ. դրամին*** (Պայմանագրային գնի ավելացման դեպքում հաշվարկը պետք է շարունակվի)։

Չնայած նրան, որ վերը հիշատակված Փոփոխություն թիվ 2-ով սահմանվել էր ջրագծի կառուցմամբ չազդվող աշխատանքների ավարտի ժամկետ 14.11.2020թ., իսկ ջրագծի կառուցմամբ ազդվող աշխատանքների ավարտի ժամկետ կամ որ նույնն է Մ6/Լոտ-3 ծրագրի ամբողջական հանձնման ամսաթիվ՝ 2021թ. մայիսի 31-ը, Ինժեները պայմանագրով սահմանված ավարտի ժամկետից շուրջ 110 օր անց՝ 04.03.2021թ.-ին Պատվիրատուին ուղղված թիվ 04/03/RD/45GP/2021 գրությամբ որպես առկախ խնդիրներ նշելով «...մեխանիկական կայունացված գրունտի հաստատման նախագիծ, Կմ74+900-ԿՄ75+250 ԱՋԿ հատվածում ոռոգման ջրերի ջրանցքի արտահոսքի խնդրի լուծման նախագիծ և նոր անվտանգության արգելապատնեշների իրականացման կամ գոյություն ունեցողների տեղափոխման կամ տեխնիկական սպասարկման վերաբերյալ վերջնական որոշում...» հարցերը, միաժամանակ նշելով, որ «...պայմանով, որ 2021թ. մարտ ամսվա կեսին վերոնշյալ առկախ խնդիրները կլինեն լուծված և կունենան առաջընթաց շինարարության մեկնարկ թույլ տրվող մակարդակում...», Ինժեներն առաջարկել է երկարաձգել ավարտի ժամկետը և Մ6/Լոտ-3 ծրագրի ամբողջական հանձնման ամսաթիվ համարել 2021թ.-ի սեպտեմբերի 30-ը։

07.06.2021թ.-ին կողմերի միջև կնքվել է CW-ICB-M6/2016-3 պայմանագրի Փոփոխություն թիվ 2-ը, որով ավարտի ժամկետը երկարացվել է 320 օրով՝ սահմանելով 2021թ. սեպտեմբերի 30-ը։

Փոփոխություն թիվ 2-ում ոչինչ չնշելով 23.10.2020թ.-ին կազմված CW-ICB-M6/2016-3 պայմանագրի փոփոխման հրահանգ թիվ 2-ի մասին, որով ջրատարի կառուցման չազդվող հատվածների ավարտի ժամկետը թողնվել էր անփոփոխ այն է՝ 14.11.2020թ., իսկ ջրատարի կառուցմամբ ազդվող հատվածի կամ որ նույնն է Մ6/Լոտ-3 ծրագրի ամբողջական ավարտի ժամկետ էր սահմանվել 2021թ. մայիսի 31-ը, առկախ խնդիրների ցանկում չնշելով որևէ խնդիր ջրատարի տեղափոխման աշխատանքների կամ սկզբնական պայմանագրով և նախագծով նախատեսված աշխատանքների հետ, չանդրադառնալով այդ աշխատանքները սահմանված ժամկետներում չավարտելու պատճառով սահմանված ուշացված վնասների փոխհատուցումներ հաշվարկելու պայմանագրային պահանջին, որպես առկախ խնդիր մատնանշելով երեք այնպիսի խնդիրներ, որոնք որևէ ազդեցություն չունեն Փոփոխություն թիվ 2-ը կնքելու օրվա դրությամբ պայմանագրով պատվիրված աշխատանքների վրա, և իրենց ծավալների չնչինությամբ ուղղակի համեմատելու եզրեր չունեն սկզբնական պայմանագրով պատվիրված 5,458,884.78 հազ. դրամ արժեքով շուրջ 190 անվանում աշխատանքների հետ, որոնց կատարման ժամկետ էր սահմանված 900 օր, ծրագրի հանձնումը առանց որևէ կիրառելի չափորոշիչներով և մեթոդաբանությամբ հիմնավորող հաշվարկների երկարացվել է 320 օրով՝ սկզբնական պայմանագրով նախատեսված ժամկետի 35,6%-ի չափով։

30.09.2021թ-ի դրությամբ չեն ավարտվել 2,454,074.35 հազ. դրամի աշխատանքներ։

Որպես առկախ խնդիր նշվածներից.

ա) «...Կմ74+900-ԿՄ75+250 ԱՋԿ հատվածում ոռոգման ջրերի ջրանցքի արտահոսքի խնդրի լուծման նախագիծ...»-ը՝ այդ խնդիրը նախագիծ չի պահանջում, փաստացի նախագիծ չի կազմվել, այն հանդիսացել է Ինժեների հրահանգով իրականացվող աշխատանք և այդ հրահանգով էլ փաստացի իրականացվել է (ՊԸՊ 3.3 կետ և 13.1 կետի ա) ենթակետ)։ Այդ հարցի հետ կապված Ինժեների կողմից որոշում կայացնելու համար որևէ ժամանակ չի պահանջվում, դրա իրականացումը հիմնական աշխատանքներին զուգահեռ չի պահանջում մնացած աշխատանքների արագացում, որն էլ նոր ծախսեր կգոյացներ Կապալառուի համար և հետևաբար, չի պահանջում ժամկետի երկարաձգում։

բ) «...Նոր անվտանգության արգելապատնեշների իրականացման կամ գոյություն ունեցողների տեղափոխման կամ տեխնիկական սպասարկման վերաբերյալ վերջնական որոշում...»։ Ընդամենը 6կմ երկարությամբ արգելափակոցների համար վերանորոգման կամ նորի տեղադրման ***որոշում կայացնելը*** Ինժեների կողմից դիտարկվել է որպես ողջ Լոտ 3-ի ավարտի ժամկետի երկարացման հիմք։

Ինչ վերաբերում է նրան, որ եթե առկախ խնդիրները լուծվեն մինչև 2021թ. մարտ ամսվա կեսը (որոնցից մեկի լուծումը կախված է Ինժեներից և ժամանակ չի պահանջել) և կունենան առաջընթաց շինարարության մեկնարկ թույլ տրվող մակարդակում՝ ապա աշխատանքները հնարավոր է ավարտել 2021թ. սեպտեմբերի 30-ին, նշանակում է, որ շուրջ 6կմ մետաղական արգելափակոցների տեղադրման կամ շուրջ 700գծմ գրունտի մեխանիկական կայունացման համար անհրաժեշտ ժամանակը Ինժեները հաշվարկել է 200 օր։ Հարկ է նշել, որ նույն պատվիրատուն օրինակ՝ 27.04.2018թ.-ին «Կապավոր» ՍՊԸ-ի հետ կնքած թիվ ՏԿՆ-ԲՄԱՇՁԲ-2018-6Շ պայմանագրում 15կմ մետաղական արգելափակոցների տեղադրման ժամկետ սահմանել է ընդամեն 120 օր։ Համաձայն ներկայացրած տեղեկատվության, նշված երկու խնդիրների վերաբերյալ նախագծերը պատվիրատուն ունեցել է արդեն 2021թ. ապրիլի 15-ին, այսինքն` Ինժեների կողմից նշված ժամկետից ընդամենը մեկ ամիս ուշ, ուստի, համաձայն Ինժեների կողմից կիրառված տրամաբանության, այդ աշխատանքները և ողջ Լոտ 3 ծրագիրը պետք է ավարտված լինեին 2021թ. հոկտեմբերի 30-ին։ Սակայն 16.08.2021թ.-ին, այսինքն` շուրջ չորս ամիս ունենալով վերը նշված խնդիրների նախագծերը, Ինժեները Մ6/Լոտ-3-ի ավարտի ժամկետի երկարաձգման վերաբերյալ իր 16/08/RD/155/GP/2021 գրությամբ, նորից որպես փաստարկ նշելով վերը նշված 04.03.2021թ.-ի թիվ 04/03/RD/45GP/2021 գրությունում արդեն նշված մետաղական արգելափակոցների խնդիրը, սակայն արդեն նշելով, որ փոխել կամ նորը տեղադրելու վերաբերյալ որոշումը արդեն կայացվել է և խնդիրը իրականացման ժամկետն է (այդ որոշումը կայացված է եղել այս գրության ամսաթվից դեռևս 4,5 ամիս առաջ) և փոփոխություն չպահանջող, իր անմիջական հրահանգով կատարման ենթակա Կմ74+900-ԿՄ75+250 ԱՋԿ հատվածում ոռոգման ջրերի ջրանցքի արտահոսքի խնդիրը, սակայն արդեն բոլորովին այլ խմբագրությամբ։ Ավելացրել է ևս մեկ խնդիր, այն է՝ ստորգետնյա ջրանցքի վերականգնման աշխատանքները, որը հատում է ճանապարհը ԿՄ72+540 հատվածում, նշելով որ վերոհիշյալի վերաբերյալ Փոփոխման հրահանգի նախագիծը պատրաստման փուլում է և «...նշված փաստարկների...» արդյունքում, առաջարկել է Լոտ 3-ի համար ավարտի ժամկետը երկարաձգել մինչև 2021թ.-ի նոյեմբերի 30-ը։

Հարկ է նշել, որ արձանագրությունը կազմելու օրվա՝ 18.04.2022թ-ի դրությամբ, այսինքն` Ինժեների գրությունից ***ութ ամիս անց*** նշված Փոփոխության հրահանգը կազմված չէր։

23.08.2021թ.-ին կողմերի միջև կնքվել է CW-ICB-M6/2016-3 պայմանագրի Փոփոխություն թիվ 3-ը, որով ավարտի ժամկետը երկարացվել է մինչև 2021թ. նոյեմբերի 30-ը։ Նշված ավարտի օրվա դրությամբ չեն ավարտվել 1,602,830.68 հազ. դրամի աշխատանքներ։

26.11.2021թ.-ին Ինժեները գրել է հերթական թիվ 26/11/RD/211/GP/2021 գրությունը, որով խորհուրդ է տվել ամբողջ Մ6 ծրագրի ավարտի ժամկետը երկարաձգել մինչև ***2022թ.-ի հունիսի 15-ը,*** որտեղ Լոտ 3-ի մասով որպես հիմնավորում նշել է

«...- ԿՄ72+500 ջրանցքի փլուզված վերին սալի վերակառուցում

- Լրացուցիչ 80մ երկարությամբ ՄԿՀ մեթոդով երկու հենապատի կառուցում

-Կմ71+200-ից ԿՄ71+400 ԱՋԿ կտրվածքի կողմում լրացուցիչ հանույթների կամ քարաթափումից պաշտպանման ցանկացած այլ միջոցառման անհրաժեշտությունը վերջին քարաթափումից հետո...»։

Նշվածներից առաջինը նախկին երկարացման համար որպես հիմք նշված խնդիրն է, որը պետք է կատարված լիներ մինչև 30.11.2021թ.։ Երկրորդը՝ նախագիծ չպահանջող, Ինժեների անմիջական հրահանգով իրականացվող և ժամկետի երկարաձգման համար հիմք չհանդիսացող լրացուցիչ 80մ երկարությամբ գրունտների ամրացման մեթոդով հենապատի կառուցման աշխատանքներ են։ Երրորդ խնդիրը, որպես այդպիսին, գոյություն չունի, քանի որ քարաթափման դեմ պայքարի միջոցառումները նախատեսված են սկզբնական նախագծով և պայմանագրով, որոնք մինչ օրս դեռևս չեն իրականացվել և անհրաժեշտության դեպքում Ինժեների հրահանգով այդ հատվածում կարող էին իրականացվել քարաթափումից պաշտպանելու նախագծով առաջարկված տարբերակը, հետևաբար այն չի կարող հանդիսանալ ժամկետի երկարաձգման հիմք։

29.11.2021թ.-ին կողմերի միջև կնքվել է CW-ICB-M6/2016-3 պայմանագրի Փոփոխություն թիվ 4-ը որով աշխատանքների ավարտի ժամկետը սահմանվել է 2022թ.-ի հունիսի 15-ը։

Այսպիսով, Լոտ 3-ի ավարտման ժամկետը, առանց իրական հիմքերի, 27,9 կմ երկարությամբ հատվածում ընդամենը 6կմ արգելափակոցների տեղադրման, մոտ 70գծմ հատվածում ջրանցքի ծածկ սալի փոխարինման և 80գծմ երկարությամբ գրունտների կայունացման մեթոդով հենապատի կառուցման լրացուցիչ աշխատանքները կատարելու համար, որոնց վերաբերյալ ժամանակին որոշումներ կայացնելու դեպքում չէին պահանջվի այդ աշխատանքների համար ժամկետի երկարաձգում, քանի որ դրանց կատարումը չի պահանջել մնացած աշխատանքների արագացում, որն էլ նոր ծախսեր կգոյացներ Կապալառուի համար, ոչ թե նշված երեք անվանում աշխատանքների մասով, որոնց ծավալը պայմանագրային ծավալների համեմատ աննշան է, այլ Լոտ 3-ի ողջ աշխատանքների ավարտի ժամկետը երկարաձգվել է 578 օրով։

**Պայմանագիր CW-ICB-M6/2016-1 Լոտ 1**

Համաձայն 30.11.2017թ-ին «Հորիզոն-95» ՍՊԸ և «Օբերոսլեր» ԿԱՎ ՀՁ-ի հետ կնքված թիվ CW-ICB-M6/2016-1 պայմանագրի Լոտ 1-ով աշխատանքների ավարտի ժամկետ է սահմանվել 14.11. 2020թ։ Ավարտի օրվա դրությամբ 4,905,218.83 հազ. դրամ պայմանագրային ծավալից, համաձայն միջանկյալ վճարման վկայականների, կատարված է եղել ընդամենը 1,720,981.33 հազ. դրամի աշխատանքներ կամ 3,184,237.50 հազ. դրամի աշխատանքներ չեն ավարտվել պայմանագրով սահմանված ավարտի ժամկետում։

Պայմանագրով սահմանված ավարտի ժամկետից ***165 օր անց***՝ 28.04.2021թ.-ի ավարտի ժամկետի երկարաձգման հարցի շուրջ կարծիք հայտնելու թիվ 28/04/RD/80-1/GP/2021 գրությամբ Ինժեները դիմել է Պատվիրատուին նշելով, որ *«...Հաշվի առնելով ստորև թվարկված ներկայումս դեռևս առկախ խնդիրները՝ Ինժեները կարող է հաստատել ավարտման ժամկետի երկարաձգման անհրաժեշտությունը։*

*Առկախ խնդիրների ցանկ՝*

*-ԿՄ46+700-ԿՄ47+250 հատվածում Օձունի խաչմերուկի նոր նախագծում*

*-ԿՄ45+700-ԿՄ47+740 հատվածում գազատար խողովակների (մասնավոր+հանրային) տեղափոխման նախագիծ).*..»

Նշվածների հիման վրա Ինժեները առաջարկել է հետևյալ ժամանակացույցը

«...-*Բացի Օձունի խաչմերուկի ճանապարհահատվածից (ԿՄ46+700-ԿՄ47+250)՝ մյուս ճանապարհահատվածների բոլոր ծրագրային աշխատանքները, որոնք չեն համարվում ազդակիր՝ պայմանավորված գազատար խողովակների (մասնավոր+հանրային) տեղափոխմամբ պետք է հանձնվեն 2021թ.-ի օգոստոսի 31-ին*։...»

***Որպես առկախ խնդիր նշելով Օձունի խաչմերուկի և գազատարի տեղափոխման հետ կապված խնդիրները, այդ աշխատանքների ազդակիր համարվող աշխատանքների ժամկետի որևէ երկարաձգում չի սահմանել, սակայն այդ աշխատանքների հետ որևէ կապ չունեցող, այդ աշխատանքների իրականացման ազդակիր չհամարվող աշխատանքների կատարման ժամկետները, փաստացի առանց որևէ հիմնավորման, առաջարկել է երկարաձգել մինչև 2021թ.-ի օգոստոսի 31-ը։***

Պատվիրատուն համաձայնվելով նշված ոչնչով չհիմնավորված առաջարկությանը, 2021թ.-ի հունիսի 8-ին, պայմանագրով սահմանված ավարտի ժամկետից 206 օր անց, Կապալառուի հետ կնքել է 30.11.2017թ.-ին կնքված թիվ CW-ICB-M6/2016-1 պայմանագրի Փոփոխություն թիվ 2-ը որով աշխատանքների ավարտի ժամկետը երկարաձգվել է 290 օրով և սահմանվել 2021թ.-ի օգոստոսի 31-ը։

ԿՄ46+700-ԿՄ47+250 ճանապարհահատվածում Օձունի խաչմերուկի կառուցման աշխատանքների ազդակիր աշխատանքների պայմանագրային գինը կազմում է 343,020.72 հազ. դրամ, իսկ ԿՄ45+700-ԿՄ47+740 հատվածում գազատար խողովակների տեղափոխման աշխատանքներից որևէ աշխատանք ազդակիր չէ։

Այսպիսով, պայմանագրով սահմանված ավարտի ժամկետում չավարտված 3,184,237.50 հազ. դրամի աշխատանքներից 2,841,216.78 հազ դրամի աշխատանքները փոփոխության համար որպես հիմք նշված աշխատանքների ոչ ազդակիր աշխատանքներ են, հետևաբար, համաձայն ՊԸՊ 8.7 կետի պահանջի, այդ աշխատանքների չկատարման համար պետք է հաշվարկվեր վնասների փոխհատուցում՝ ուշացրած յուրաքանչյուր օրվա համար սահմանված ժամկետում չկատարված աշխատանքների արժեքի 0,1%-ի չափով, սակայն ոչ ավել, պայմանագրային գնի 10%-ը, ինչը չի կատարվել։ Մեր կողմից կատարված հաշվարկով պարզվել է, որ վնասների փոխհատուցման չափը արդեն 2021թ.-ի հունիսի դրությամբ հասնում է թույլատրելի առավելագույնի՝ ***536,837.20 հազ. դրամին***։

Օձունի խաչմերուկի կառուցման ոչ ազդակիր աշխատանքներից 1,848,673.50 հազ. դրամի աշխատանքներ չեն ավարտվել նույնիսկ մինչև 2021թ.-ի օգոստոսի 31-ը։

16.08.2021թ-ին Ինժեները, իր թիվ 16/08/RD/154/GP/2021 գրությամբ նորից դիմում է պատվիրատուին առաջարկելով ամբողջ Լոտ 1-ի համար, բացի Օձունի խաչմերուկի կառուցման աշխատանքները, որոնց ժամկետները կքննարկվեն հողօտարման և տարաբնակեցման հարցերը լուծելուց հետո, երկարաձգել մինչև 2021թ. նոյեմբերի 30-ը, որպես հիմք նորից նշելով նախկին գրությունում նշված գազատարի տեղափոխման աշխատանքների հատ կապված խնդիրները, որը ինչպես արդեն նշել ենք վերևում, պայմանագրով նախատեսված որևէ աշխատանքի վրա ազդող չէ։ Լրացուցիչ ավելացրել է ԿՄ47+400-ԿՄ48+100 հատվածում ճանապարհային լուսավորության իրականացումը, այն դիտարկելով որպես աշխատանքների նոր շրջանակ և նշելով, որ Փոփոխության հրահանգը պատրաստ է։

Հարկ է նշել, որ լուսավորության աշխատանքների խնդիրը Ալավերդու քաղաքապետի կողմից բարձրացվել է դեռևս 2020թ հունիսին, այդ աշխատանքները այլ աշխատանքների վրա ազդող աշխատանքներ չեն և դրանց նախագիծը պատվիրատուն ունեցել է նշված գրությունից դեռևս 3 ամիս առաջ։

Փաստացի միայն 700մ հատվածում լուսավորության աշխատանքներ իրականացնելու համար, որոնք ազդող չեն այլ աշխատանքների վրա և որոշումը ժամանակին կայացնելու դեպքում անհրաժեշտ չէր լինի դրանց իրականացման համար որևէ լրացուցիչ ժամկետ սահմանելը, քանի որ դրանց կատարումը մնացած աշխատանքներին զուգահեռ չէր պահանջի մնացած աշխատանքների արագացում, որն էլ նոր ծախսեր կգոյացներ Կապալառուի համար, ոչ թե միայն լրացուցիչ կատարվելիք աշխատանքների, այլ ողջ Լոտ 1-ի աշխատանքների ավարտը առաջարկվել է երկարաձգել 3 ամսով։

Պատվիրատուն համաձայնվում է առաջարկի հետ և 30.08.2021թ.-ին կողմերը կնքել են է 30.11.2017թ.-ին կնքված թիվ CW-ICB-M6/2016-1 պայմանագրի Փոփոխություն թիվ 3-ը, որով աշխատանքների պայմանագրային ավարտի ժամկետը երկարաձգվել է 381 օրով և սահմանվել 2021թ.-ի նոյեմբերի 30-ը։

Նոյեմբերի 30-ի դրությամբ չեն ավարտվել 1,972,508.50 հազ. դրամի աշխատանքներ։

26.11.2021թ.-ին Ինժեները թիվ 26/11/RD/211/GP/2021 գրությամբ նորից դիմում է Պատվիրատուին առաջարկելով ամբողջ Մ6 ծրագրի ավարտի ժամկետը երկարաձգել մինչև 2022թ. հունիս 15-ը Լոտ 1-ի մասով որպես երկարացման հիմք նշելով Օձունի խաչմերուկի, Վարորդների հանգստի գոտու կառուցման և ԿՄ50+690-ում զույգ կամուրջներից ՁԽԿ կամրջի երթևեկելի հատվածի վերակառուցումը և ԱՋԿ կամրջի վերականգնում։

Հարկ է նշել, որ դեռևս 28.06.2018թ.-ի թիվ 666 գրությամբ «Ճանապարհային ծրագրերի իրականացման կազմակերպություն» ՊՈԱԿ-ի տնօրենը Ալավերդի համայնքի քաղաքապետին տեղեկացրել է, որ այս զույգ կամուրջները կուսումնասիրվեն և դրանց հիմնանորոգումը հնարավորության սահմաններում կներառվեն Մ6 ճանապարհի վերականգնման և բարելավման ծրագրում։ Փաստացի ուսումնասիրելը և դրանք ծրագրում ներառելը, ինչով նաև Ինժեները փորձել է հիմնավորել աշխատանքները ևս 7 ամսով երկարաձգելը, ***տևել է 41 ամիս***։ Ընդ որում, աջ կամուրջի նախագիծը պատվիրատուն ունեցել է դեռևս 07.10.2019թ.-ին կամ շուրջ 2 տարի առաջ, իսկ ձախինը՝ 15.06.2021թ.-ին՝ շուրջ 5 ամիս առաջ։

29.11.2021թ.-ին կողմերի միջև կնքվել է թիվ CW-ICB-M6/2016-1 պայմանագրի Համաձայնագիր թիվ 4-ը, որով ոչ թե միայն լրացուցիչ կատարման ենթակա, այլ ողջ Լոտ 1-ի աշխատանքների ավարտի ժամկետն, առանց որևէ կիրառելի չափորոշիչներով և մեթոդաբանությամբ հիմնավորող հաշվարկների, երկարաձգվել է մինչև 2022թ.-ի հունիսի 15-ը։

**Լոտ 2 պայմանագիր CW-ICB-M6/2016-2**

Համաձայն 30.11.2017թ.-ին «Բլաք Սի Գրուփ և ԱԱԲ Պրոյեկտ» ՀՁ-ի հետ կնքված թիվ CW-ICB-M6/2016-2 պայմանագրի, Լոտ 2-ով աշխատանքների ավարտի ժամկետ է սահմանվել 14.11. 2020թ.։ Ավարտի օրվա դրությամբ 2,970,715.78 հազ. դրամ պայմանագրային ծավալից, համաձայն միջանկյալ վճարման վկայականների, կատարված է եղել ընդամենը 983,200,50 հազ. դրամի աշխատանքներ կամ 1,987,514.50 հազ. դրամի աշխատանքներ չեն ավարտվել պայմանագրով սահմանված ավարտի ժամկետում։

Պայմանագրով սահմանված ավարտի ժամկետից 120 օր անց՝ 15.02.2021թ.-ին Ինժեները թիվ 15/02/RD/25/GP/2021 գրությամբ առաջարկել է աշխատանքների ավարտի ժամկետը երկարաձգել, որպես հիմնավորում նշելով ԿՄ57+600-ԿՄ58+100 հատվածում ճանապարհահատվածի վերանախագծումը, Ալավերդու մի շարք հատվածներում ճանապարհային լուսավորության տեղադրման նախագիծը, ԿՄ52+500-ԿՄ52+900 հատվածում թափվող անձրևաջրերի կառավարման համար հիդրավլիկ սարքերի նախագծումը և ԿՄ50+400 խաչմերուկի բարելավման նախագիծը, միաժամանակ նշելով, որ եթե 2021թ. ապրիլի կեսին նշված խնդիրները կլինեն լուծված և կունենան առաջընթաց շինարարության մեկնարկ թույլ տվող մակարդակում, ապա Լոտ 2 ծրագիրը կարող են հանձնել 2021թ. մայիսի 31-ին։

Կողմերի միջև 08.06.2021թ.-ին՝ պայմանագրով սահմանված ավարտի ժամկետից 206 օր անց կնքվել է 30.11.2017թ.-ին կնքված թիվ CW-ICB-M6/2016-2 պայմանագրի փոփոխություն թիվ 2-ը որով աշխատանքների ավարտի ժամկետը երկարաձգվել է 290 օրով և սահմանվել 2021թ.-ի օգոստոսի 31-ը։

Փոփոխության համար որպես առկախ խնդիր նշված «...ԿՄ52+500-ԿՄ52+900 հատվածում թափվող անձրևաջրերի կառավարման համար հիդրավլիկ սարքերի նախագծումը...» չէր կարող հանդիսանալ ժամանակի երկարաձգում պահանջող խնդիր, այն էլ առկախ, քանի որ այդ աշխատանքների նախագծում փաստացի չի պահանջվել և չի կատարվել, դրանց կատարումը չի պահանջել Պատվիրատուի համաձայնությունը և այդ աշխատանքները կատարվել են Ինժեների տված աշխատանքային գծագրերով և ուղղակի հրահանգով։ Այս աշխատանքները, ինչպես նաև Ալավերդու լուսավորության աշխատանքները և ԿՄ50+400-ում խաչմերուկի բարելավման աշխատանքները չունեն իրենցով պայմանավորված ազդակիր աշխատանքներ։ Միայն ԿՄ57+600-ԿՄ58+100 հատվածում ճանապարհահատվածի ծրագրի փոփոխության աշխատանքներն ունեն ազդակիր աշխատանքներ 240,477.49 հազ. դրամի չափով, հետևաբար, պայմանագրային ավարտի ժամկետում՝ մինչև 14.11.2020թ.-ը չավարտված և ազդակիր չհամարվող 1,747,037.02 հազ. դրամի (1,987,514.50-240,477.49) աշխատանքների համար համաձայն ՊԸՊ 8.7 կետի պետք է հաշվարկվեր վնասների փոխհատուցում ուշացրած յուրաքանչյուր օրվա համար սահմանված ժամկետում չկատարված աշխատանքների արժեքի 0,1%-ի չափով, սակայն ոչ ավել քան պայմանագրային գնի 10%-ը ինչը չի կատարվել։ Մեր կողմից կատարված հաշվարկով պարզվել է, որ վնասների փոխհատուցման չափը արդեն 2021թ.-ի հուլիսի դրությամբ հասնում է թույլատրելի առավելագույն ***371,841.62 հազ. դրամին։***

Որպես փոփոխության հիմք նշված ԿՄ57+600-ԿՄ58+100 հատվածի փոփոխված նախագիծը պատվիրատուն ունեցել է դեռևս 29.03.2021թ. հետևաբար, համաձայն Ինժեների, այն պետք է ավարտված լիներ 31.08.2011թ.-ին։ Ալավերդու լուսավորության նախագիծը առկա է եղել 12.05.2021թ.-ին կամ ակնկալվող ժամկետից ընդամենը 27 օր ուշացմամբ, հետևաբար, այն պետք է ավարտվեր սահմանված ժամկետից առավելագույնը 27 օր ուշացմամբ, սակայն հաշվեքննությամբ ընդգրկվող ժամանակահատվածի վերջի՝ 31.12.2021թ. դրությամբ նշված երկու աշխատանքներն էլ ավարտված չէին։

Երկարաձգված ավարտի ժամկետի՝ 31.08.2021թ. դրությամբ վերը նշված փոփոխությամբ ազդակիր չհամարվող 1,747,037.02 հազ. դրամ աշխատանքներից՝ որոնք պետք է ավարտված լինեին դեռևս 14.11.2020թ.-ին, 1,114,229.00 հազ. դրամի աշխատանքներ չեն ավարտվել։

16.08.2021թ.-ին Ինժեները, իր թիվ 16/08/RD/156/GP/2021 գրությամբ դիմել է պատվիրատուին առաջարկելով Լոտ 2-ի ողջ աշխատանքների համար ավարտի ժամկետը երկարաձգել մինչև 30.11.2021թ.։ Որպես երկարացման փաստարկներ նորից նշվել են նախորդ գրությունում նշված երեք հարցերը (որոնցից 2-ը պետք է ավարտված լինեին) որոնց ավելացվել է ԿՄ54+931-Կմ54+952-ում ՁԿԽ վերջերս փլուզված ստորին հենապատի աշխատանքները, որի նախագիծը պատվիրատուին ստացել է 06.15.2021թ.-ին։

Նշված ժամկետում նույնպես չեն ավարտում աշխատանքները։ Ավարտի օրվա դրությամբ ավարտված չեն եղել 1,310,997.00 հազ. դրամի աշխատանքներ։

Ինժեները իր 26.11.2021թ.-ի թիվ 26/11/RD/GP/2021 գրությամբ, առանց որևէ կիրառելի չափորոշիչներով և մեթոդաբանությամբ հիմնավորող հաշվարկների, առաջարկել է ողջ Մ6-ի ավարտի ժամկետը երկարաձգել մինչև 15.06.2022թ. Լոտ 2-ով որպես հիմնավորում նորից նշելով

ԿՄ57+625-ԿՄ58+121-ում ճանապարհի ծրագրի փոփոխությունը, որը որպես խնդիր դեռևս արձանագրվել էր 2018թ.-ին, նախագիծը առկա էր 2021թ. մարտին, փոփոխության հրահանգով պատվիրել են կատարել 2021թ. սեպտեմբերին, Կապալառուն սեպտեմբեր-հոկտեմբեր ամիսներին որևէ աշխատանք չի կատարել և այն իրենից ներկայացնում է առավելագույնը 2 ամսվա աշխատանքներ, քանի որ նոյեմբեր-դեկտեմբերին կատարվել են աշխատանքների 90%-ից ավելին։ *Բացի այդ, այս փոփոխությամբ կապալառուից նվազեցվել են ժայռային հանույթի աշխատանքներ, որոնց կատարումը, համաձայն Կապալառուի, կպահանջեր 12 ամիս*։

ԿՄ50+400-ում խաչմերուկի բարելավման նախագիծը առկա է եղել արդեն 2021թ. հուլիսի 22-ին։

ԿՄ54+931-ԿՄ54+952 փլուզված պատի վերականգնումը իրենից ներկայացնում է ընդամենը 1,399.33 հազ. դրամի աշխատանքներ։

29.11.2021թ. կողմերը կնքել են CW-ICB-M6/2016-2 պայմանագրի Փոփոխություն թիվ 4-ը, որով աշխատանքների ավարտի ժամկետը երկարաձգվել է մինչև 15.06.2022թ. կամ ընդամենը 21գծմ պատի վերականգնման, մեկ խաչմերուկի բարելավման (ճանապարհածածկի լայնացման) և շուրջ 5000խմ ժայռային լիցքի կատարման համար (որը կատարվել է մեկ ամսում) ամբողջ ԼՈՏ 2-ի աշխատանքների ավարտի ժամկետը, որոնք որևէ ազդեցություն չունեն այս չնչին լրացուցիչ ծավալներից, երկարաձգել են 197 օրով։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումները։***

ՊԸՊ 8․7 կետը կիրառելի է այն դեպքում, երբ Կապալառուն "Ավարտի Ժամկետում" չի ավարտում աշխատանքները և ժամկետը չի երկարացվում։ Այս դեպքում Կապալառուն պարտավոր է շարունակել և ավարտել աշխատանքները և նրա նկատմամբ կիրառվում են սահմանված տույժերը՝ աշխատանքների ավարտի ուշացման յուրաքանչյուր օրվա համար։ Հաշվետվությունում ներկայացված դեպքերի պարագայում կատարվել են ժամկետի երկարացումներ՝ սահմանելով նոր "Ավարտի ժամկետներ" և ՊԸՊ 8․7 կետն արդեն առնչվում է նոր "Ավարտի Ժամկետի" հետ։ Բացի այդ առկա է FIDIC փորձագետ Ջեֆրի Սմիթի եզրակացությունը՝ " Delay damages are only due if there is no entitlement/agreement to an extension of time. Ուշացման տույժերը կիրառելի են միայն, եթե ժամկետի երկարացման իրավունք կամ համաձայնություն չկա"։

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Չի ընդունվում։ Հաշվեքննվող օբյեկտը մեկնաբանել է պայմանագրի կետը։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն CW-ICB-M6/2016-1, CW-ICB-M6/2016-2, CW-ICB-M6/2016-3 պայմանագրերի ՊԸՊ 8.6 կետերի, N ADB/M6/CS/QCBS/01 պայմանագրի Հավելված Ա-ի 3.2.2 կետի (vi) ենթակետի և 3.3 կետի (iv) ենթակետի պահանջների հետ***

Համաձայն

* ՊԸՊ 8.6 կետի պահանջի, եթե փաստացի առաջընթացը չափազանց դանդաղ է Ավարտելու ժամկետների սահմաններում աշխատանքներն իրականացնելու համար, և եթե Ինժեների կարգադրությամբ Կապալառուի ներկայացրած վերամշակված ծրագիրը և ուղեկցող հաշվետվությունները նույնպես չեն կարող ապահովել առաջընթացի արագացումը, ապա Ինժեները պետք այլ բան կարգադրի, և Կապալառուն պետք է ընդունի այդ վերամշակված մեթոդները, որոնք կարող են պահանջել Կապալառուի ռիսկով և նրա հաշվին ավելացնել աշխատանքային ժամերի, Կապալառուի անձնակազմի կամ ապրանքների քանակը: Եթե նշված վերամշակված մեթոդները Պատվիրատուի լրացուցիչ ծախսերի պատճառ են դառնում, ապա Կապալառուն պետք է վճարի այդ ծախսերը։
* Հավելված Ա-ի 3.2.2 կետի (vi) ենթակետի, Ինժեները անհրաժեշտության դեպքում պետք է ապահովի աշխատանքների համապատասխանությունը ծրագրին, Պատվիրատուին տեղեկացնի աշխատանքների իրականացման գրաֆիկում ցանկացած հնարավոր ուշացումների մասին և ձեռնարկի բոլոր անհրաժեշտ գործողությունները հնարավոր ուշացումները կանխելու համար։
* Հավելված Ա-ի 3.3 կետի (iv) ենթակետի, Ինժեների կողմից ներկայացված ամսական առաջընթացի հաշվետվությունները պետք է պարունակեն առաջընթացի մոնիտորինգ, աշխատանքների ցանկացած ուշացման պատճառները և բացատրությունը, աշխատանքների ընթացքում առաջացած խոչընդոտների մանրամասն նկարագրությունը և դրանց հաղթահարման առաջարկությունները, տեղեկատվություն աշխատանքների ընթացքում ի հայտ եկած նախագծային փոփոխություններ կատարելու անհրաժեշտությունների մասին և արդեն կատարված նախագծային փոփոխությունների մասին։

Չնայած նրան, որ ոչ մի Լոտով աշխատանքները չեն ավարտվել պայմանագրով սահմանված ավարտի ժամկետում՝ 14.11.2020թ.-ին և այդ օրվա դրությամբ ունեցել են սահմանվածից էականորեն պակաս առաջընթաց Լոտ 1-ով ընդամենը 43,1%, Լոտ 2-ով 32.5% և Լոտ 3-ով 35.4%, Ինժեները Պատվիրատուին ոչ մի դեպքով չի տեղեկացրել հնարավոր ուշացումների մասին, չի կարգադրել Կապալառուներին կիրառելու այլ վերամշակված մեթոդներ և որևէ գործողություն չի ձեռնարկել այդ ուշացումները թույլ չտալու համար բացառությամբ Լոտ 1-ի օգնականի (համաձայն պայմանագրի դրույթների ենթակապալառուի) 6.1.12-րդ անհամապատասխանությունում նշված դեպքի։ Ընդ որում` այդ դեպքի համար իր առաջարկած միջոցառումները որևէ դրական արդյունք, այն է` առաջընթաց, չեն գրանցել։

Ամսական առաջընթացի հաշվետվություններում որևէ ուշացման համար ոչինչ չի նշվել, չեն նշվել դրանց պատճառները և բացատրությունները, աշխատանքների ընթացքում առաջացած խոչընդոտները և դրանք հաղթահարելու առաջարկությունները, նախագծային փոփոխություններ կատարելու անհրաժեշտությունները։ Ավելին 2020 թվականի հունվարից մինչև 2021թ. նոյեմբեր կազմված ամսական առաջընթացի հաշվետվությունների ուսումնասիրությամբ պարզվել է, որ 2020թ.-ի հունվարից մինչև 2021թ. հունիսը կազմված բոլոր թվով 17 ամսական առաջընթացի հաշվետվությունների «Հիմնական ռիսկեր, ակնարկ» բաժնում տառացիորեն նշվել են նույն, ոչինչ չասող, ընդհանրական նախադասությունները, այն է՝

*«...Գոյություն ունեն մի շարք խնդիրներ և հանգամանքներ, որոնք կարող են ընդհանուր առմամբ կամ մասնավորապես վտանգել Ծրագրի նախատեսված առաջընթացը: Այդ ռիսկերը հակիրճ նշվում են ստորև: Հիմնական ռիսկերը պայմանավորված են հետևյալ գործոններով՝*

* *Նախագծային գծագրերում առկա տեխնիկական խնդիրներ,*
* *Նախորդ տեղագրական ուսումնասիրության և նախագծային տվյալների անճշտություններ,*
* *Այլ տեխնիկական խնդիրներ, որոնք կարող են ծագել ծրագրի իրականացման առաջիկա ամիսների ընթացքում,*
* *Նախագծի փոփոխությունների և վերանայումների կարիք, ըստ հայտնաբերված թերությունների,*
* *Լոտ 2 Կապալառուի մրցույթային փաթեթի արժեքը կարծես թե նշանակալի ցածր է քան գնահատումը, և այն կարող է իրականացման տեսանկյունից Կապալառուի հետ առաջացնի դրամական հոսքերի խնդիր:...»*

Հատկանշական է, որ այս տիպային տեքստը կրկնվում է նաև պայմանագրային ավարտի ժամկետի ամսաթվից՝ 2020թ.-ի նոյեմբերից մինչև պայմանագրի ժամկետների երկարաձգումների վերաբերյալ համաձայնագրեր կնքելու ամսաթիվը՝ 2021թ հունիսն ընկած ժամանակահատվածի համար կազմված ամսական առաջընթացի հաշվետվություններում։

2020թ.-ի հունիսից հետո նույնպես այս տիպային տեքստը կրկնվում է, սակայն ավելացվել է նոր նախադասություն, այն է

* *Լոտ 1 Կապալառուի օգնականը դադարեցրել է շինարարական աշխատանքների իրականացումը հունիս ամսին սնանկացման հետևանքով:*

Որպես Ինժեների կողմից առաջարկված միջոցառումների կատարում Կապալառուի կողմից ենթակապալառուի հետ ենթակապալի պայմանագրի խզման փաստը, որը համաձայն Ինժեների տրամաբանության պետք է կանխեր աշխատանքների փոքր առաջընթացը և ապահովեր Լոտ 1-ի աշխատանքները սահմանված ժամկետում ավարտելը, հաշվետվությունում նշվել է որպես ենթակապալառուի սնանկացում, ավելին` Ինժեների և Կապալառուի կողմից իրենց տրամաբանությամբ աշխատանքների առաջընթացը ապահովելու համար կատարված քայլը հաշվետվությունում ներկայացվել է որպես աշխատանքների առաջընթացը խոչընդոտելու փաստ (մանրամասն տե՛ս թիվ 6.1.12-րդ անհամապատասխանությունում)։

Ինչ վերաբերում է *նախագծային գծագրերում առկա տեխնիկական խնդիրներին և նախորդ տեղագրական ուսումնասիրության և նախագծային տվյալների անճշտություններին, ապա, համաձայն* N ADB/M6/CS/QCBS/01 պայմանագրի ՊԸՊ 3.3 կետի (ii) ենթակետի պահանջի, Ինժեները պետք է մանրամասն ուսումնասիրեր նախագծերը, տեխնիկական մասնագրերը, գծագրերը, ամփոփագրերը և ցանկացած թերություն կամ սխալ հայտնաբերելու դեպքում առաջարկեր դրանց ուղղում կամ վերանախագծում դրանք ներառելով նախագծի վերանայման հաշվետվությունում, որը կազմվել է 2018թ.-ի սեպտեմբերի 7-ին։

Ընդ որում, 2020թ.-ի հոկտեմբերի ամսական առաջընթացի հաշվետվությունում, երբ աշխատանքների ավարտին մնացել է ընդամենը 14 օր, Լոտ 1-ով կատարված է եղել ճանապարհային պատվածքի ընդամենը 1%-ը, Լոտ 2-ով 32.5%-ը և Լոտ 3-ով՝ 49,8%-ը։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն N CW-ICB-M6/2016-1 պայմանագրի ՊԸՊ 4.4 կետի առաջին մասի և 5.1 կետի պահանջների հետ։***

Համաձայն պայմանագրի

* ՊԸՊ 4.4 կետի առաջին մասի պահանջի, Կապալառուն պատասխանատվություն է կրում Ենթակապալառուի բոլոր գործողությունների և սխալների, նրա գործակալների կամ աշխատակիցների համար։
* ՊԸՊ 5.1 կետի, Պայմանագրի շրջանակներում «Նշանակված ենթակապալառուն» նշանակում է Ենթակապալառու, որին, ***ըստ Ինժեների հրահանգի,*** Կապալառուն պետք է աշխատանքի ընդունի որպես Ենթակապալառու։

Ինժեները 22.11.2019թ թիվ 22/11/Lot 1/100/GP/2019, 07.08.22020թ թիվ 07/08/Lot 1/89/GP/2020, 24.09.2020թ թիվ 24/09/Lot1/165/GP/2020, 12.10.2020թ թիվ 12/10/Lot 1/131/GP/2020 և 28.04.21 թիվ 28/04/Lot1/33/GP/2021 գրություններով տեղեկացրել է պատվիրատուին և «Հորիզոն-95» ՍՊԸ և «Օբերոսլեր» ԿԱՎ ՀՁ-ին, որ Լոտ 1-ում, հիմնականում Կապալառուի «...օգնականի...» կողմից (ՀՀ օրենսդրության, պայմանագրի և ՖԻԴԻԿ-ի տերմինաբանությամբ՝ ենթակապալառուի), աշխատանքներն իրականացվում են ՊԸՊ-ի պահանջների, տեխնիկական մասնագրերի և շինարարական նորմերի պահանջների էական խախտումներով, ընդհուպ նշելով, որ «...Օգնականը չի կարող հաստատել, որ միտված է հանձնել հողային պաստառը համաձայն նախագծի և հանձնարարականների, համագործակցել ստորին հենապատերի և հագնող պատերի հարցի լուծման շուրջ, Կապալառուն չի կարող ներկայացնել հատված առ հատված աշխատանքային ծրագիրը համաձայն ՊԸՊ 8.6 կետի...», որ «...ծախսվել է 6 ամիս զրոյական արդյունքով (ապրիլ-սեպտեմբեր 2020թ.)...», որ 2020թ.-ի մարտին կատարված ստուգմամբ արձանագրել է, որ հողային պաստառի նիշը չի համապատասխանում նախագծայինին և հանձնարարել է շտկել այն, սակայն շուրջ վեց ամիս այն չի շտկվում։

Ինժեները 24.06.21թ.-ի թիվ 24/06/RD/117/GP/2021 գրությամբ Պատվիրատուին և Կապալառուին խիստ զգուշացրել է 2021թ. օգոստոս ամսվա վերջին ծրագրի ավարտի խափանման ռիսկի վերաբերյալ, նշելով որ համաձայն առաջընթացի ծրագրի ԿՄ38+450-ԿՄ43+140 հատվածի, որն իրականացվում է պայմանագրի օգնականի՝ Ճառագայթ ՍՊԸ-ի կողմից, բոլոր աշխատանքների՝ բացառությամբ ԿՄ39+760 հատվածի երկաթգծի կամուրջի, ավարտի ժամկետը 2021թ. օգոստոսի 31-ն է։ Գրությունում նշվել է, որ Պայմանագրի օգնականը 23.06.2021թ.-ին դիմել է Ինժեների թիմի ղեկավարին տեղեկացնելով, որ տվյալ օրվա դրությամբ նրա աշխատակազմը հայտարարել է գործադուլ պայմանավորված այն փաստով, որ չի վճարվել 3 ամսվա կտրվածքով և խնդրել արագացնել իր կողմից ներկայացված իրականացված աշխատանքների հայտարարագրերի փաթեթի առաջընթացը և ստուգել միջանկյալ վճարման վկայականը, այլապես դժվար կլինի վերսկսել աշխատանքները։ Ինժեները նշել է նաև, որ «...օգնականի իրականացված աշխատանքների հայտարարագիրը ***հիմնականում***պարունակում է օգնականի կողմից կամայականորեն իրականացված բոլոր աշխատանքները, ով երբևէ չի ստացել Ինժեների կամ Պատվիրատուի հաստատումը։ Ուստի, Ինժեներն այժմ պետք է որոշում կայացնի կամայական իրականացած աշխատանքների ընդունելի հատվածի վերաբերյալ, ինչպես նաև պայմանական վճարման գումարի չափի վերաբերյալ, քանի դեռ կամայական աշխատանքների ընդունելի հատվածը չի ընդգրկվել Փոփոխման մեջ։ Նշված որոշումը ենթակա է պատվիրատուի հաստատմանը։ Վերոնշյալը նշանակում է, որ ծրագիրն այս կետին հասցնելու ***միակ պատասխանատվությունը կրում է պայմանագրի օգնականը***։...Կապալառուի կամ օգնականի կողմից գործադուլի հայտարարումը կապալառուի ռիսկն է։....Սկսած 2019թ.-ի դեկտեմբերից մինչ օրս ամբողջ ենթահիմքի շերտի հանձնման ձախողման համար ***միակ պատասխանատուն հանդիսանում է պայմանագրի օգնականը***...»։ Ինժեները Պատվիրատուին և Կապալառուին խիստ զգուշացրել է, անհապաղ պետք է կիրառվի երկու միջոցառումներից ցանկացածը, «...***որպեսզի խուսափեն 2021թ.-ի օգոստոսի 31-ի դրությամբ ԿՄ38+450-ԿՄ43+140 հատվածի հանձնման ձախողումից.***

Միջոցառում 1՝ Կապալառուն անմիջապես գտնում է աշխատանքները շարունակելու ուղիներ

Միջոցառում 2՝ Պատվիրատուն նշանակում է ենթակապալառու աշխատանքները շարունակելու համար...»։

Այսպիսով, Ինժեները վերը շարադրված բազմաթիվ շեղումների և խախտումների համար պատասխասխանատու է ճանաչել պայմանագրի օգնականին (Ենթակապալառուին) մինչդեռ համաձայն ՊԸՊ 4.4 կետի պահանջի, Կապալառուն է պատասխանատվություն կրում Ենթակապալառուի բոլոր գործողությունների և սխալների, նրա գործակալների կամ աշխատակիցների համար։

Նշված գրությանը ի պատասխան պատվիրատուն իր 15.07.2021թ-ի թիվ 01.07.2200-2021 գրությամբ նշել է, որ Պատվիրատուն չի առարկում կապալառուի կողմից նոր ենթակապալառու ներգրավելու ինժեների առաջարկին, եթե կապալառուն չի առաջարկում աշխատանքները պատշաճ շարունակելու այլ՝ պայմանագրին համապատասխան միջոցառումներ, միաժամանակ նշում է, որ կապալառուն անհապաղ պետք է Պատվիրատուին և Ինժեներին տեղեկացնի Ինժեների կողմից վերը հիշատակված գրությամբ բարձրացված հարցերի վերաբերյալ իր հետագա գործողությունների մասին։

Ինժեների հանձնարարականից 26 օր, իսկ պատվիրատուի հանձնարարականից 20 օր անց Կապալառուն 20.07.2021թ.-ի թիվ Հ01-165 գրությամբ տեղեկացրել է, որ սկսել է Ճառագայթ ՓԲԸ-ի հետ ենթակապալի պայմանագրերը լուծելու գործընթացը։

Հարկ է նշել, որ Ֆիդիկ պայմանագրով Պատվիրատուին ենթակապալառու նշանակելու իրավասություն վերապահված չէ։ ՊԸՊ 5.1 կետով ենթակապալառու ***կարող է նշանակել Ինժեները։*** Բացի Ենթակապալառու նշանակելուց, ենթակապալառու կարող է ընտրվել նաև Կապալառուի կողմից ***Ինժեների հետ նախօրոք համաձայնեցնելով։*** Իսկ համաձայն 4.4 կետի Բ ենթակետի պահանջի, Ինժեների նախնական համաձայնությունը հարկավոր է պայմանագրում չնշված ենթակապալառուների ընտրության համար։

Փաստացի Կապալառուի կողմից չի կատարվել Ինժեների կողմից առաջարկված միջոցառումներից և Պատվիրատուի կողմից տրված հանձնարարականներից և ոչ մեկը, ՊԸՊ-ի 5.1 կետով կամ 4.4 կետի Բ ենթակետով սահմանված ընթացակարգով չի նշանակվել կամ չի ընտրվել ենթակապալառու և չի առաջարկել աշխատանքները շարունակելու ուղիներ։ 2021թ. հուլիս ամսին միջանկյալ վճարման վկայական չի կազմվել, իսկ օգոստոսի համար կազմվել է ընդամենը 42,371.00 հազ. դրամի միջանկյալ վճարման վկայական, որում հիմնական աշխատանքներից արտացոլված են ընդամենը 7256քմ ավազակոպճային շերտի պատրաստման աշխատանքներ՝ գումարով 4,353.72 հազ. դրամի։ Աշխատանքների որևէ առաջընթաց չի գրանցվել։ Աշխատանքները պայմանագրով սահմանված ժամկետում չեն հանձնվել։

Համաձայն Ինժեների վերը հիշատակված գրությունների, Ճառագայթ ՓԲԸ-ն իր կողմից կատարված աշխատանքների հայտարարագրերի առաջընթացի փաթեթները Ինժեներին ներկայացրել է ամիսներ առաջ։ Ինժեների կողմից առանց որևէ պատճառաբանության հետաձգվել է այդ հայտարարագրերում ներառված կամայական իրականացրած աշխատանքների ընդունելի հատվածի վերաբերյալ որոշում կայացնելը և դրանք Փոփոխության հրահանգում ներառելը։ Չի ընդունել այդ հայտարարագրերում ներառված ոչ կամայական՝ նախագծերին համապատասխան աշխատանքները (գրությունում նշված է, որ ***հիմնականում*** կամայական են)։ Գրության մեջ Ինժեները ոչինչ չի նշել նույն Լոտ 1-ի մյուս (ոչ Ճառագայթ ՓԲԸ-ի կողմից իրականացվող) հատվածի աշխատանքների առաջընթացի մասին, այնինչ նրանց ավարտի ժամկետը պայմանագրով նույնպես սահմանված է 2021թ. օգոստոսի 31-ը և նրանք նույնպես ունեցել են առաջընթացի շատ ցածր մակարդակ և պայմանագրով սահմանված ժամկետում չեն ավարտվել։

Համաձայն ՊԸՊ-ի 15.2 կետի, Պատվիրատուն իրավունք ունի դադարեցնել (լուծել) Պայմանագիրը, եթե Կապալառուն չի կատարում 15.1 կետի պահանջը՝ ուղղումներ կատարելու ցուցումը։ Համաձայն ՊԸՊ-ի 15.1 կետի, եթե Կապալառուն չի կարողանում կատարել իր պայմանագրային պարտավորություններից որևէ մեկը, Ինժեները կարող է ծանուցագրով պահանջել Կապալառուից, որ նա միջոցներ ձեռնարկի այդ իրավիճակը ողջամիտ ժամկետներում ուղղելու համար։

Վերը շարադրված բազմաթիվ դեպքերի և հիմքերի առկայության պայմաններում Պատվիրատուն չի օգտվել ՊԸՊ 15.2 կետով իրեն վերապահված իրավունքից՝ չի լուծել Կապալառուի պայմանագիրը։

Բացի այդ անհայտ է «Ճառագայթ» ՓԲԸ-ի կողմից ինքնակամ կատարված, սակայն Ինժեների կողմից ընդունման ոչ ենթակա որակավորված աշխատանքների հետագա ճակատագիրը։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումները***

- ՊԸՊ 4.4 կետի առաջին մասի պահանջի հետ անհամապատասխանություն առկա չէ, քանի որ առկա չեն հակառակը վկայող՝ Ենթակապալառուի գործողությունների համար Կապալառուի կողմից պատասխանատվություն չկրելու փաստեր։

- Եթե Կապալառուն որոշել է լուծել ենթակապալի պայմանագիրը «Ճառագայթ» ՓԲԸ-ի հետ և այլ ենթակապալառու չի առաջարկել, ուրեմն ընտրել է սեփական ուժերով աշխատանքները շարունակելու ուղին։

- Ինժեների վերը հիշատակված ոչ մի գրությունից չի հետևում, որ Ճառագայթ ՓԲԸ-ն իր կողմից կատարված աշխատանքների հայտարարագրերի փաթեթները Ինժեներին ներկայացրել է ամիսներ առաջ։ Ինժեների 24.06.2021թ-ի թիվ 24/06/RD/117/GP/2021 գրության մեջ ընդամենը նշված է, որ Ենթակապալառուն խնդրել է ընթացք տալ իր կողմից ներկայացված իրականացված աշխատանքների վերջին հայտարարագրին։

Ինժեները 1 ամսվա ընթացքում պատրաստել է ծավալուն Փոփոխման Հրահանգ N3-ի նախագիծը,որը ներառում է նաև հայտարարագրերում ներառված կամայական իրականացված աշխատանքների ընդունելի հատվածը, և 30․07․2021թ․ թիվ 30/07/RD/140/GP/2021 գրությամբ ներկայացրել է Պատվիրատուին։

Հայտարարագրերում ներառված ոչ կամայական՝ նախագծերին համապատասխան և անհրաժեշտ փաստաթղթերով հիմնավորված բոլոր աշխատանքները ընդունվել են։

- ՊԸՊ-ի 15.2 կետին համապատասխան Կապալառուի պայմանագրի լուծումը Պատվիրատուի իրավունքն է և այդ իրավունքից օգտվելը պարտադրված չէ։

Ճառագայթ ՓԲԸ-ի կողմից ինքնակամ կատարված սակայն Ինժեների կողմից ընդունման ոչ ենթակա որակավորված աշխատանքներն առանց համաձայնեցման կատարված ոչ անհրաժեշտ աշխատանքներ են, որոնք պարզապես չեն ընդունվել։

***Հաշվեքննող մեկնաբանությունը։***

Չեն ընդունվում, քանի որ

- Ենթակապալառուի գործողությունների համար Կապալառուի կողմից պատասխանատվություն կրելու փաստեր հաշվեքննության ընթացքում կամ պարզաբանումներին կից չի ներկայացվել։

- Կապալառուն ոչ թե պետք է *ընտրեր սեփական ուժերով աշխատանքները շարունակելու ուղին,* այլ *որպեսզի խուսափեն 2021թ-ի օգոստոսի 31-ի դրությամբ ԿՄ38+450-ԿՄ43+140 հատվածի հանձնման ձախողումից* պետք է անմիջապես գտներ աշխատանքները շարունակելու ուղիներ ինչը չի կատարել և դա փաստում է  *2021թ-ի օգոստոսի 31-ի դրությամբ ԿՄ38+450-ԿՄ43+140 հատվածի հանձնման ձախողումը։*

- Գրությունում նշված չէ, որ Ենթակապալառուն խնդրել է ***ընթացք տալ*** վերջին հայտարարագրերին, այլ նշված է, որ խնդրել է ***արագացնել*** իր կողմից ներկայացված իրականացված աշխատանքների հայտարարագրերի փաթեթի առաջընթացը և ստուգել միջանկյալ վճարման վկայականը։ Ենթակապալառուն Ինժեներին հայտարարագրերը ներկայացրել է դեռևս 2021թ ապրիլին, պարզաբանումներում նշված աշխատանքների ընդունման ժամկետից՝ 30.07.2021թ-ից ամիսներ՝ 4 ամիս առաջ։

Հայտարարագրերում ներառված ոչ կամայական աշխատանքները ընդունվել են ժամկետների էական ուշացումով։

* Հաշվեքննությանը և պարզաբանումներում չեն ներկայացվել չընդունած աշխատանքների ամբողջական ցանկը և ծավալները։ Պարզաբանումներից պարզ չէ չընդունված աշխատանքները հանդիսանում են այլ աշխատանքներ կատարելու համար անհրաժեշտ տեխնոլոգիական ցիկլի մի մաս թե ոչ, ոչ անհրաժեշտ աշխատանքներ կատարելու արդյունքում շրջակա միջավայրին վնաս հասցվել է թե ոչ, վերկանագնվել է շրջակա միջավայրի սկզբնական վիճակը՝ տեսքը թե ոչ։
  + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն CW-ICB-M6/2016-1 պայմանագրի ՊԸՊ 3.5, 12.1, 12.2 և 12.3 կետերի և ADB/M6/CS/QCBS/01 պայմանագրի Հավելված Ա-ի 3.2.2 կետի (Xxxiii) և (Xxiii) ենթակետերի և «Շին հրապարակի որակի և տեխնիկական հսկողության ապահովման ձեռնարկի» 9-րդ կետի պահանջների հետ։***

Համաձայն

* Հավելված Ա-ի 3.2.2 կետի (Xxxiii) ենթակետի պահանջի, Ինժեները պետք է ***չափագրի*** կատարված աշխատանքները և վարի դրանց մանրամասն հաշվառում, ներառյալ` չափագրումների գիրքը։
* Հավելված Ա-ի 3.2.2 կետի (Xxiii) ենթակետի պահանջի, Ինժեները միջանկյալ վճարման վկայակաները հաստատելու համար պետք է ***չափագրի*** աշխատանքները։
* ՊԸՊ 12.3 կետի (Գնահատում) պահանջի, աշխատանքների յուրաքանչյուր միավորի գնահատման միջոցով Պայմանագրի գնի և յուրաքանչյուր միավորի արժեքի կամ դրույքաչափի հետ համաձայնվելու կամ դրանք մերժելու համար Ինժեները պետք է գործի համաձայն ՊԸՊ 3.5 կետի (Որոշումներ) կիրառելով ՊԸՊ 12.1. և 12.2. ենթակետերի համաձայն որոշված կամ համաձայնեցված ***չափումները***: Ցանկացած նոր արժեք կամ դրույքաչափ պետք է առաջանա համապատասխան Պայմանագրային արժեքներից կամ դրույքաչափերից, ***ողջամիտ կարգավորումներով***: Եթե դրույքաչափերը կամ արժեքները չեն համապատասխանում նոր արժեքի կամ դրույքաչափի առաջացման համար, ապա այն պետք է առաջանա կատարվող աշխատանքների ողջամիտ ծախսերից (շահույթի հետ միասին)։
* ՊԸՊ 3.5 կետի պահանջի, երբ ՊԸՊ-ն նախատեսում է, որ ցանկացած հարցի հետ համաձայնվելու կամ հարցը որոշելու ժամանակ Ինժեները պետք է գործի համաձայն 3.5. ենթակետի, ապա Ինժեները ***խորհրդակցում է Կողմերից յուրաքանչյուրի հետ***` համաձայնության գալու համար: Եթե համաձայնությունը ձեռք չի բերվում, ապա Ինժեները գործում է համաձայն Պայմանագրի, *պատշաճ կերպով հաշվի առնելով բոլոր համապատասխան հանգամանքները:*
* ՊԸՊ 12.1 կետի պահանջի, աշխատանքները պետք է վճարման համար ***չափվեն և գնահատվեն*** սույն ենթակետին համաձայն: Ցանկացած ժամանակ, երբ Ինժեները պահանջ է ներկայացնում Աշխատանքների որևէ մասի չափման վերաբերյալ, նա պետք է այդ մասին ***տեղեկացնի*** Կապալառուի ներկայացուցչին, որը պետք է անհապաղ ներկայանա աշխատանքներում աջակցելու համար: Եթե Կապալառուն չի կարողանում մասնակցել, ապա Ինժեների կողմից անցկացրած չափումները ճանաչվում են որպես ճշգրիտ:

Փաստաթղթերի հիման վրա Աշխատանքների կատարվելիք չափումները պետք է իրականացվեն Ինժեների կողմից: Կապալառուն պետք է (երբ կպահանջվի) մասնակցի փաստաթղթերի ստուգմանն ու համաձայնեցմանը, և ստորագրի դրանք, եթե համաձայնվում է: Եթե Կապալառուն չի մասնակցում, ապա փաստաթղթերը համարվում են ճշգրիտ: Եթե Կապալառուն ստուգում է փաստաթղթերը և չի համաձայնվում դրանց հետ ու(կամ) չի ստորագրում դրանք, ապա Ինժեները *պետք է վերանայի փաստաթղթերը, հաստատի կամ փոփոխի դրանք և հաստատի փաստաթղթերի անվիճելի մասով վճարումները:*

* 12.2 կետի պահանջի, չափումները պետք է արվեն մշտական աշխատանքների յուրաքանչյուր միավորի մաքուր փաստացի քանակության վերաբերյալ։
* «Շին հրապարակի որակի և տեխնիկական հսկողության ապահովման ձեռնարկի» 9-րդ կետի, եթե պայմանագրում չկա տվյալ աշխատանքի համար գին, ապա գին պետք է հաշվարկվի համաձայն ՀՀ Քաղաքաշինության նախարարի 16.06.2008թ.-ի թիվ 41-Ն հրամանով հաստատված կարգի

Ինժեները Պատվիրատուին և Կապալառուին ուղղված 30.06.2021թ.-ի թիվ 30/06/RD/122/GP/2021 գրությամբ նշել է, որ Լոտ 1-ի Կապալառուն ներկայացրել է իրականացված աշխատանքների հայտարարագրեր, որոնք հիմնականում բաղկացած են կամայական աշխատանքներից։ Ի տարբերություն այն դեպքի, երբ այս նույն Լոտով, առանց Ինժեների հետ նախօրոք համաձայնեցման, ենթակապալի պայմանագիր էր կնքվել «ԱԱԲ Պրոյեկտ» ՍՊԸ-ի հետ և առանց Ենթակապալառուի կողմից աշխատանքները սկսելուց 28 օր առաջ այդ մասին Ինժեներին տեղեկացնելու, ենթակապալառուն իրականացրել էր ճանապարհային ծածկի մեծածավալ աշխատանքներ և դրանք ընդունվել էին Ինժեների կողմից, այս դեպքում աշխատանքները համարել է կամայական, քանի որ այդ աշխատանքներից ոչ մեկը չի ներկայացվել Ինժեների ուսումնասիրմանը կամ հաստատմանը նախքան դրանց կառուցման մեկնարկը։

Նշված գրությամբ Ինժեների կողմից որոշ աշխատանքներ ամբողջովին մերժվել են, որոշ աշխատանքների դեպքում նվազեցվել են ծավալները, իսկ որոշների դեպքում գները։

Գրությունում նշված փաստերի ուսումնասիրությամբ պարզվել է որ

* Գրության 1-ին կետում ինժեները նշում է, որ
* «... Կապալառուի օգնականը չի ներկայացրել որևէ որակավորման փաստաթուղթ կամ ստուգման հայտ կամ ծածկված աշխատանքների ակտերի հայտ։ Ուստի, անհայտ է, թե արդյո՞ք տեղադրված մետաղական ջրթող խողովակներն օգտագործված են թե՞ նոր։ Մետաղական ջրթող խողովակներից և ոչ մեկը չունի ներքին հակակորոզիոն պաշտպանություն։ Բոլոր մետաղական խողովակներին օգնականն իրականացրել է բիտումային ծածկույթ, սակայն Ինժեները չի կարող իմանալ, թե արդյո՞ք ծածկույթն իրականացվել է ժանգը մաքրելուց հետո...»։

Նշվածը փաստում է, որ «Սաֆեժ Էս. Էյ. և Հիլ Ինթերնեյշնլ» ՀՁ-ի կողմից տվյալ աշխատանքների նկատմամբ չի իրականացվել որևէ հսկողություն կամ աշխատանքների որակի տեխնիկական հսկողությունն իրականացվել է ոչ ամբողջական ծավալով։

* Երկաթբետոնյա ջրթող խողովակների փոխարեն տեղադրվել են մետաղական խողովակներ և կատարել է պայմանագրային գների նվազեցման հաշվարկներ։ Աշխատանքները գնահատելիս Ինժեները հիմնվել է Փ325մմ տրամագծով 5մմ հաստությամբ պատով մետաղական խողովակից պատյանի կառուցման համար ծավալաթերթում առկա գնի 40.5 հազ. դրամի վրա՝ այն տարածելով այլ տրամագծով և պատի հաստությամբ խողովակների վրա 1գծմ-ի քաշի համամասնությամբ, սակայն իրականացրել է նաև նվազեցումներ հաշվարկելով մետաղական խողովակներից յուրաքանչյուրի համար շահագործման ժամկետներ, այն համադրելով երկաթբետոնե խողովակների համար իր կողմից սահմանված շահագործման ժամկետին։

Ոչնչով չի հիմնավորվել երկաթբետոնյա խողովակների համար իր կողմից ընդունված 50 տարի շահագործման ժամկետը։ Մետաղական խողովակների շահագործման ժամկետ հաշվելիս առանց որևէ հիմնավորման ընդունել է կառուցվածքի պատի կրիտիկական հաստության չափեր և տարեկան մաշվածության տոկոս մմ/տարի։

Որևէ շինարարական աշխատանքի արժեքի հաշվարկի որևէ կարգ՝ այդ թվում ՊԸՊ-ով սահմանված կարգերը, որևէ մեթոդաբանություն, այդ թվում Ինժեների կողմից կազմված և Պատվիրատուի կողմից հաստատված «Շին հրապարակի որակի և տեխնիկական հսկողության ապահովման ձեռնարկը» չի նախատեսում նոր արժեքի հաշվարկ շահագործման ժամկետից ելնելով։ Կապալառուն աշխատանքի միավորի գին առաջարկելիս այն առաջարկում է այդ աշխատանքների ***նորմերով կամ նախագծով սահմանված*** շահագործման ժամկետների համար անկախ նրանից, թե այդ ժամկետը ինչքան է կազմում և պատասխանատվություն է կրում աշխատանքների նորմերին համապատասխան չկատարելու համար։ Կապալառուի կողմից Փ325մմ տրամագծով 5մմ պատի հաստությամբ խողովակից պատյանի տեղադրման առաջարկած գինը արդեն իսկ ենթադրում է, որ այդ գնով տեղադրված խողովակը պետք է ծառայի նորմերով սահմանված տևողությամբ, այսինքն եթե օրինակ դրա շահագործման ժամկետը ***նորմերով կամ նախագծով*** 16 տարի է, այդ գինն առաջարկվել է հենց 16 տարի շահագործման ժամկետի համար և եթե երկաթբետոնյա խողովակի փոխարեն տեղադրվել է մետաղական խողովակ, որի շահագործման ժամկետը ***նորմերով կամ նախագծով*** նույնպես սահմանված է 16 տարի, ուրեմն ծավալաթերթում առաջարկված գինը հենց այդ խողովակի համար կիրառելի գինն է։ Հակառակ դեպքում, ըստ Ինժեների կողմից ընդունված մեթոդաբանության, օրինակ` եթե երկաթբետոնյա ջրթող խողովակի փոխարեն կամայական տեղադրվեր հենց նույն Փ325մմ տրամագծով 5մմ պատի հաստությամբ մետաղական խողովակ, ապա այդ խողովակի 1գծմ-ի համար պետք է վճարվեր այդ աշխատանքի համար պայմանագրով արդեն իսկ առկա և հաշվարկի համար հիմք ընդունվող ***40,5 հազ. դրամի փոխարեն 12.96 հազ. դրամ***։ Բացի այդ, հաշվարկում հաշվի չեն առնվել, որ Փ325մմ տրամագծով մետաղական խողովակով պատյանի կառուցման աշխատանքներում բետոնե գլխադիրների արժեքը ընդհանուր արժեքում շուրջ 5%-է այն դեպքում, երբ 1000մմ խողովակների դեպքում այն կազմում է շուրջ 30%։ Տարբեր համամասնություններ ունեն նաև հողային աշխատանքների արժեքները՝ կախված նաև խողովակի տեղադրման խորությունից։ Նշված աշխատանքների արժեքների մասնաբաժինը ընդհանուր արժեքում տարբեր են նաև կախված խողովակի երկարությունից։

*Չնայած Ինժեները այս Լոտում անընդունելի է համարել մետաղական խողովակներով ջրթողերի կառուցումը Լոտ 3-ում նախագծով նախատեսվել և փաստացի կառուցվել է Փ1000մմ տրամագծով մետաղական խողովակից ջրթող։*

Ընդ որում, բացի Կապալառուի այս «օգնականի» (ենթակապալառուի) կատարված աշխատանքներից որևէ այլ, այդ թվում Եվրոպական ներդրումային բանկի աջակցությամբ իրականացվող «Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի վերականգնման և բարելավման ծրագրի» շրջանակում աշխատանքներ իրականացրած Կապալառուների կամ ենթակապալառուների կողմից կատարված աշխատանքների նոր միավոր գների հաշվարկում, ինժեները չի կիրառել նախատեսված և դրա փոխարեն նոր կատարված աշխատանքների շահագործման ժամկետների հարաբերակցությունը։

* 3-րդ կետով Ինժեները նվազեցրել է բուտաբետոնե հիմքերի գինը նշելով, որ բուտաբետոնը 30/70 համադրության փոխարեն կառուցվել է 50/50 (խամքար/բետոն) համադրությամբ և որպես իր կողմից ցույց տրված 50/50 (խամքար/բետոն) հարաբերակցությունը հիմնավորող փաստաթուղթ ներկայացրել է ***խրամուղու լուսանկարը***, որտեղ միայն առաջին շերտ բուտ քարերն են ։

Համաձայն ԳՕՍՏ 4001-ի 5.3, 6.13 և 6.14 կետերի պահանջի, առաքված բուտ քարի քանակը պետք է հաշվարկվի քարի զանգվածով։ Ծավալին անցում կատարելու անհրաժեշտության դեպքում հաշվարկը պետք է կատարվի ծավալային կշռի միջոցով։ Առանց վերը նշված հաշվարկները կատարելու, հիմնվելով ընդամենը խրամուղու լուսանկարի վրա, Ինժեները փորձել է հիմնավորել, որ խամքարաբետոնե հենապատերի հիմքում բուտաբետոնի խառնուրդը 30/70 համադրության փոխարեն կառուցվել է 50/50 (խամքար/բետոն) համադրությամբ և 1խմ բուտաբետոնի նոր գնի հաշվարկում հաշվարկել է 0,5 խմ բուտ քարի գին և 0,5 խմ բետոնի գին, այնինչ, համաձայն ՇՆևԿ IV-2-82 Մաս IV Գլուխ 2 հավելված 6-ի աղյուսակ 11-2-ի 1խմ բուտաբետոնի կառուցման համար անհրաժեշտ բուտ քարի և բետոնի ծավալների հարաբերակցությունը ոչ թե Ինժեների կողմից նշված 30/70–է, այլ 44/71 (1խմ բուտաբետոնի համար 1,15խմ բուտ քարի և բետոնի անհրաժեշտությունը հիմնավորվում է բուտ քարի ծավալային կշռով՝ 1խմ-ում առկա շուրջ 32% դատարկությունով, որը բետոնացման ընթացքում լցվում է բետոնով) այսինքն, բուտ քարի ծավալի շեղումը սահմանված նորմայից ոչ թե Ինժեների կողմից նշված 20 միավորն է (50-30), այլ ընդամենը 6 միավոր (50-44)։ 1խմ բուտաբետոնում 0,5խմ բուտի առկայության դեպքում անհրաժեշտ բետոնի ծավալը կկազմի ոչ թե Ինժեների կողմից առանց որևէ հիմքի ընդունված 0,5խմ, այլ 0,66 խմ (0,5\*32%+0,5) կամ 1 խմ բուտաբետոնի գինը իր իսկ մեթոդաբանությամբ հաշվարկի դեպքում *52.45 հազ. դրամի փոխարեն պետք է հաշվարկեր 66.94 հազ. դրամ, իսկ անհամապատասխան բուտաբետոնի 1մ3-ի արժեքի կրճատումը պետք է լիներ հաշվարկված 15.24 հազ. դրամի փոխարեն ընդամենը 756.21 դրամ (67.70-66.94)։*

* 4-րդ կետով նշել է, որ Ինժեների կարծիքով պայմանագրի օգնականը Ինժեներին և Պատվիրատուին վերաբերվում է որպես անգրագետ լսարանի, ավելացնելով, որ խստորեն մերժում է որևէ վճարում օգնականին ԿՄ42+400-ԿՄ42+450 ՁԽԿ սողանքում 3500խմ հողային աշխատանքներ կատարելու համար նշելով, որ սողանքի միակ պատասխանատուն օգնականն է։ Միևնույն ժամանակ չի ընդունել նաև հողային աշխատանքների 3500խմ ծավալի ճշտությունը և որպես այդ ծավալի ավել հաշվարկի հիմնավորում ներկայացրել է թվով 3 լուսանկարեր։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումները***

Կկատարվի մանրամասն վերլուծություն և վերահաշվարկ և անհրաժեշտ ճշգրտումները կարտացոլվեն վերջնական վճարման վկայագրում։

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Ընդունելի չէ անհրաժեշտ ճշգրտումները ոչ թե հաջորդ միջանկյալ վճարման վկայագրով այլ վերջնական վճարման վկայակագրով կատարելը։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն CW-ICB-M6/2016-1 պայմանագրի ՊԸՊ 1.2 կետի Գ և Դ ենթակետերի պահանջի հետ***

Համաձայն ՊԸՊ 1.2 կետի

* Գ ենթակետի պահանջի «*համաձայնություն», «համաձայն է» բառերը պահանջում են գրավոր համաձայնության առկայություն*։
* Դ ենթակետի պահանջի «գրավոր», «գրավոր տեսքով» բառերը նշանակում են ձեռքով գրված, տպած կամ էլեկտրոնային տեսքով հավաքված և մշտապես գրանցված տեքստերը։

Ինժեները Պատվիրատուին և Կապալառուին ուղղված արդեն վերը հիշատակված 30.06.2021թ.-ի թիվ 30/06/RD/122/GP/2021 գրության 7-րդ կետով նշել է, որ «...Պայմանագրի օգնականը Ինժեներին տվել է ***բանավոր համաձայնություն***՝ համաձայն որի ՖԻԴԻԿ Պայմանագրերի ոգու շրջանակներում, բոլոր լրացուցիչ աշխատանքների փոխհատուցումը չի կարող լինել ավելին, քան չեղարկված ստորին հագնող հենապատի արժեքն է՝ որն է 21,348,000 ՀՀԴ...» մինչդեռ համաձայն ՊԸՊ-ի 1.2 կետի Գ և Դ ենթակետերի «Համաձայնություն», «համաձայն է» բառերը ***պահանջում են գրավոր համաձայնության առկայություն***: Բացի այդ «ՖԻԴԻԿ Պայմանագրի ոգի» եզրույթը սուբյեկտիվ մեկնաբանություն է և տվյալ հիմնավորմամբ Ինժեների որևէ գործառույթ, իրավունք կամ պարտավորություն (այդ թվում աշխատանքները չընդունելու, փոփոխություն, գնի ավելացում կամ նվազեցում իրականացնելու) ՖԻԴԻԿ-ի պայմանագրով սահմանված չէ։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումները***

Կապալառուն կամայականորեն փոխել է ճանապարհի ծրագիծը՝ առանցքը տեղաշարժելով դեպի ձախ (դեպի երկաթգիծ)։ Արդյունքում դեպի ձախ է տեղաշարժվել նաև կմ39+125-կմ39+425 հատվածի խամքարաբետոնե վերին հենապատի առանցքը։ Սա հանգեցրել է աջակողմյան կմ39+380-կմ39+420 հատվածում ստորին հագնող պատի կառուցման անհրաժեշտության վերացման (արժեքը՝ 21,348,000 ՀՀԴ ) և կմ39+125-կմ39+425 հատվածում ձախակողմյան խամքարաբետոնե վերին հենապատի բարձրության ավելացման, ինչի արդյունքում տեղադրվել է լրացուցիչ 568խմ խամքարաբետոն՝ 38,453,600 ՀՀԴ արժեքով։ Ինժեները կայացրել է արդար որոշում՝ վերին հենապատին կատարված լրացուցիչ ծավալը փոխհատուցելով աջակողմյան կմ39+380-կմ39+420 ստորին հագնող պատի չեղարկմամբ խնայված 21,348,000 ՀՀԴ գումարի չափով՝ անկախ «Պայմանագրի օգնականի» բանավոր կամ գրավոր համաձայնության առկայությունից։

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Բերված պարզաբանումը որևէ առընչություն չունի արձանագրված անհամապատասխանության հետ։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն CW-ICB-M6/2016-1 պայմանագրի 4.4 կետի Բ և Գ ենթակետերի պահանջների հետ***

Համաձայն

* ՊԸՊ 4.4 կետի Բ ենթակետի պահանջի, Կապալառուի կողմից պայմանագրում չնշված ենթակապալառուների ընտրության համար անհրաժեշտ է Ինժեների նախնական համաձայնությունը։
* Համաձայն ՊԸՊ 4.4 կետի Գ ենթակետի, յուրաքանչյուր Ենթակապալառուի աշխատանքները սկսելուց 28 օր առաջ Կապալառուն պետք է Ինժեներին տեղեկացնի սկսելու ամսաթվի մասին (ներառյալ՝ այդ աշխատանքները Հրապարակում սկսելու մասին)։

Հաշվեքննությանը ներկայացվել են «Հորիզոն-95» ՍՊԸ և «Օբերոսլեր» ԿԱՎ ՀՁ-ի և «ԱԱԲ Պրոյեկտ» ՍՊԸ-ի միջև 23.10.2020թ.-ին և 01.10.2021թ. կնքված ճանապարհի ավազակոպճային շերտի, խճային հիմքի վերին շերտի և ասֆալտբետոնե ծածկի հիմնանորոգման աշխատանքների ենթակապալի պայմանագրեր առանց պատվիրված աշխատանքների ծավալների, որոնց կնքման համար «Հորիզոն-95» ՍՊԸ և «Օբերոսլեր» ԿԱՎ ՀՁ-ն ***չի ունեցել*** Ինժեների նախնական համաձայնությունը։ Բացի այդ, ենթակապալառուի կողմից աշխատանքները սկսելուց 28 օր առաջ Կապալառուն Ինժեներին չի տեղեկացրել սկսելու ամսաթվի մասին (ներառյալ՝ այդ աշխատանքները Հրապարակում սկսելու մասին):

Չնայած Կապալառուի կողմից վերը նշված պահանջների չկատարմանը, Ինժեների կողմից ընդունվել և վճարման են ներկայացվել «ԱԱԲ Պրոյեկտ» ՍՊԸ-ի կողմից ***կամայական*** կատարված աշխատանքները։

Ընդ որում, Ենթակապալի պայմանագիր է կնքվել մի ընկերության հետ, որը հանդիսանում է Լոտ 2-ի կապալառուն և 2020թ.-ի հոկտեմբերի դրությամբ կամ աշխատանքների ավարտի ժամկետից 14 օր առաջ ունեցել է աշխատանքների ընդամենը 32.5 % առաջընթաց։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումները***

ԱԱԲ Պրոեկտ» ՍՊԸ-ի կողմից Լոտ 1-ի տարածքում կատարված աշխատանքը Ինժեների կողմից դիտարկվել է որպես Լոտ 1-ի կապալառուի աշխատանք, չի համարվել կամայական և ընդունվել է, քանի որ իրականացվել է նախագծին համապատասխան։

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Անհամապատասխանությունը չի առարկվել։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն ՊԸՊ 13.1 կետի պահանջի նկատմամբ***

Համաձայն ՊԸՊ 13.1 կետի պահանջի, Կապալառուն պետք է կատարի ցանկացած Փոփոխությունը և հետամուտ լինի դրան, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ Կապալառուն անմիջապես տեղեկացրել է Ինժեներին (բոլոր մանրամասներով) այն մասին, որ նա չի կարողանում ձեռք բերել Փոփոխությունները կատարելու համար անհրաժեշտ Գույքը կամ/որ նման Փոփոխությունը հանգեցնում է Աշխատանքների հետևողականության կամ առաջընթացի էական փոփոխությանը:

ԿՄ50+690-ում զույգ կամուրջներից ՁԽԿ կամրջի երթևեկելի հատվածի վերակառուցումը և ԱՋԿ կամրջի վերականգնման լրացուցիչ աշխատանքները ներառվել են Լոտ 1-ի կապալառուի պայմանագրի փոփոխության հրահանգում այն դեպքում, երբ այդ ԼՈՏ 1-ը ընդգրկում է ԿՄ38+450-ից ԿՄ48+140 հատվածը և գրությունում նշված ԿՄ50+690-ում գտնվող կամուրջները չեն գտնվում Լոտ 1-ի հատվածում։ ԿՄ50+690-ը գտնվում է Լոտ 2-ի հատվածում և այն որպես լրացուցիչ կատարման ենթակա աշխատանք պետք է ներառվեր Լոտ 2-ի պայմանագրում։ Համաձայն Պատվիրատուի տված բանավոր հայտարարության, այն ներառվել է Լոտ 1-ի պայմանագրում, քանի որ Լոտ 2-ի Կապալառուն հրաժարվել է այդ աշխատանքները կատարելուց, մինչդեռ համաձայն ՊԸՊ-ի 13.1 կետի, Կապալառուն նման իրավասություն չունի։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումները***

Լոտ 2-ի Կապալառուն հրաժարվել է կամուրջների վերականգնման աշխատանքները կատարել նախահաշվային արժեքի սահմաններում։ 13․08․2020թ․ թիվ A\_368 գրությամբ Լոտ 2-ի Կապալառուն դիմել է Պատվիրատուին և խնդրել իրեն տրամադրել նախահաշվային գները, որպեսզի դրանց հիման Կապալառուն գնային առաջարկ ներկայացնի՝ դրական և բացասական զեղչերով, քանի որ կամուրջների վերականգնումն իրենց պայմանագրում նախատեսված չի եղել։ Կապալառուն նաև տեղեկացրել է, որ կամուրջների վերականգնման համար առաջարկվող գները չեն բխելու Նախնական պայմանագրային գներից։ Պատվիրատուն կամուրջների վերակագնման նախահաշվային գները տրամադրել է Կապալառուին 01․09․2020թ․ թիվ 1064 գրությամբ։ Կապալառուն 07․09․2020թ․ թիվ A\_376 գրությամբ Ինժեներին (պատճենը՝ Պատվիրատուին) ներկայացրել է գնառաջարկ, որը 2․2 անգամ գերազանցում էր նախահաշվային արժեքը՝ նշելով նաև, որ «իրենց գնառաջարկը վերջնական դիտարկված է և ենթակա չէ հավելյալ զեղչերի» և խնդրելով՝ իրենղ գնառաջարկին համաձայնելու դեպքում կազմել Փոփոխման Հրահանգ, իսկ հակառակ դեպքում չդիտարկել աշխատանքը իրենց հիմնական ծրագրի շրջանակներում։ Հաշվի առնելով, որ այս ծրագրով գնումների գործընթացը կառավարվում է ԱԶԲ-ի ուղեցույցների պահանջներով՝ ԱԶԲ-ի հետ համաձայնեցմամբ և Լոտ 1-ի Կապալառուի համաձայնությամբ կամուրջների վերականգնման աշխատանքներն ընդգրվել են Լոտ 1-ի պայմանագրում։

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Անհամապատասխանության փաստը չի առարկվել։

Պարզաբանումը ընդունելի չէ, քանի որ անհամապատասխանությունը որևէ կապ չունի գնման գործընթացի ԱԶԲ-ի ուղեցույցի պահանջների հետ։ Համաձայն «Շին հրապարակի որակի և տեխնիկական հսկողության ապահովման ձեռնարկի» 9-րդ կետի՝ փոփոխության ընթացակարգի, եթե փոփոխությունները առաջարկվում են Պատվիրատուի կողմից, ապա Պատվիրատուն պետք է առաջարկի մանրամասները տրամադրի Կապալառուին` առաջարկի գին տրամադրելու հանձնարարականով։ Ինժեները պետք է զննի և տա իր եզրակացությունը կապալառուի կողմից առաջարկված գների վերաբերյալ համաձայն աշխատանքների պայմանագրերի ծավալաթերթի կամ եթե պայմանագրում չկա գնի մասին որևէ նշում, ապա համաձայն գոյություն ունեցող օրենսդրության (համաձայն ՀՀ Քաղաքաշինության նախարարի 16.06.2008-ի թիվ 41-Ն հրամանի)։ Տվյալ պարագայում Կապալառուի առաջարկած գինը պետք է 100%-ով համընկներ նախահաշվային արժեքի հետ։

Կապալառուի կողմից լրացուցիչ աշխատանքների կատարումից հրաժարվելու հիմքերը հստակ շարադրված են Պայմանագրում։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն CW-ICB-M6/2016-1, CW-ICB-M6/2016-2, CW-ICB-M6/2016-3 պայմանագրերի ՊԸՊ-ի 14.1 կետի պահանջի նկատմամբ***

Համաձայն 14.1 կետի պահանջի, Կապալառուն պետք է յուրաքանչյուր ամսվա վերջում Ինժեներին ներկայացնի միջանկյալ վճարման վկայականի հայտավորումը, մանրամասն ներկայացնելով այն գումարները, որոնց նկատմամբ Կապալառուն իր կարծիքով իրավունք ունի, դրան կցելով բոլոր այն փաստաթղթերը, որոնք պետք է ընդգրկվեն այդ ամսվա ընթացքում տեղի ունեցած առաջընթացի հաշվետվությունում։

2021թ.-ին CW-ICB-M6/2016-1 պայմանագրի շրջանակում կազմվել են ընդամենը 6 միջանկյալ վճարման վկայականներ, CW-ICB-M6/2016-2 պայմանագրի շրջանակում 7 միջանկյալ վճարման վկայականներ և CW-ICB-M6/2016-3 պայմանագրի շրջանակում 6 միջանկյալ վճարման վկայականներ։

* 1. **11049-11001 «Միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների պահպանման և անվտանգ երթևեկության ծառայություններ»։**
     1. ***Առկա է անհամապատասխանություն ՀՀ կառավարության 04.11.2010թ.-ի թիվ 1419-Ն որոշմամբ հաստատված «Կարգ»-ի 11-րդ կետով սահմանված պահանջների հետ։***

Համաձայն «Կարգ»-ի 11-րդ կետի պահանջի, «...միայն պահպանման աշխատանքների կատարման արդյունքում ավտոմոբիլային ճանապարհի խումբը չի կարող փոխվել դեպի բարձր խմբի: Ավտոմոբիլային ճանապարհի խմբի փոփոխությունը դեպի ավելի բարձր խումբ կատարվում է միայն տվյալ ավտոմոբիլային ճանապարհի հիմնական, միջին նորոգումից կամ վերակառուցումից հետո...»

Հ36, Մ-4-Իջևան-Նավուր-Բերդ-Այգեպար ճանապարհահատվածի 21.1 կմ հատվածը (կմ42.1-կմ63.2) ըստ վիճակի 2021թ.-ի սպասարկման համար գնահատվել է «բավարար» և սպասարկվում է որպես ՀԲ(II) «միջին» սպասարկման մակարդակով: 2019թ. և 2020թ. համար կատարված ավտոճանապարհների վիճակների գնահատմամբ նշված ճանապարհի կմ 42.1-կմ45.2 և կմ56.3-կմ57.0 (3.8 կմ ) վիճակը գնահատվել է «հանրապետական վատ» : Առանց ավտոմոբիլային ճանապարհի հիմնական, միջին նորոգում կամ վերակառուցում իրականացնելու ճանապարհահատվածի վերոնշյալ հատվածը (3.8 կմ) ըստ վիճակի 2021թ.-ի պահպանման համար գնահատվել է «բավարար»: Հարկ է նշել, որ բավարար» ճանապարհահատվածի «միջին» պահպանման մակարդակը «թույլատրելի» պահպանման մակարդակից երկու մակարդակով բարձր պահպանման մակարդակ է և որին ներկայացվող պահանջները ավելի բարձր են և «թույլատրելի» պահպանման մակարդակի գները կազմում են «բավարար» պահպանման մակարդակի գների ընդամենը 44.8%-ը: 2021թ.-ի ընթացիկ ամառային պահպանման համար առանց հիմնավորման ճանապարհի վիճակը «վատ»-ից փոխել են «բավարար»-ի, ինչի արդյունքում ավել են վճարել 2,431.3 հազ. դրամ։

Հ38, Հ30-Թթուջուր-Նավուր-Հ36 40.1 կմ ճանապարհահատվածի խումբը ըստ վիճակի գնահատվել է «վատ» և 2021թ.-ին սպասարկվում է որպես ՀՎ(III) «թույլատրելի» սպասարկման մակարդակով, սակայն կիրառել են «հանրապետական բավարար» ճանապարհահատվածի «միջին» պահպանման մակարդակի միավորի գները: Պատվիրելով «թույլատրելի» պահպանման մակարդակ, սակայն կիրառելով ավելի բարձր մակարդակի՝ «բավարար» պահպանման մակարդակի գները՝ 2021թ.-ի կատարողականներով ավել են հաշվարկել 25,656.9 հազ. դրամ»։

Հ-70/Մ-6/ Մարց-Աթան կմ 0+000 – կմ 29+100 ճանապարհի խումբը ըստ վիճակի 2021թ.-ի սպասարկման համար գնահատվել էր «վատ»: Հարկ է նշել, որ ՀՀ կառավարության 13.02.2014 թվականի թիվ 265-Ն որոշման համաձայն տվյալ ճանապարհի ընդհանուր երկարությունը կազմում է 27.5 կմ: 2021թ.-ին, սպասարկվում է որպես ՀԲ(II) «միջին» սպասարկման մակարդակով: Հետևաբար, կիրառելով ավելի բարձր մակարդակի՝ «բավարար» պահպանման մակարդակի գները՝ 2021թ.-ի ընթացիկ ամառային պահպանման համար կատարողականներով ավել են հաշվարկել 17,043.7 հազ. դրամ»։

Հ73, Մ-4-Պարզ լիճ կմ 0.0 – կմ 0.3 հատվածը 2020թ.-ին գնահատված է եղել որպես «վատ»: 2021թ.-ի պահպանման համար տվյալ հատվածը գնահատվել է ՀԼ(I) «միջին» սպասարկման մակարդակով: Հետևաբար, կիրառելով ավելի բարձր մակարդակի՝ «բավարար» պահպանման մակարդակի գները՝ 2021թ.-ի ընթացիկ ամառային պահպանման համար կատարողականներով ավել են հաշվարկել 111.3 հազ. դրամ:

***Առարկություններն ու բացատրությունները***

*«Թույլատրելի» պահպանման մակարդակ սահմանվել է նախարարության պահանջով, քանի որ դա պայման էր միջազգային կառույցների կողմից վարկ տրամադրելու համար: Նոր հնգամյա մրցույթի պայմաններում այդ մակարդակը կսահմանվի: Իրականում 1.0 կմ ավազակոպճային ծածկի պահպանումը ավելի ծախսատար է՝ ինչը հիմնականում բացատրվում է (հեշտությամբ կարելի է հիմնավորել) այն պահպանելու տեխնոլոգիական գործողությունների հաճախականությամբ: Հաջորդ հնգամյա մրցույթում կներառվի նաև «Վատ» վիճակի ճանապարհահատվածների «Թույլատրելի» սպասարկման մակարդակով 1 կմ միավորի գինը: Հ-36 Մ-4 Իջևան-Նավուր-Բերդ-Այգեպար ճանապարհի կմ42.1-կմ63.2 հատվածի վիճակը 2019 և 2020թթ.-ին գնահատված է վատ և սպասարկվել է որպես «Թույլատրելի»: Թյուրիմացաբար 2021թ.-ի գնահատման ակտում ներկայացվել է «բավարար»՝ «միջին» պահպանման մակարդակով: Այս ամենը ֆինանսական հետևանքներ չի առաջացրել, քանի որ «վատ» «թույլատրելի» ճանապարհահատվածի 1կմ-ի ամառային սպասարկման գինն ընդունվել է հավասար «բավարար» «միջին» 1կմ ճանապարհահատվածի սպասարկման գնին։ Հ73, Մ4-Պարզ լիճ հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհի կմ0-կմ2.9 ճանապարհահատվածը հիմնանորոգվել է այլ գերատեսչության կողմից (Մոնթե Մելքոնյան վարժարան տանող հատված) և որոշ ժամանակ անց հատվածը ներառվել է ընթացիկ ամառային պահպանման ցանկում: Թյուրմացաբար նախորդ տարվա պահպանման ծրագրում ներառվել էր 2.6 կմ հատվածը: Իրականում կմ0-կմ0.3 հատվածը լավ վիճակում է: Մ-4 ճանապարհից դեպի Պարզ լիճ երթևեկությունը իրականացվում է նշված 0.3կմ հատվածից, ինչը Հ-73 ճանապարհի երկարությունը նվազեցնում է 1.3 կմ-ով: Այս հանգամանքը թույլ է տալիս զգալի միջոցներ խնայել: ՀՀ 13.02.2014թ. թիվ 265-Ն որոշման փոփոխության ժամանակ մեր կողմից կառաջարկվի որպես Հ-73 ճանապարհի մաս ընդունել այդ 0.3 կմ-ը: Հ- 70 Մարց-Աթան կմ0+000-կմ27.5 հատվածը (իրականում 27.5 կմ է, սակայն մեր կողմից թյուրիմացաբար գնահատվել է 29.1 կմ։ Ճանապարհը իրականում «բավարար» վիճակում է, սակայն մեր կողմից իրականացված դաշտային աշխատանքների հաշվարկներում սխալմամբ գնահատվել է որպես «վատ», սակայն համաձայնագրում ներառված է որպես «բավարար»: Այս ամենը ֆինանսական հետևանքներ չի առաջացրել, քանի որ «վատ» «թույլատրելի» ճանապարհահատվածի 1կմ-ի ամառային սպասարկման գինը ընդունվել է հավասար «բավարար» «միջին» 1կմ ճանապարհահատվածի սպասարկման գնին։ Նմանատիպ սխալները ինքնաբերաբար կվերանան, քանի որ 2022-2026թթ.-ի ճանապարհների պահպանման պայմանագրերում սահմանված է նաև «վատ» «թույլատրելի» ճանապարհահատվածի 1կմ-ի ամառային սպասարկման գինը։ Վերը նշված միջազգային կառույցների պահանջը հաստատող փաստաթուղթ գտնել չի հաջողվում, սակայն պարզ է, որ ճանապարհների նոր վիճակի ներմուծումը չէր կարող ինքնագործնեության արդյունք լինել:*

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Ըստ էության առարկություն չի ներկայացվել, իսկ բացատրությունը չի ընդունվում քանի որ

-Նախարարությունն իրավասու չէ պահանջել որևէ պահպանման մակարդակի սահմանում, պահպանման մակարդակները սահմանվում են ՀՀ կառավարության 04.10.2010թ.-ի թիվ 1419-Ն որոշմամբ հաստատված «Կարգ»-ով։

**-**Ընդհանրապես անհասկանալի է ինչ վարկի տրամադրման, ինչ միջազգային կառույցների և ինչ պահանջների մասին է հիշատակվում բացատրություններում։ Նշվածները հիմնավորող որևէ փաստաթուղթ հաշվեքննության ընթացքում և առարկություններին և բացատրություններին կից չի ներկայացվել։

-Անդրադարձ է արվել աշխատանքների ծախսատարությանը այն դեպքում, երբ պահպանման աշխատանքների դիմաց վճարումը կատարվում է ոչ թե պահպանությունն իրականացնողի փաստացի ծախսերով, այլ մրցույթի արդյունքում ձևավորված պայմանագրային գնով, որոնք, որպես կանոն, տարբերվում են միմյանցից։

-Չի նշվել, թե Հ73, Մ4-Պարզ լիճ հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհի կմ0-կմ2.9 ճանապարհահատվածը, որ ***«այլ գերատեսչության»*** կողմից է հիմնանորոգվել։ Չի ներկայացվել այդ փաստը հիմնավորող որևէ փաստաթուղթ։ Համաձայն «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի 8-րդ հոդվածի 2-րդ մասի ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների նախագծման, շինարարության, նորոգման և պահպանման, ինչպես նաև ճանապարհային երթևեկության կազմակերպման կահավորանքի շինարարության (տեղադրման), շահագործման, նորոգման և պահպանման ֆինանսավորումն իրականացվում է ՀՀ օրենքին համապատասխան` ՀՀ պետական բյուջեի միջոցների հաշվին: *Բյուջետային ծախսային ծրագրերի գլխավոր կարգադրիչը պետական ճանապարհային մարմինն է*: Համաձայն ՀՀ կառավարության 13․02․2014թ․ թիվ 265-ն որոշման 3-րդ կետի, ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային *ճանապարհների պետական ճանապարհային մարմին է սահմանվել ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարությունը։*

-Տեղի ունեցած «թյուրիմացությունների» և «սխալների» մասին տեղեկատվությունը ընդունում ենք ի գիտություն։

-Առաջացած ֆինանսական հետևանքները շարադրված են անհամապատասխանությունում։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն ՀՀ կառավարության 13.02.2014թ.-ի թիվ 265-Ն որոշման 4-րդ կետի 2)-րդ ենթակետով սահմանված պահանջների հետ։***

ՀՀ կառավարության 13.02.2014թ.-ին թիվ 265-Ն որոշման 4-րդ կետի 2)-րդ մասով սահմանվել է, որ Գյումրի, Վանաձոր, Կապան, Իջևան, Վաղարշապատ և Արմավիր քաղաքների տարածքներում գտնվող` ՀՀ ընդհանուր օգտագործման միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների մաս հանդիսացող հատվածների ***միայն երթևեկելի մասի ծածկի ընթացիկ նորոգման և ձմեռային պահպանության աշխատանքներն են իրականացվում*** ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարության կողմից։

* + - 1. Գյումրու, Վանաձոր և Վաղարշապատ քաղաքների տարածքներում գտնվող` ՀՀ ընդհանուր օգտագործման միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների մաս հանդիսացող հատվածների երթևեկելի մասի ծածկի ընթացիկ նորոգման և ձմեռային պահպանության աշխատանքները չեն ներառվել 2021թ. ձմեռային և ընթացիկ պահպանման աշխատանքների համաձայնագրերում և այդ ճանապարհահատվածների պահպանությունն իրականացվել է համայնքների կողմից։
      2. Կապան, Իջևան և Արմավիր քաղաքների տարածքներում գտնվող 21.5 կմ ընդհանուր երկարությամբ ճանապարհները ընդգրկվել են ձմեռային և ընթացիկ պահպանման համաձայնագրերում։ Համաձայն ՀՀ կառավարության 04.11.2010թ թիվ 1419-Ն որոշմամբ հաստատված Կարգի 2-րդ կետի, ավտոմոբիլային ճանապարհների պահպանման հիմնական խնդիրն է մշտապես ապահովել ավտոմոբիլային ճանապարհների՝ արհեստական կառույցների, ***հողային պաստառի***, տրանսպորտային հանգույցների, կահավորանքի և ինժեներական շինությունների (այսուհետ՝ ավտոմոբիլային ճանապարհ) պահպանվածությունն այնպիսի վիճակում, որը համապատասխանում է անվտանգ և անխափան երթևեկության ապահովման պահանջներին: Համաձայն նույն կարգի 4-րդ կետի 1-ին և 2-րդ ենթակետերի, ընթացիկ պահպանումը ավտոմոբիլային ճանապարհների ամբողջ երկայնքով ճանապարհի օտարման շերտի սահմաններում ***հողային պաստառի***, արհեստական կառույցների, տրանսպորտային հանգույցների, կահավորանքի և ինժեներական շինությունների նկատմամբ իրականացվող համալիր հիմնական գործողություններն են։ Համաձայն «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի 2-րդ հոդվածի 3-րդ պարբերության, ***հողային պաստառը***օտարման շերտի մաս է, որն ընդգրկում է ճանապարհի *երթևեկամասը, մայթերը, հարակից հեծանվային ուղիները, կողային առուները, կողնակները և բաժանիչ գոտին։* Պահպանման աշխատանքների կատարման պետական գնման պայմանագրերի հավելված 1-ում՝ տեխնիկական բնութագրերի 4-րդ կետի 2-րդ մասով սահմանվել է, որ կապալառուն պետք է ապահովի սպասարկվող ավտոճանապարհի հողային պաստառի, օտարման շերտի, երթևեկելի մասի պահպանվածությունը։ Հետևաբար, կապալառուն առաջարկած 1 կմ-ի միավոր գնով պետք է իրականացներ պայմանագրում սահմանված և տեղում առկա հողային պաստառի բոլոր էլեմենտների պահպանումը, և քանի որ նշված վայրերում իրականացվել է միայն երթևեկելի մասի պահպանում, ուստի կատարողականով պետք է վճարվեր միայն դրա գումարը Կարգի աղյուսակ 4-ում սահմանված մասնաբաժնով, համաձայն որի ընթացիկ ամառային պահպանման ցուցանիշների ապահովման ընդհանուր արժեքում ծածկը (երթևեկելի մասի) կազմում է ընդամենը 43%-ը, իսկ ընթացիկ ձմեռային պահպանման ժամանակ՝ 65%, հետևաբար, նշված ճանապարհների ամառային պահպանման աշխատանքների համար պետք է հաշվարկվեր պայմանագրային գնի 43%-ը, իսկ ձմեռայինի դեպքում՝ 65%), ինչը չի կատարվել և ինչի արդյունքում 2021թ.-ի ընթացքում ավել է հաշվարկվել 17,143.4 հազ. դրամ։ Ընդ որում` այդ հատվածների մայթերի, կողային առուների, կողնակների պահպանումն իրականացվել է Քաղաքապետարանների պատվերներով և դրանց համար վճարվել է համայնքային բյուջեներից։

***Առարկությունները և բացատրությունները***

*Մրցույթում միավոր գնի ներկայացման համար կապալառուն նախապես ուսումնասիրում է տվյալ տարածաշրջանի ճանապարհները, հաշվարկում դրանց պահպանման ծախսերը և ներկայացնում է Ճանապարհների 1.0 կմ-ի պահպանման միջինացված գինը: Յուրաքանչյուր կմ-ում տարբեր են արհեստական կառույցների, նշանների քանակը, ծածկի, կողնակի կամ մայթերի լայնությունների մեծությունները և յուրաքանչյուր կմ-ի համար մրցույթին առանձին գին սահմանելը իրագործելի չէ: Նշենք, որ քաղաքային պայմաններում շատ գործոններ (օրինակ ձմռանը քաղաքային ինտենսիվ երթևեկության և մայթերին կից կայանված մեքենաների առկայությամբ երթևեկելի մասից ձյան մաքրումը և մշակումը, կամ ամռանը նույն գործոնների ժամանակ փոսային նորոգման իրականացումը) դժվարացնում և ավելի ծախսատար են դարձնում պահպանման աշխատանքները: Մրցույթում միավոր գնի ներկայացման ժամանակ կապալառուի կողմից այս ամենը հաշվի է առնվել: Այն, որ ՀՀ կառավարության 13.02.2014թ. թիվ 265-Ն որոշման մեջ նշված 6 քաղաքներով անցնող ճանապարհահատվածների մեկ միավորի պահպանման արժեքն առնվազն նույնն է, ինչ միջինացված արժեքը, կարելի է ցույց տալ հետևյալ օրինակի վրա։ Միավոր կմ-ի միջինացված արժեքը հաշվարկվում է II-IV կարգի ճանապարների համար, որոնց առավել լայնությունը 8.0-9.0 մ է, նշված 6 քաղաքներով անցնող ճանապարհահատվածների լայնությունը տատանվում է 16.0-20.0 մ սահմաններում: Այսինքն, օրինակ 2 տոկոս փոսայնություն ունեցող ճանապարհի փոսերի ծավալը մոտ 180 ք.մ է (9.0\*1000\*0.02), համապատասխանաբար՝ այդ 6 քաղաքներինը՝ 360 ք.մ (18.0\*1000\*0.02): Գումարային արտահայտված տարբերությունը 1 կմ-ի համար կազմում է մոտ 1.17 մլն. դրամ.՝ 360\*6500=2.34 մլն.դր -- 180\*6500=1.17 մլն. դր. = 1.17 մլն. դրամ: Իսկ 1 կմ ճանապարհի պահպանման արժեքի ամենամեծ բաղադրիչը փոսային նորոգման արժեքն է:*

*ՀՀ կառավարության 04.11 2010 թ. N 1419-Ն որոշման հավելվածի ընթացիկ ամառային պահպանման ցուցանիշների ապահովման աղյուսակ 4-ում արտացոլված է թերացումների համար պահվող գումարների չափը: Այդ տոկոսները չեն արտացոլում պահպանման միավոր գնի գոյացման համամասնությունները:*

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Չի ընդունվում, քանի որ կապալառուն առաջարկած 1 կմ-ի միավոր գնով պարտավորվել է իրականացնել պայմանագրում սահմանված և տեղում առկա հողային պաստառի բոլոր էլեմենտների պահպանումը ճանապարհի ողջ երկայնքով` առանց բացառությունների (նշված քաղաքների տարածքներում գտնվող հատվածների համար պայմանագրերում բացառություններ արված չեն)։ Քանի որ նշված վայրերում իրականացվել է միայն երթևեկելի մասի պահպանում, ուստի կատարողականով պետք է վճարվեր միայն դրա գումարը։ Նշվածի մանրամասն հիմնավորումները հղումներով ներկայացված են անհամապատասխանության նկարագրությունում։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների 2021 թ.-ի պահպանման համար կնքված համաձայնագրերի և 2021 թ.-ի համար միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների պահպանման մակարդակների գնահատման ակտերի միջև:***

Հ-92, Հ-32-Մարմաշենի վանական համալիր ճանապարհի երկարությունը 2.3 կմ է: 2021 թ.-ի պահպանման համար գնահատվել է կմ 0 – կմ 2.0 հատվածը որպես բավարար (ճանապարհահատվածի փոսայնության տոկոսը կազմել է 1.4%): 2021 թ.-ի պահպանման համար համաձայնագրում ներառվել է կմ 0- կմ 2.3 հատվածը որպես «վատ» թույլատրելի սպասարկում պահանջվող մակարդակով: Համաձայնագրով 1 կմ ճանապարհի ընթացիկ ամառային պահպանման գինը 2021թ. համար կազմում է 1,320.0 հազ. դրամ, այնինչ «բավարար» վիճակի ընթացիկ ամառային պահպանման գինը միջին սպասարկում պահանջվող մակարդակով 2021թ. համար կազմում է 1,258.32 հազ. դրամ: Տարբերությունը 2021 թ.-ի համար կազմում է 135.9 հազ. դրամ:

***Առարկությունները և բացատրությունները***

*Հ-92, Հ-32 Մարմաշեն ճանապարհի մասով ընդունված է ի գիտություն: Հաջորդ ամիսների կատարողական ակտերում ավել կատարված վճարումները արդեն վերականգնվել են ամբողջ տարվա կտրվածքով /61680դր\*2.3= 141,864դրամ/:*

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Ընդունել ենք ի գիտություն

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն ՀՀ ընդհանուր օգտագործման միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների վրա գտնվող մետաղական արգելափակոցների 2021թ.-ի պահպանման համար կնքված համաձայնագրերի և 2021թ.-ի համար պահպանման մակարդակների գնահատման ակտերի միջև:***

2021թ.-ի պահպանման համար Սյունիքի մարզում գնահատվել է 139517 գծմ. մետաղական արգելափակոց, որից որպես լավ՝ 123073 գծմ., բավարար ՝16444 գծմ: Պահպանման է հանձնվել 140359 գծմ արգելափակոց, կամ 842 գծմ. ավել:

***Առարկությունները և բացատրությունները***

*Սյունիքի մարզի մասով ընդունված է ի գիտություն: Հաջորդ ամիսների կատարողական ակտերում ավել կատարված վճարումները կվերականգնվեն ամբողջ տարվա կտրվածքով /842գծմ\*1365=1,149,330/:*

**Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը**

Բացատրությունն ընդունել ենք ի գիտություն

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն ՀՀ կառավարության 01.01.2008 թվականի թիվ 113-Ն որոշմամբ հաստատված «Ճանապարհային գծանշմանը ներկայացվող պահանջները, դրա կիրառման կանոններ»-ի 22-րդ կետով սահմանված պահանջների հետ։***

Համաձայն ՀՀ կառավարության 10.01.2008թ.-ի թիվ 113-Ն որոշմամբ հաստատված «Ճանապարհային գծանշմանը ներկայացվող պահանջները, դրա կիրառման կանոններ»-ի 22-րդ կետի պահանջի ճանապարհների գծանշումը, բացառությամբ 4-րդ կարգի ճանապարհներինը, պետք է կատարվի լուսանդրադարձիչ նյութի կիրառմամբ: Բացի այդ, սահմանված են չոր վիճակում գծանշման համար պայծառության, չոր ծածկույթի դեպքում օրվա մութ ժամերի պայմանների համար լուսանդրադարձման, անձրևի և թաց ծածկույթի դեպքում օրվա մութ ժամերի պայմանների համար լուսանդրադարձման և չոր վիճակում ցրված լույսի կամ արհեստական լուսավորության դեպքում լուսարտացոլման գործակիցներ:

Պատվիրատուի կողմից աշխատանքներն ընդունելիս չեն ստուգվել վերը նշված պայծառության, լուսանդրադարձման և լուսարտացոլման գործակիցները: Բացի այդ, որևէ փաստաթղթով (սերտիֆիկատ, անձնագիր և այլն) չեն հիմնավորվել աշխատանքներն իրականացնելիս օգտագործվող ներկանյութերով վերը նշված կանոններով սահմանված պայծառության, լուսանդրադարձելիության և լուսարտացոլման ապահովման հնարավորությունը:

***Առարկությունները և բացատրությունները***

*Գործող լաբորատորիան չունի հնարավորություն որոշելու գծանշման պայծառության, լուսանդրադարձման և լուսարտացոլման գործակիցները: Այդ մեծությունները մեր կողմից որոշվել են ակնադիտական և մեխանիկական եղանակներով : Այժմ միջոցներ են ձեռնարկվում «Ճանապարհային դեպարտամենտ» հիմնադրամի լաբորատորիայի համար ձեռք բերել համապատասխան սարքավորումներ՝ վերը նշված գծանշման պայծառության, լուսանդրադարձման և լուսարտացոլման գործակիցները որոշելու համար:*

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Բացատրությունն ընդունել ենք ի գիտություն։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն ՀՀ կառավարության 04.11.2010թ.-ի «ՀՀ ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների ընթացիկ ամառային և ընթացիկ ձմեռային պահպանման մակարդակների գնահատման և կատարված աշխատանքների ընդունման կարգը հաստատելու և ՀՀ կառավարության 09.12.2004թ.-ի թիվ 1942-Ն որոշումն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» թիվ 1419-Ն որոշմամբ հաստատված Կարգ-ի 22-րդ և 24-րդ կետերի պահանջների հետ:***

Համաձայն Կարգ-ի 22-րդ և 24-րդ կետերի պահանջների, ընթացիկ տարվա մինչև հուլիսի 15-ը հաջորդ տարվա բյուջետային հայտի նախապատրաստման համար պատասխանատուի կողմից կատարվում է ավտոմոբիլային ճանապարհների վիճակի նախնական գնահատում և պահպանման մակարդակների որոշում, որը ճշգրտվում է մինչև ընթացիկ տարվա դեկտեմբերի 1-ը: Ուսումնասիրության և գնահատման վերաբերյալ պատասխանատուի կողմից նախապատրաստվում, ստորագրվում և ամսագրվում է ճանապարհների վիճակի և պահպանման մակարդակների գնահատման ակտ ըստ ձև 1-ի, որը հաստատվում է տվյալ ավտոմոբիլային ճանապարհների պետական կառավարման մարմնի ղեկավարի կողմից:

2021 թվականի համար ՀՀ ընդհանուր օգտագործման միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների վիճակի ու 2021 թվականին դրանց պահպանման մակարդակների գնահատման ակտերը չեն ստորագրվել, չեն նշվել կազմման տարին, ամիսը և ամսաթիվը : Ակտերը հաստատվել են ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարի կողմից 24.02.2021թ. թվականին թիվ 230-Ա հրամանով, իսկ «պետության կարիքների համար ՀՀ միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների ընթացիկ ամառային և ընթացիկ ձմեռային պահպանման աշխատանքների կատարման» Համաձայնագրերը կապալառու կազմակերպությունների հետ կնքվել են փետրվարի 18-ին և 19-ին, այսինքն` Համաձայնագրերում նշել են պահպանման տրված ավտոճանապարհների վիճակը և սպասարկման մակարդակը՝ չունենալով հաստատված մակարդակները և վիճակները և բացի այդ, 2021 թվականի հունվար ամսին պահպանում իրականացնող ընկերությունները պահպանում են իրականացրել և ապահովել են սահմանված չափանիշները՝ չունենալով այդ չափանիշները՝ սահմանված պահպանման պահանջվող մակարդակները, իսկ պատվիրատուն ընդունել է այդ աշխատանքները ավտոմոբիլային ճանապարհների պահպանման միջանկյալ դիտարկումների ամփոփագրերում նշելով ճանապարհի պահպանման պահանջվող մակարդակներ չունենալով այդ մակարդակները:

***Առարկությունները և բացատրությունները***

*«ՀՀ միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների պահպանում և անվտանգ երթևեկությամբ ծառայություններ» ծրագրի համար անհրաժեշտ է, որպեսզի նախ ՀՀ կառավարության կողմից հաստատվեն և ուժի մեջ մտնեն հաջորդ տարվա պետական բյուջեի կատարումն ապահովող միջոցառումները, այդ թվում միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների սպասարկման համար նախատեսվող ծախսերի կատարման եռամսյակային (աճողական) համամասնությունների բացվածքը: Բացի այդ, անհրաժեշտ է, որպեսզի հաստատվի տվյալ տարվա հիմնանորոգման ենթակա ճանապարհահատվածների ցանկը: Նշված միջոցառումների ավարտից հետո անհրաժեշտ է կազմակերպել գնման գործընթաց / համաձայնագրերի, վճարման ժամանակացույցի կազմման, ստորագրման գործընթաց/, որը նույնպես լրացուցիչ ժամանակ է պահանջում: Նկատի ունենալով նշված օբյեկտիվ խնդիրները՝ միջպետական, հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների պահպանման անընդհատությունն ապահովելու նպատակով Կապալառու կազմակերպություններին տրամադրվում են ավտոմոբիլային ճանապարհների պահպանման մակարդակների չափանիշները՝ մինչև համաձայնագրի կնքումը: Միաժամանակ նշենք, որ համաձայնագրերը կնքվում են ճանապարհների պահպանման ձմեռային ժամանակաշրջանում, իսկ որպես կանոն, ճանապարհների ձմեռային պահպանման մակարդակների չափանիշները չեն փոխվում, այսինքն, մինչև համաձայնագրերի կնքումը կազմակերպությունները մակարդակների չափանիշների փոփոխման հետ կապված խնդիր չունեն:*

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը։***

Արձանագրված անհամապատասխանության վերաբերյալ առարկություն չի ներկայացվել։ Ներկայացվել են բացատրություններ, որոնք չեն ընդունվում, քանի որ բացատրություններում շարադրվածը որևէ օրենսդրական կամ ենթաօրենսդրական նորմատիվ իրավական ակտով չի հիմնավորել։ ՀՀ ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների վիճակի գնահատման և ընթացիկ ամառային և ընթացիկ ձմեռային պահպանման մակարդակների որոշում կարգը սահմանված է ՀՀ կառավարության **2004թ. դեկտեմբերի 9-ի N 1942-Ն որոշումն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» թիվ** 1419-Ն որոշմամբ հաստատված Կարգով, ինչին և հղում է կատարվել անհամապատասխանությունն արձանագրելիս։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 468-րդ հոդվածի 1-ին կետի և 469-րդ հոդվածի 3-րդ մասի պահանջի հետ։***

Համաձայն ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 468-րդ հոդվածի 1-ին կետի և 469-րդ հոդվածի 3-րդ մասի, պայմանագրի փոփոխությունն իրականացվում է պայմանագրի փոփոխության համաձայնության կնքմամբ ևՊայմանագրի փոփոխման դեպքում պարտավորությունները փոփոխված են համարվում պայմանագրի փոփոխման մասին կողմերի համաձայնությունը կնքելու պահից։

**«**Միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների պահպանման և անվտանգ երթևեկության ծառայություններ» ծրագրով պայմանագրերի 93 %-ը կնքվել են 2015 թվականի դեկտեմբերին: Համաձայն կնքված պայմանագրերի 1.2 կետի, պայմանագրերի կատարման ժամկետ է սահմանվել մինչև 31.12.2020թ.-ը ներառյալ: ՀՀ կառավարության 10.12.2020 թվականի «Գնման պայմանագրերում փոփոխություն կատարելու մասին» թիվ 2045-Ա որոշման 1-ին կետով թույլատրվել է ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարությանը միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների ընթացիկ ամառային և ընթացիկ ձմեռային պահպանման, ընդհանուր օգտագործման միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների վրա գտնվող առանձին պահպանման հանձվող կամուրջների, թունելների, պարսպող հարմարանքների (մետաղական արգելափակոցներ) պահպանման, միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների ծածկի հորիզոնական և ուղեանցերի հենարանների ուղղաձիգ նշագծման աշխատանքների կատարման պետական գնման պայմանագրերում պայմանագրերով նախատեսված աշխատանքների կատարման ժամկետը երկարաձգել մինչև 2021 թվականի դեկտեմբերի 31-ը ներառյալ: Որոշման 3-րդ կետի 2-րդ ենթակետով սահմանվել է, որ «պայմանագրերում փոփոխությունները կատարվում են հիմք ընդունելով ***նույն պայմանագրերի կնքման օրվա դրությամբ*** գործող՝ ՀՀ կառավարության 2017 թվականի մայիսի 4-ի թիվ 526-Ն որոշմամբ հաստատված կարգի պահանջները» այնինչ, ինչպես արդեն նշել ենք վերևում, պայմանագրերը կնքվել են դեռևս 2015թ.-ին և պայմանագրերի կնքման օրվա դրությամբ ՀՀ կառավարության 2017 թվականի մայիսի 4-ի թիվ 526-Ն ***որոշումը գոյություն չի ունեցել***։

ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարության կողմից վերը նշված պայմանագրերում փոփոխություններ չեն կատարվել և պայմանագրերով սահմանված աշխատանքների ավարտի ժամկետների երկարացումներ չեն կատարվել, սակայն 2021թ. փետրվարին կնքվել են այդ պայմանագրերի համաձայնագրեր, որոնցով փոփոխել են պայմանագրային գները՝ ավելացնելով 2021թ. աշխատանքների գները, և սահմանել են 2021թ. գնման և **վճարման ժամանակացույցերը։**

Չնայած նրան‚ որ վերը նշված ՀՀ կառավարության 26.11.2020թ.-ի **«ՀՀ կառավարության 2010թ. նոյեմբերի 4-ի թիվ 1419 որոշման մեջ փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու և գնման պայմանագրերում լրացումներ կատարելու թույլտվություն տալու մասին» թիվ 1864Ն որոշման 2-րդ կետով սահմանվել էր**‚ **որ** սույն որոշման ուժի մեջ մտնելու օրվա դրությամբ գործող ՀՀ ընդհանուր օգտագործման միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների վրա գտնվող‚ առանձին պահպանվող մետաղական արգելափակոցների պահպանման աշխատանքների կատարման կապալի պայմանագրի գործողության ժամկետը լրանալուց հետո լրացումներ կատարել սույն որոշման ուժի մեջ մտնելու օրվա դրությամբ գործող ՀՀ ընդհանուր օգտագործման միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների ընթացիկ ամառային և ընթացիկ ձմեռային պահպանման աշխատանքների կատարման կապալի պայմանագրերում՝ այնտեղ ներառելով համապատասխան տարածաշրջանի ավտոմոբիլային ճանապարհների վրա առկա մետաղական արգելափակոցների պահպանման աշխատանքները՝ հիմք ընդունելով համապատասխան Պայմանագրերով նախատեսված 1 գծմ մետաղական արգելափակոցի պահպանման աշխատանքների համար սահմանված արժեքները։ Մետաղական արգելափակոցների պահպանման աշխատանքների կատարման կապալի պայմանագրի գործողության ժամկետը լրանալուց հետո այդ աշխատանքները չեն ներառվել պահպանման աշխատանքների կատարման կապալի պայմանագրերում, մետաղական արգելափակոցների պայմանագրերում չեն կատարել աշխատանքի ավարտի ժամկետների փոփոխություններ, սակայն 2021թ. կնքել են պայմանագրերի Համաձայնագրեր, որոնցով սահմանել են 2021թ. կատարելիք աշխատանքների ծավալները, գնման և վճարման ժամանակացույցերը։

***Առարկությունները և բացատրությունները***

*ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 438-րդ հոդվածի 1-ին մասի համաձայն՝ Պայմանագիրը պետք է համապատասխանի այն կնքելու պահին գործող օրենքով կամ այլ իրավական ակտերով սահմանված` կողմերի համար պարտադիր կանոններին (իմպերատիվ նորմերին): ՀՀ կառավարության 04․05․2017թ․ N 526-Ն որոշման 2-րդ կետի 3-րդ ենթակետի համաձայն՝ սույն որոշման պահանջները չեն տարածվում մինչև սույն որոշումն ուժի մեջ մտնելը սկսած և դեռևս չավարտված գնման գործընթացների, ինչպես նաև կնքված և գործող պայմանագրերի վրա։ Տվյալ դեպքում ճանապարհների պահպանման պայմանագրերրը կնքվել են 2015-2016թթ․ և ՀՀ կառավարության 10․12․2020 թ․ թիվ 2045-Ա որոշման 3-րդ կետի 2-րդ ենթակետի նպատակն էր սահմանել, որ նույն որոշման NN 1 և 2 հավելվածներում ընդգրկված պայմանագրերում փոփոխությունները կատարվում են հիմք ընդունելով նույն պայմանագրերի կնքման օրվա դրությամբ գործող՝ Գնումների կազմակերպման կարգի պահանջները, ինչը թույլ կտա ապահովել ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքրի 438-րդ հոդվածի պահանջները և բացառել կապալառուների համար նոր պահանջների սահմանումը:*

*Նշվածի համատեքստում՝ տեխնիկական վրիպակի հետևանքով ՀՀ կառավարության 10․12․2020 թ․ թիվ 2045-Ա որոշման 3-րդ կետի 2-րում հղումը տրվել է ՀՀ կառավարության 04․05․2017թ․ N 526-Ն որոշմանը, մինչդեռ պետք է նշվեր ՀՀ կառավարության 10․02․2011թ․* ***N 168-Ն որոշումը։***

***Նշված տեխնիկական վրիպակը որևէ բացասական իրավական հետևանքների չի հանգեցրել* :**

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Անհամապատասխանությունը չի առարկվել։ «Տեխնիկական վրիպակի» մասին տեսակետը ընդունել ենք ի գիտություն։

* 1. **(1189-12001)** **«ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող դպրոցների սեյսմիկ պաշտպանության ծրագրի շրջանակներում ՀՀ դպրոցների սեյսմիկ անվտանգության բարելավմանն ուղղված միջոցառումներ»։**
     1. ***Առկա է անհամապատասխանություն A-18EN, A-20EN, A-06VZ-1, A-08LR, A-23EN, A-17EN, A-38AR, A-15EN, A-16EN, A-11EN, A-41AN և A-25GQ պայմանագրերի ՊՀՊ և ՊԸՊ 35.3 կետերի պահանջների հետ։***

Համաձայն A-18EN, A-20EN, A-06VZ-1, A-08LR, A-23EN, A-17EN, A-38AR, A-15EN, A-16EN, A-11EN, A-41AN և A-25GQ պայմանագրերի ՊԸՊ 35.2 կետի, ծրագրի մասին թարմ տեղեկատվությունները (թարմացված ծրագիր) պետք է ցույց տան յուրաքանչյուր գործողության իրական առաջընթացը և այդ առաջընթացի ազդեցությունը մնացած աշխատանքի ժամկետների, ինչպես նաև գործողությունների հաջորդականության վրա: Համաձայն A-18EN, A-20EN, A-06VZ-1, A-08LR, A-23EN, A-17EN, A-38AR, A-15EN, A-16EN, A-11EN, A-41AN և A-25GQ պայմանագրերի ՊԸՊ և ՊՀՊ 35.3 կետի, կապալառուն պետք է թարմացված ծրագիրը ներկայացնի ծրագրի ղեկավարի հաստատմանը 90/180 օրյա հաճախականությամբ:

2021թ.-ին շինարարական աշխատանքներ են իրականացվել 20 դպրոցներում։ 2021թ. 3-րդ և 4-րդ եռամսյակներում կնքված 7 պայմանագրերով (A-36AT, A-40TV, A-31LR, A-33SH, A-21EN, A-30LR և A-28KQ) թարմացված ծրագրի ներկայացման ժամկետը սահմանվել է 180 օր։ Մնացած 13-ինը՝ պայմանագրով սահմանված են եղել 90 օր։ Դրանցից 9-ինը (A-23EN, A-17EN, A-20EN, A-38AR, A-15EN, A-16EN, A-11EN, A-10EN և A-41AN)՝ 01.06.2021թ.-ին կնքված փոփոխության համապատասխան համաձայնագրերով, փոփոխվել է մինչև 180 օր[[3]](#footnote-3)։

Վերը նշված 13 պայմանագրերից թվով 2-ով (A-18EN և A-20EN)՝ թարմացված ծրագիրը ընդհանրապես չեն ներկայացվել, իսկ 10 պայմանագրերով (A-06VZ-1, A-08LR, A-23EN, A-17EN, A-38AR, A-15EN, A-16EN, A-11EN, A-41AN և A-25GQ)՝ ներկայացվել են նախատեսված ժամկետից ուշ։ A-10EN պայմանագրով՝ ներկայացվել է սահմանված ժամկետում։ Ներկայացված թարմացված ծրագրերում, բացառությամբ 2-ի (A-11EN և A-16EN), ներկայացվել են միայն ըստ ամիսների պլանավորված աշխատանքները, և չեն ներկայացվել իրական առաջընթացը, ընդ որում, A-11EN պայմանագրով 28.09.2021թ.-ին ներկայացված թարմացված ծրագրում ներառվել է 2021թ. հոկտեմբեր ամսվա իրական առաջընթացը։ Հարկ է ուշադրություն դարձնել այն հանգամանքին, որ թարմացված ծրագրում հնարավոր չէ ներառել ներկայացման ամսաթվի հաջորդ ամսվա իրական առաջընթացը։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն A-21EN պայմանագրի ՊԸՊ և ՊՀՊ 58.1 կետի պահանջի հետ։***

Համաձայն A-21EN պայմանագրի ՊԸՊ և ՊՀՊ 58.1 կետի, կանխավճարը պետք է լինի 20 տոկոս, և պատվիրատուն այն պետք է վճարի անվերապահ բանկային երաշխիքի դիմաց՝ 28 օրից ոչ ուշ:

Համար A-21EN պայմանագրի կանխավճարի երաշխիքը բանկի կողմից ներկայացվել է 08.09.2021թ.-ին, կանխավճարը կապալառուին փաստացի փոխանցվել է 19.10.2021թ.-ին՝ 41 օրում։

***Առարկություններն ու բացատրությունները***։

*Հայտնում ենք, որ պայմանագրով նախատեսված չէ կանխավճարի վճարի բանկային երաշխիքի տրամադրման օրվանից 28 օրյա ժամկետ, որով պայմանավորված կանխավճարները վճարվել են ծրագրի մեկնարկից հետո 28 օրյա ժամկետում։*

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Առարկությունը չի ընդունվել, քանի որ ՀՏԶՀ-ի կողմից պայմանագրի կետը մեկնաբանվել է։ Հարկ է նշել, որ ԱԶԲ, ԵՆԲ և ՀԲ ֆինանսավորմամբ իրականացվող այլ ծրագրերի՝ մասնավորապես ԱԶԲ-ի և ԵՆԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող «Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի կառուցում և հիմնանորոգում» ծրագրերի և ՀԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող «Կենսական նշանակության ճանապարհային ցանցի բարելավման լրացուցիչ ծրագրի շրջանակներում ավտոճանապարհների բարեկարգման աշխատանքներ» ծրագրի շրջանակներում կնքված պայմանագրերում նույնպես կանխավճարի տրամադրումը կապակցված է կանխավճարի երաշխիքի տրամադրման օրվա հետ։

* + 1. ***Առկա է անհամապատասխանություն ՀՀ կառավարությանն առընթեր քաղաքաշինության պետական կոմիտեի նախագահի 11.09.2017թ. թիվ 128-Ն հրամանով հաստատված «Բնակելի, հասարակական, արտադրական շենքերի և շինությունների նախագծային փաստաթղթերի կազմը և բովանդակությունը սահմանող կանոններ»-ի IV-րդ գլխի 5-րդ մասի 10)-րդ կետի պահանջի հետ։***

Համաձայն ՀՀ կառավարությանն առընթեր քաղաքաշինության պետական կոմիտեի նախագահի 11.09.2017թ. թիվ 128-Ն հրամանով հաստատված «Բնակելի, հասարակական, արտադրական շենքերի և շինությունների նախագծային փաստաթղթերի կազմը և բովանդակությունը սահմանող կանոններ»-ի IV-րդ գլխի 5-րդ մասի 10-րդ կետի, նախագիծը պետք պարունակի ՀՀՇՆ IV-11.07.01-2006-ի պահանջներին համապատասխան մշակված *«հաշմանդամների համար մատչելիության ապահովմանն ուղղված միջոցառումներ»* բաժին, որի «տեքստային նյութեր» մասում պետք է ներառվի՝ հաշմանդամների համար օբյեկտի կամ աշխատատեղի մատչելիությունն ապահովող միջոցառումների նկարագրությունը, ընդունված ճարտարապետական և կոնստրուկտիվ լուծումների նկարագիրը, կիրառվող սարքավորումների, տեխնիկական միջոցների հիմնավորումները, իսկ «գծագրական նյութեր» մասում սարքավորումների մոնտաժման սխեմաները, այլ անհրաժեշտ գծագրական նյութերը և մասնագրերը։

APD-09, APD-18, APD-21, APD-22, APD-24, APD-25, APD-26, APD-30, APD-31 պայմանագրերով կազմված նախագծերում սահմանափակ ֆիզիկական ունակություններ ունեցող աշակերտների համար նախատեսել են վերելակներ, սակայն նախագծերում բացակայում է *«հաշմանդամների համար մատչելիության ապահովմանն ուղղված միջոցառումներ» բաժինը,* չկան հաշմանդամների համար օբյեկտի կամ աշխատատեղի մատչելիությունն ապահովող միջոցառումների նկարագրությունը, ընդունված ճարտարապետական և կոնստրուկտիվ լուծումների նկարագիրը, կիրառվող սարքավորումների, տեխնիկական միջոցների հիմնավորումները, սարքավորումների մոնտաժման սխեմաները, այլ անհրաժեշտ գծագրական նյութերը և մասնագրերը։

***Առարկությունները և բացատրությունները։***

*Չնայած այն հանգամանքին, որ նախագծերում չեն եղել ՀՀ կառավարությանն առընթեր քաղաքաշինության պետական կոմիտեի նախագահի 11.09.2017թ. թիվ 128-Ն հրամանով հաստատված «Բնակելի, հասարակական, արտադրական շենքերի և շինությունների նախագծային փաստաթղթերի կազմը և բովանդակությունը սահմանող կանոններ»-ի IV-րդ գլխի 5-րդ մասի 10-րդ կետի նախագիծը պետք պարունակի ՀՀՇՆ IV-11.07.01-2006-ի պահանջներին համապատասխան մշակված «հաշմանդամների համար մատչելիության ապահովմանն ուղղված միջոցառումներ» բաժին, սակայն հարկ ենք համարում նշել, որ նախագծերում առկա են հաշմանդամների մատչելիության ապահովման նպատակով համապատասխան միջոցառումներ, մասնավորապես՝ թեքահարթակներ, վերելակ, կահավորած սանհանգույց։  
Հայտնում ենք նաև, որ նախագծերը անցել են ՀՀ օրենսդրությամբ նախատեսված համապատասխան փորձաքննությունները՝ քաղաքաշինական, բնապահպանական, տեխնիկական և հրդեհային անվտանգության, և երաշխավորվել է իրականացման, որոնց ընթացքում նմանատիպ պահանջ չի ներկայացվել։ ՀՏԶՀ-ի կողմից նախագծերն ընդունվել են նշված փորձաքննությունների դրական եզրակացությունների հիման վրա: Միաժամանակ տեղեկացնում ենք, որ ՀՀ հաշվեքննիչ պալատի կողմից եռամսյակային ուսումնասիրությունների ընթացքում հարցի բարձրացումից հետո ՀՏԶՀ-ն նոր հայտարարված նախագծման մրցույթների տեխնիկական առաջադրանքում ներառել է վերոնշյալ առանձին բաժնի ներկայացման պահանջը։*

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը։***

Հաշվեքննվող օբյեկտի կողմից ներկայացրած «առարկությունների և բացատրությունների» «Անհամապատասխանությունների մասին գրառումներ» սյունակում նշված անհամապատասխանության նկարագրությունը, որի վերաբերյալ հաշվեքննվող օբյեկտը ներկայացրել է առարկություններ և բացատրություններ, չի համապատասխանում մեր կողմից արձանագրությունում արձանագրված անհամապատասխանության նկարագրությանը։ Բացի այդ, ըստ էության, արձանագրված անհամապատասխանությունը չի առարկվել, այլ ներկայացվել է բացատրություն ինչը չի ընդունվում, քանի որ անհամապատասխանությունում նշված պահանջը փորձաքննություն իրականացնողի կողմից ներկայացվող պահանջ չէ, այն ՀՀՇՆ IV-11.07.01-2006-ով սահմանված պահանջ է։ Փորձաքննությունների դրական եզրակացությունները չեն չեղարկում ՀՀՇՆ IV-11.07.01-2006-ով սահմանված պահանջները։

# ԽԵՂԱԹՅՈՒՐՈՒՄՆԵՐԻ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ ԳՐԱՌՈՒՄՆԵՐ

* 1. **11049-21004 ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի կառուցում և հիմնանորոգում ծրագիր և (1049-11007) ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Հայաստան–Վրաստան սահմանային տարածաշրջանային ճանապարհի (Մ6 Վանաձոր-Բագրատաշեն) բարելավման ծրագրի համակարգում և կառավարում ծրագրի «Տեխնիկական հսկողության և նախագծերի մանրամասն վերանայում» խորհրդատվական ծառայություններ**
     1. Թիվ 6.1.3. անհամապատասխանությունը՝ գնային փոփոխության հետ կապված կարգավորումը ՊԸՊ-ով սահմանված կարգին անհամապատասխան հաշվարկելը և բազային և ընթացիկ գները այդ գների համար աղբյուր նշված տեղեկագրերում և կայքերում նշված գներից այլ գներ ընդունելը հանգեցրել է խեղաթյուրման 813,424.50 հազ. դրամի չափով։
     2. Թիվ 6.1.6. անհամապատասխանությունը՝ Պատվիրատուի կողմից առաջարկված փոփոխության ժամանակ աշխատանքի նոր գինը Կապալառուի կողմից չհաշվարկելու և ՀՀ քաղաքաշինության նախարարի 16.06.2008թ.-ի թիվ 41-Ն հրամանով հաստատված կարգին անհամապատասխան հաշվարկելը հանգեցրել է խեղաթյուրման 152,286.04 հազ. դրամի չափով։
     3. Թիվ 6.1.8. անհամապատասխանությունը՝ վճարման միջանկյալ վկայականներում պայմանագրային հաստատված ծավալների փոխարեն աշխատանքների համար անհրաժեշտ կոնստրուկցիաների գինը հաշվարկելը հանգեցրել է խեղաթյուրման 96,000.00 հազ. դրամի չափով։
     4. Թիվ 6.1.9. անհամապատասխանությունը՝ ժայռային հանույթի և հորատապայթեցման աշխատանքների ծավալը, առանց որևէ փոփոխության, նախագծով և պայմանագրով սահմանված ծավալներից 7302.07 խմ-ով ավել հաշվարկելը հանգեցրել է խեղաթյուրման 35,750.93 հազ. դրամի չափով։
     5. Թիվ 6.1.5. անհամապատասխանությունում բիտումով կայունացված խիճավազային շերտի նոր գնի հաշվարկներում օգտագործված նյութերի գները ՀՀ ֆինանսների նախարարության ԳՎԻԿ ՊՈԱԿ-ի կողմից թողարկվող ամենամսյա ինֆորմացիոն տեղեկագրերում սահմանված գներից բարձր ընդունելը, 1տ խտացված ասֆալտբետոնե խառնուրդը 1տ չխտացված ասֆալտբետոնե խառնուրդից 1,58 անգամ թեթև ընդունելը, 1քմ խտացված ասֆալտբետոնե խառնուրդի պատրաստման համար անհրաժեշտ լցանյութերի ծավալը Ինժեների կողմից հաստատված ասֆալտբետոնե խառնուրդների պատրաստման անձնագրերում (բաղադրատոմսերում) սահմանվածից այլ ծավալ ընդունելը, խտացված ասֆալտբետոնի 1խմ-ի կշիռը անձնագրում սահմանված 2555կգ-ի փոխարեն 2476կգ ընդունելը, ասֆալտբետոնե շերտի կառուցման համար անհրաժեշտ մեխանիզմների՝ ասֆալտափռիչի և գլդոնների արտադրողականությունը ՇՆևԿ IV-2-82 Մաս IV Գլուխ 2 հավելված 4-ի աղյուսակ 27-39-ում սահմանվածից ցածր ընդունելը, տարբեր պայմանագրերում նույն Ընկերության ասֆալտբետոնի արտադրության գործարանի ծախսերը և նյութերի տեղափոխման ծախսերը տարբեր ընդունելը հանգեցրել են խեղաթյուրման 114,384.15 հազ. դրամի չափով։
  2. **11049-11001 «Միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների պահպանման և անվտանգ երթևեկության ծառայություններ»։**
     1. Թիվ 6.2.1. անհամապատասխանությունը՝ առանց ավտոմոբիլային ճանապարհի հիմնական, միջին նորոգման կամ վերակառուցման ավտոմոբիլային ճանապարհի խումբը դեպի բարձր խմբի փոխելը հանգեցրել է խեղաթյուրման 45,243.20 հազ. դրամի չափով։
     2. Թիվ 6.2.4.2. անհամապատասխանությունը՝ Կապան, Իջևան և Արմավիր քաղաքների տարածքներում գտնվող 21.5 կմ ընդհանուր երկարությամբ ճանապարհների պահպանման աշխատանքների կատարողականներում երթևեկելի մասի ծածկից բացի փաստացի չպահպանված հողային պաստառի մնացած էլեմենտների պահպանման արժեքների չնվազեցնելը հանգեցրել է խեղաթյուրման 17,143.4 հազ. դրամի չափով։
     3. Թիվ 6.2.5. անհամապատասխանությունը՝ համաձայնագրերում ճանապարհների վիճակը և պահպանման մակարդակները գնահատման ակտերում գնահատված վիճակից և պահպանման մակարդակից այլ վիճակ և պահպանման մակարդակ ընդունելը հանգեցրել է խեղաթյուրման 135.9 հազ. դրամի չափով:

# ՀԱՇՎԵՔՆՆՈՒԹՅԱՄԲ ԱՐՁԱՆԱԳՐՎԱԾ ԱՅԼ ՓԱՍՏԵՐ

* 1. **1049-21004 ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի կառուցում և հիմնանորոգում ծրագիր և (1049-11007) ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող Հայաստան–Վրաստան սահմանային տարածաշրջանային ճանապարհի (Մ6 Վանաձոր-Բագրատաշեն) բարելավման ծրագրի համակարգում և կառավարում ծրագրի «Տեխնիկական հսկողության և նախագծերի մանրամասն վերանայում» խորհրդատվական ծառայություններ։**
     1. Համաձայն ՊԸՊ-երի 3.1 կետի պահանջի, Ինժեները պայմանագրում փոփոխություններ կատարելու իրավունք չունի և աշխատանքների կատարման ժամկետների և/կամ գնի, եթե այն գերազանցում է պայմանագրային գնի 0,1%-ը, հետ կապված գործողություններ կատարելուց առաջ պետք է ստանա Պատվիրատուի հատուկ թույլտվությունը***։***

Պատվիրատուն Ինժեների կողմից կատարված որևէ առաջարկություն չի մերժել, այդ թվում չի մերժել աշխատանքների այնպիսի նոր միավոր գները հաստատելու առաջարկները, որոնց հիմնավորող հաշվարկներում ընդունվել է, որ **1 տ** չխտացված ասֆալտբետոնյա խառնուրդը խտացնելիս նրա զանգվածը փոքրանում է 1,58 անգամ և հավասարվում է 0,63տ-ի, կամ ժամկետների երկարաձգման այնպիսի առաջարկները, որտեղ որևէ հիմնավորում այդ ժամկետները երկարաձգելու համար չի նշվել։

Մեր կողմից 01.04.2022թ.-ին գրությամբ «Ճանապարհային դեպարտամենտ» հիմնադրամից խնդրել էինք տրամադրել Ինժեների կողմից աշխատանքների ժամկետների կամ գների փոփոխության առաջարկների վերաբերյալ հատուկ թույլտվություն տալու կամ մերժելու սահմանված կարգով հաստատված չափորոշիչները և ընթացակարգերը՝ դրանց բացակայության դեպքում՝ գրավոր պարզաբանումներ և բացատրություններ թույլտվությունները տալու կամ մերժելու ընթացակարգերի և չափորոշիչների, ինչպես նաև առաջարկվող ավարտի նոր ժամկետների հիմնավորվածությունը գնահատելու համար կիրառվող նորմերի և մեթոդաբանության վերաբերյալ, ինչին Հիմնադրամը 07.04.2022թ.-ի թիվ 01/944-2022 գրությամբ պատասխանել է, որ Հիմնադրամը սահմանված կարգով հաստատված ընթացակարգեր կամ չափորոշիչներ չունի, իսկ որպես իր կողմից կիրառվող ընթացակարգ, մեթոդաբանություն և չափորոշիչ նշել է Բանկի հետ համաձայնեցումները։

* + 1. Պատվիրատուն 2019թ.-ին տվել է իր համաձայնությունը «Սաֆեժ Էս. Էյ. և Հիլ Ինթերնեյշնլ» **ֆրանս-հոլանդական** ՀՁ-ի առաջարկին Մայրուղիների գծով միջազգային մասնագետ ռեզիդենտ ինժեների անձի փոփոխության խնդրանքին, որով Մայրուղիների գծով միջազգային մասնագետ ռեզիդենտ է նշանակվել Եվրոպական ներդրումային բանկի աջակցությամբ իրականացված «Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի վերականգնման և բարելավման ծրագրի» շրջանակում տեխնիկական հսկողության իրականացնող «Քոքս Քընսալթ ՋիԷմԲիեյչ և Էգիս ինթերնացիոնալ» **գերմանա-ֆրանսիական** ՀՁ-ի տեխնիկական վերահսկողության խմբի ղեկավարը, ում ղեկավարությամբ իրականացված Եվրոպական ներդրումային բանկի աջակցությամբ իրականացված «Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի վերականգնման և բարելավման ծրագրի» ավարտի ժամկետը պայմանագրով նախատեսված 18 ամսից երկարաձգվել էր մինչև 27 ամիս կամ 50%-ով։ Այս ծրագրի շրջանակներում պայմանագրով սահմանված աշխատանքների կատարման 900 օր ժամկետը Ինժեների առաջարկությամբ արդեն իսկ երկարաձգվել է 578 օրով կամ 64.2%-ով։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումները***

Մ6 ճանապարհի վերականգնման և բարելավման ծրագրի Հատված 1-ի (ԵՆԲ աջակցությամբ իրականացված) և Հատված 2-ի (ԱԶԲ աջակցությամբ իրականացվող) միջև ավարտի ժամկետների երկարաձգման առումով զուգահեռներ անցկացնելը տեղին չէ, առավել ևս՝ դա կապելով կոնկրետ անձի հետ, քանի որ Հատված 1-ում շինարարական աշխատանքները FIDIC պայմանագրերով չեն կառավարվել և Ինժեների ինստիտուտը չի գործել։

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Ընդունում ենք որ ժամկետների ուշացումները պայմանավորված չեն միայն մեկ անձով կամ միայն Ինժեների ինստիտուտով, այն պայմանավորված է նաև Պատվիրատուով։

* + 1. Ինժեների առաջարկությամբ շինարարական աշխատանքների ժամկետների ավարտի ժամկետների երկարաձգումները հիմք ընդունելով «Ճանապարհային դեպարտամենտ» Հիմնադրամի և «Սաֆեժ Էս. Էյ. և Հիլ Ինթերնեյշնլ» ՀՁ-ի միջև 03.04.2018թ-ին կնքված N ADB/M6/CS/QCBS/01 տեխնիկական հսկողության և նախագծերի մանրամասն վերանայման (խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման) պայմանագրի ժամկետները, 24.05.2021թ-ին կնքված թիվ 5, 13.08.2021թ-ին կնքված թիվ 6 և 27.01.2022թ-ին 7 Համաձայնագրերով երկարաձգվել են 620 օրով և սկզբնական 2021թ հոկտեմբերի 3-ի փոխարեն սահմանվել է 2023թ.-ի հունիսի 15-ը։

Փոփոխությունների արդյունքում ***2,125.67 հազ. ԱՄՆ դոլարով*** (ներառյալ՝ հարկերը) ավելացվել է նաև պայմանագրային գինը սկզբնական 4,038.60 հազ. ԱՄՆ դոլարի փոխարեն այն սահմանվել է 6,164.27 հազ. ԱՄՆ դոլար։ Փոփոխությունների արդյունքում ***396.29 հազ. ԱՄՆ դոլարով*** (առանց հարկեր) ավելացվել է նաև Մայրուղիների գծով միջազգային մասնագետ ռեզիդենտ ինժեների վարձատրության չափը սկզբնական 732.36 հազ. ԱՄՆ դոլարի փոխարեն այն սահմանելով ***1,191.29 հազ. ԱՄՆ դոլար***։

* + 1. «Ճանապարհային դեպարտամենտ» Հիմնադրամի և «Սաֆեժ Էս. Էյ. և Հիլ Ինթերնեյշնլ» ՀՁ-ի միջև 03.04.2018թ.-ին կնքված N ADB/M6/CS/QCBS/01 պայմանագրում փոփոխություն կատարելու վերաբերյալ 04.06.2019թ.-ին կնքված թիվ 2 Համաձայնագրով «Սաֆեժ Էս. Էյ. և Հիլ Ինթերնեյշնլ» ՀՁ-ի կողմից նախագծերի վերանայման, նոր նախագծերի կամ/և նախագծային փոփոխություններ կատարելու, ինչպես նաև նախագծերի բարելավման կամ դրանցում առկա թերությունների վերացման առաջարկություններն անելուց հետո նախագծերի վերանայման կամ/և նախագծային փոփոխություններ կատարելու իրավունքներն ու պարտականությունները չեղարկելուց հետո, ըստ էության խորհրդատուի կողմից իրականացվել են ՀՀ քաղաքաշինության նախարարության 1998թ.-ի ապրիլի 28-ի թիվ 44 հրամանով հաստատված «Շինարարության որակի տեխնիկական հսկողության հրահանգով» սահմանված գործառույթներ։

Համաձայն ՀՀ կառավարության 2011թ.-ի հունիսի 23-ի թիվ 879-Ն որոշմամբ հաստատված «Գործող գներով շինարարական աշխատանքների արժեքի հաշվարկման կարգի» 31-րդ կետի, պետական բյուջեի միջոցներով իրականացվող շինարարության ամբողջ ընթացքում մասնագիտական որակավորում ունեցող (արտոնագրված) անձի կողմից, պայմանագրային հիմունքներով տեխնիկական ծառայության մատուցման համար անհրաժեշտ ծախսերը սահմանվում և հաշվարկվում են օբյեկտի շինմոնտաժային աշխատանքների նախահաշվային արժեքի 1%-ի չափով։

Տվյալ ժամանակահատվածի համար կնքված ՀՀ պետական բյուջեի միջոցների հաշվին իրականացվող աշխատանքների նկատմամբ աշխատանքների որակի տեխնիկական հսկողության ծառայությունների մատուցման պայմանագրերի պայմանագրային գները, որպես կանոն, չեն գերազանցել վերը նշված 1%-ը։

Այս ծրագրի շրջանակում կատարված աշխատանքները ՀՀ գործող նորմերին և ստանդարտներին համապատասխանելու առումով և աշխատանքների կատարման ժամկետների առումով հիմնականում ոչնչով չեն տարբերվում ՀՀ պետական բյուջեի հաշվին այլ ծրագրերով իրականացրած շինարարական աշխատանքներից, որոնց աշխատանքների որակի տեխնիկական հսկողության ծառայությունները մատուցվել են այդ օբյեկտների նախահաշվային արժեքների 1%-ի սահմաններում, սակայն այս ծրագրի շրջանակում մատուցված ծառայությունների համար պայմանագրային գինը կազմում է այդ Լոտերի նախահաշվային արժեքների 20%-ը։

Վերը նշված կարգով հաշվարկի դեպքում երեք Լոտերի համար որակի տեխնիկական հսկողության ծառայությունների մատուցման ընդհանուր գինը կազմում է շուրջ 308.00 հազ ԱՄՆ դոլար կամ պայմանագրային գնից՝ 6,164.27 հազ. ԱՄՆ դոլարից ***5,856.27 հազ. ԱՄՆ դոլարով պակաս***։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումը***

Վարկային համաձայնագրի Հավելված 4-ի 7-րդ կետի պահանջով խորհրդատու «Սաֆեժ Էս. Էյ. և Հիլ Ինթերնեյշնլ» ՀՁ-ի ընտրությունը կատարվել է համաձայն «Ասիական զարգացման բանկի և նրա վարկառուների կողմից Խորհրդատուների օգտագործման ուղեցույցի» համաձայն՝ Որակի և Գնի վրա հիմնված ընտրության ընթացակարգով։ Այս ընթացակարգով նախ գնահատվում են մրցույթի հայտատուների տեխնիկական առաջարկները (որակավորումը), որից հետո միան՝ գնային առաջարկը։ Ընդ որում, մրցույթի հայտի ընդհանուր գնահատականում տեխնիկական առաջարկի (որակավորման) կշիռը 90% է, իսկ գնային առաջարկինը՝ 10%։ Պայմանագիրը շնորհվում է ամենաբարձր «որակավորում + գին» համակցված գնահատական ստացող հայտատուին՝ անկախ նրա գնային առաջարկից։

**Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը**

Բերված պարզաբանումը որևէ կապ չունի եզրակացությունում նկարագրված փաստի հետ։

* + 1. 8սմ հաստությամբ սև խճով շերտը ամբողջությամբ փոխարինվել է 8սմ հաստությամբ բիտումով կայունացված ավազակոպճային շերտով։ Նոր շերտի նոր միավոր պայմանագրային գինը հաշվարկելիս Ինժեները փորձել է այն փոխկապակցել ոչ թե այն աշխատանքի՝ սև խճի պայմանագրային միավոր գնի հետ, որի փոխարեն կառուցվել է նոր շերտը, այլ այս շերտի հետ կապ չունեցող 5սմ հաստությամբ խոշորահատիկ ասֆալտբետոնյա շերտի կառուցման հետ ինչով չի ապահովվել փոփոխության՝ ավելացվող և նվազեցվող աշխատանքների համարժեքությունը։ Մասնավորապես, Լոտ 1-ում սև խճի շերտի պայմանագրային միավոր գինը սահմանված է եղել 3.30 հազ. դրամ, դրա փոխարեն կառուցվող շերտի գինը սահմանվել է 5.20 հազ. դրամ կամ աշխատանքների համարժեքությունը ***64%***, Լոտ 2-ում սև խճի շերտի պայմանագրային միավոր գինը սահմանված է եղել 2.90 հազ. դրամ, դրա փոխարեն կառուցվող շերտի գինը սահմանվել է 3.96 հազ. դրամ կամ աշխատանքների համարժեքությունը ***73%***։ Լոտ 3-ում սև խճի շերտի պայմանագրային միավոր գինը սահմանված է եղել 2.90 հազ դրամ, դրա փոխարեն կառուցվող շերտի գինը սահմանվել է 5.43 հազ. դրամ կամ աշխատանքների համարժեքությունը ***53%***։ Սև խճի շերտի ծավալի փոփոխության (նվազեցման) ընթացքում Ինժեները չի կատարել 12.3 կետի պահանջը, ինչով հնարավոր կլիներ ապահովել փոփոխության համարժեքությունը։

***Հաշվեքննվող օբյեկտի պարզաբանումը***

Սև խճի շերտի ծավալի փոփոխությունը (նվազեցում) 100% է, այսինքն այդ աշխատանքը չի կատարվում և համաձայն 12.3 կետի պահանջի դրա գնի փոփոխությունն անիմաստ է։

***Հաշվեքննողի մեկնաբանություն***

Չի ընդունվում։ Հաշվեքննվողը մեկնաբանել է Պայմանագրի կետը։

* + 1. Ծրագրի կողմերը ՊԸՊ-ի 14.6 կետով սահմանված ցանկացած հաջորդ Վճարման վկայականով նախորդ վճարման վկայականի մեջ ուղղումներ՝ փոփոխություններ կատարելու Ինժեների իրավունքը և այն, որ պարտադիր չէ, որ Վճարման վկայականը արտացոլի Ինժեների ընդունումը, հաստատումը, համաձայնությունը կամ գոհունակությունը, Կողմերը ընկալել են որպես միջանկյալ վճարման վկայականներում աշխատանքների ցանկացած ծավալի կամ գնի ներառում հետագայում, նույնիսկ տարիներ անց, դրանց վերանայմամբ։

Համաձայն ADB/M6/CS/QCBS/01 պայմանագրի Հավելված Ա-ի 3.2.2 կետի (Xxxiii) և (Xxiii) ենթակետերի և «Շին հրապարակի որակի և տեխնիկական հսկողության ապահովման ձեռնարկի» 8.2 կետի պահանջների

- Ինժեները միջանկյալ վճարման վկայականը հաստատելու համար պարտավոր է չափագրել ծավալները։

- Ինժեների վերահսկողության ներքո` քանակի գծով մասնագետը պատասխանատու է Կապալառուի կողմից վճարման համար ներկայացված քանակների և գումարների ստուգման համար:

- Քանակի գծով մասնագետը պետք է վարի չափագրումների թերթիկներ` հիմնվելով տեղամասային հսկիչների կողմից տրամադրվող օրական քանակի չափագրումների (չափագրումների թերթիկների) տեղեկատվության վրա:

- Քանակի գծով մասնագետը պետք է համեմատի չափագրված ծավալները նախագծի հետ:

Հետևաբար, հաջորդ միջանկյալ վճարման վկայականով նախորդ վկայականում փոփոխություններ կատարելու հնարավորության սահմանումը ենթադրում է, որ հաջորդ միջանկյալ վճարման վկայականի օրվա դրությամբ բացահայտվել են փաստեր, որոնք անդրադառնում են նախորդ վճարման վկայականով հաշվարկված ծավալների և գների վրա, սակայն որոնք հնարավոր չէր բացահայտել նախորդ վճարման վկայականի կազմման օրվա դրությամբ։

***Հաշվեքննող օբյեկտի պարզաբանումը***

Ցանկացած հաջորդ Վճարման Վկայագրով ցանկացած նախորդ Վճարման Վկայագրում ուղղումներ կամ փոփոխություններ կատարելու Ինժեների իրավունքը ձևակերպված է հստակ (ՊԸՊ-ի 14.6 կետի վերջին պարբերություն) և այդ իրավունքի կիրառման համար որևէ պայման չի առաջադրվում։ Հետևաբար մեկնաբանությունները, թե այդ իրավունքը որ պարագայում է կիրառելի՝ տեղին չէ։

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Պարզաբանումը ընդունելի չէ, քանի որ ՊԸՊ-ի 12.1, 12.3, 13.8, 14.3 կետերի, ADB/M6/CS/QCBS/01 պայմանագրի Հավելված Ա-ի 3.2.2 կետի (Xxxiii) և (Xxiii) ենթակետերի և «Շին հրապարակի որակի և տեխնիկական հսկողության ապահովման ձեռնարկի» 8.2 և 9-րդ կետերի պահանջները իրենց հստակությամբ չեն զիջում ՊԸՊ 14.6 կետի պահանջին։ Նշված կետերի պահանջների կատարման դեպքում միջանկյալ վճարման վկայականներում կարտացոլվեն փաստացի կատարված աշխատանքների ճշգրիտ ծավալները, գները (բացառությամբ ժամանակավոր դրույքաչափերի կիրառման դեպքերի) և գնային փոփոխության հետ կապված կարգավորումների ճշգրիտ գումարները (այս դեպքում ժամանակավոր ինդեքսի կիրառման անհրաժեշտություն ընդհանրապես չկա, քանի որ այն ժամանակաշրջանի վերջին օրվանը նախորդող 49-րդ օրվա դրությամբ, որի համար կազմվել են միջանկյալ վճարման վկայականները, բոլոր ծախսերի ինդեքսները հասանելի են եղել)։ Հետևաբար հաջորդ միջանկյալ վճարման վկայականով նախորդ վկայականում փոփոխություններ կատարելու հնարավորությունը ենթադրում է, որ հաջորդ միջանկյալ վճարման վկայականի օրվա դրությամբ բացահայտվել են փաստեր, որոնք անդրադառնում են նախորդ վճարման վկայականով հաշվարկված ծավալների և գների վրա, սակայն որոնք հնարավոր չէր բացահայտել նախորդ վճարման վկայականի կազմման օրվա դրությամբ կամ երբ ժամանակավոր դրույքաչափը փոխարինվում է հաստատված գնով։

* + 1. Առկա է անհամապատասխանություն նախարարության կողմից 2021թ.-ի համար ներկայացրած «Հիմնարկի կատարած Բյուջետային ծախսերի և բյուջետային պարտքերի մասին» հաշվետվության մեջ նշված փաստացի կատարված աշխատանքների ցուցանիշի և ճանապարհի կառուցման և հիմնանորոգման աշխատանքների համար կազմված միջանկյալ վճարման վկայականների ցուցանիշների միջև:

Նախարարության կողմից 2021թ.-ի ընթացքում ծրագրի շրջանակում կատարված աշխատանքների վերաբերյալ ներկայացրած միջանկյալ վճարման վկայականների համաձայն իրականացվել է 6,842,705.83 հազ. դրամի կառուցման և հիմնանորոգման աշխատանքներ («Հորիզոն-95» ՍՊԸ՝ 1,409,655.20 հազ. դրամ, «Ա.Ա.Բ ՊՐՈԵԿՏ» ՍՊԸ՝ 1,903,536.42 հազ.դրամ, «Սուարդի» ԲԸ՝ 3,529,504.20 հազ. դրամ), սակայն 2021 թվականի հիմնարկի կատարած բյուջետային ծախսերի և բյուջետային պարտքերի մասին հաշվետվության մեջ կատարված աշխատանքների ծավալը ցույց է տրվել 4,136,857.41 հազ․ դրամ:

* 1. ***1189-12001՝ «ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող դպրոցների սեյսմիկ պաշտպանության ծրագրի շրջանակներում ՀՀ դպրոցների սեյսմիկ անվտանգության բարելավմանն ուղղված միջոցառումներ»։***

Համաձայն Ծրագրի վարկային համաձայնագրի հավելված 4-ի 1-ին կետի, ՀՏԶՀ-ն պետք է ապահովի Ծրագրի իրականացումը ԾԻՓ-ում (Ծրագրի իրականացման փաստաթուղթ) նշված մանրամասն կարգավորումների համաձայն: 2016թ.-ին հաստատված Ծրագրի Ղեկավար ձեռնարկում շինարարական աշխատանքների որակի տեխնիկական հսկողության աշխատանքների արժեքի հաշվարկման ցուցանիշներ սահմանված չեն, սակայն 2019թ.-ին հաստատված Ծրագրի Ղեկավար ձեռնարկում այն սահմանվել է մինչև 2 տոկոս:

ՀՀ կառավարության 23.11.2007թ. «Շինարարության ոլորտում գնագոյացման նորմերի և նորմատիվների կիրառումն ապահովելու մասին» թիվ 1484-Ն որոշման 1-ին մասի 1-ին կետի՝ ՀՀ տարածքում իրականացվող շինարարությունում գնագոյացման նորմատիվատեխնիկական փաստաթղթերով սահմանվող նորմերի և նորմատիվների կիրառումը պարտադիր է` ՀՀ պետական բյուջեի միջոցների, այդ թվում` վարկերի (եթե վարկային պայմանագրով այլ բան նախատեսված չէ), և համաձայնՀՀ կառավարության 23․06․2011թ. «Գործող գներով շինարարական աշխատանքների արժեքի հաշվարկման կարգը հաստատելու, ՀՀ 2011 թվականի պետական բյուջեում վերաբաշխում և ՀՀ կառավարության 2010 թվականի դեկտեմբերի 23-ի 1748-ն որոշման մեջ լրացումներ ու փոփոխություններ կատարելու և ՀՀ քաղաքաշինության նախարարությանը գումար հատկացնելու մասին» թիվ 879-Ն որոշման հավելված 8-ի 31-րդ կետով սահմանվել են շինարարական աշխատանքների նկատմամբ որակի տեխնիկական հսկողության ծառայության մատուցման համար անհրաժեշտ ծախսերի խորհրդատվական բնույթ ունեցող նորմատիվները (անկախ ծրագրի ֆինանսավորման աղբյուրից), համաձայն որի նորմատիվային արժեքները պետք է կազմեին օբյեկտի շինմոնտաժային աշխատանքների նախահաշվային արժեքի 1%-ը։ Կնքված թվով 4 պայմանագրերով այդ արժեքը գերազանցվել է և կազմել է 1,88%-2.16%։

Հարկ է նշել, որ Ծրագրի Ղեկավար ձեռնարկի «Ձեռնարկի նպատակը և կառուցվածքը» բաժնում նշված է, որ Ձեռնարկի առաջին և բոլոր հաջորդող վերանայված տարբերակները կհաստատվեն ՀՏԶՀ Խորհրդի կողմից: Ղեկավար ձեռնարկը ենթակա չէ միակողմանի փոփոխման: Համաձայն ՀՏԶՀ կանոնադրության[[4]](#footnote-4) 29-րդ կետի, հիմնադրամի կողմից իրականացվող ծրագրերի ընթացակարգերը և գործառույթները սահմանող հիմնարար փաստաթղթերում կատարվող փոփոխությունների հաստատումը Խորհրդի բացառիկ իրավասությունն է, իսկ համաձայն 34-րդ կետի, խորհրդի որոշումներն ընդունվում են նիստին մասնակցող անդամների ձայների պարզ մեծամասնությամբ: 2019թ.-ին ՀՏԶՀ-ն նախաձեռնել է Ղեկավար ձեռնարկում սահմանել շինարարական աշխատանքների որակի տեխնիկական հսկողության աշխատանքների արժեքի հաշվարկման նորմատիվ մինչև 2%-ի չափով։ Ղեկավար ձեռնարկը հաստատելու համար նիստն իրականցվել է հեռակա կարգով՝ հարցման միջոցով, համաձայն կանոնադրության 31-րդ կետի, հարցումներ են ուղարկվել 12 մասնակիցների, պատասխանել են միայն թվով 4 մասնակցները: Այսինքն, Ղեկավար ձեռնարկը նոր խմբագրությամբ չի հաստատվել, քանի որ այն կարող էր հաստատվել միայն առնվազն 7 մասնակիցների դրական պատասխանի դեպքում (ձայների պարզ մեծամասնությամբ)։

***Առարկություններն ու բացատրությունները***

*Տեխնիկական հսկողություն իրականացնող կազմակերպությունների գումարների վերանայման գործառույթը սկսվել է ԱԶԲ-ի կողմից ծրագրի ընթացիկ ստուգումների արդյունքներով պայմանավորված, որտեղ որպես ծրագրի արդյունավետ իրականացման հիմնական խնդիր մատնանշվել է տեխնիկական հսկողության ցածր որակը, որի պատճառը հանդիսացել է վերջիններիս հատկացված ցածր գումարները և առաջարկվել է վերանայել դրանք։   
Այս համատեքստում ՀՏԶՀ-ի կողմից առաջարկվել է ՀՀ և ԱԶԲ-ի Սեյսմիկ անվտանգության բարելավան ծրագրի արդյունավետ իրականացման և այդ գործընթացում շահագրգիռ պետական մարմինների գործունեությունը համակարգելու նպատակով 2016 թվականի հունիսի 30-ի ՀՀ վարչապետի թիվ 582-Ա որոշմամբ ստեղծված աշխատանքային խմբին քննարկման առարկա դարձնել վերոնշյալ հարցը։ 2019 թվականի մայիսի 10-ին աշխատանքային խմբի նիստի արձանագրության 1-ին կետի ե/ ենթակետով հավանություն է տրվել, որ տեխնիկական հսկողության ծառայության համար կնքվելիք պայմանագրերի արժեքը (ներառյալ բոլոր ծախսերը, բացառությամբ լաբորոտոր փորձարկումների համար նախատեսված ծախսերի) կարող է կազմել ծրագրի արժեքի մինչև 2%-ը։*

*Հարկ ենք համարում նշել, որ ՀՀ կառավարության 23․06․2011թ. «Գործող գներով շինարարական աշխատանքների արժեքի հաշվարկման կարգը հաստատելու, ՀՀ 2011 թվականի պետական բյուջեում վերաբաշխում և ՀՀ կառավարության 2010 թվականի դեկտեմբերի 23-ի 1748-ն որոշման մեջ լրացումներ ու փոփոխություններ կատարելու և ՀՀ քաղաքաշինության նախարարությանը գումար հատկացնելու մասին» թիվ 879-Ն որոշման հավելված 8-ի 31-րդ և 32-րդ կետերով սահմանվել են շինարարական աշխատանքների նկատմամբ որակի տեխնիկական հսկողության ծառայության մատուցման համար անհրաժեշտ ծախսերի խորհրդատվական բնույթ ունեցող նորմատիվները, այլ ոչ թե առավելագույն գումարի չափ։ Մասնավորապես ՀՀ կառավարության 2020 թվականի մայիսի 27-ի «ՀՀ կառավարության 2011 թվականի հունիսի 23-ի թիվ 879-Ն որոշման մեջ փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու մասին» թիվ 916-Ն որոշման 1-ին կետի 2-րդ ենթակետով սահմանված է, որ «Շինարարական աշխատանքների նկատմամբ որակի տեխնիկական հսկողության ծառայության մատուցման համար անհրաժեշտ ծախսերի նորմատիվները, անկախ ծրագրի ֆինանսավորման աղբյուրից, կրում են խորհրդատվական բնույթ պայմանագրային արժեքների (բացառությամբ կարգի 32.2-րդ կետի առաջին պարբերությամբ նախատեսված դեպքերի), բյուջեների ձևավորման ու նախահաշիվների կազմման համար և սահմանվում ըստ 7-րդ աղյուսակում նշված տոկոսաչափի (բացառությամբ 8-րդ աղյուսակում նշված օբյեկտների):» Հայտնում ենք նաև, որ խորհրդատուի ընտրությունը իրականացվում է ԱԶԲ-ի որակավորման հիման վրա ընտրության ընթացակարգի համաձայն, որի ընթացքում ամենաբարձր միավորներ հավաքած մրցույթի մասնակցին առաջարկվում է ներկայացնել ֆինանսական առաջարկ համաձայն տեխնիկական առաջադրանքի։ Համաձայն ընթացակարգի, բանակցությունների արդյունքում ստացված գինը ոչ էականորեն կարող է գերազանցել գնահատված գինը։*

*Միաժամանակ տեղեկացնում ենք, որ ի տարբերություն ՀՀ օրենսդրությամբ տեխնիկական հսկուղության հանդեպ ներկայացվող պահանջների, ՀՏԶՀ-ի կողմից տեխնիկական հսկողություն իրականացնող կազմակերպությունից պահանջվում են նաև լրացուցիչ այլ գործառույթների իրականացում, որը ենթադրում է ֆինանսական ծախսեր, օրինակ շինարարական հրապարակում տեսախցիկների տեղադրում և սպասարկում, լրացուցիչ լաբորատոր փորձարկումների իրականացում։*

*Միաժամանակ խնդրում ենք նկատի ունենալ այն հանգամանքը, որ ՀՀ կառավարության 2015 թվականի մարտի 19-ի թիվ 596-Ն որոշման 3-րդ ցանկի 4-րդ կետի 1-ին ենթակետի համաձայն դպրոցները հանդիսանում են բարձր ռիսկայնության աստիճանի (IV կատեգորիայի) դասակարգում ունեցող հատուկ և կարևորագույն նշանակության (այդ թվում՝ սեյսմիկ պաշտպանության բնագավառի հատուկ և կարևոր նշանակության) օբյեկտներ, ինչպես նաև վարկային պայմանագրով նախատեսված կառուցված դպրոցների միջազգային փորձաքննության ենթարկվելու պահանջը, որի ապահովման նպատակով բարձր որակի տեխնիկական հսկողության իրականացումը խիստ անհրաժեշտություն է։*

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը։***

Այս փաստը ներկայացված է թերի բովանդակությամբ։ Բացի այդ

1. Արձանագրությունում որևէ տեղ արձանագրված չէ, որ ՀՀ կառավարության 23․06․2011թ. թիվ 879-Ն որոշման հավելված 8-ի 31-րդ և 32-րդ կետերով սահմանված են շինարարական աշխատանքների նկատմամբ որակի տեխնիկական հսկողության ծառայության մատուցման համար անհրաժեշտ ծախսերի առավելագույն չափը։ Արձանագրությունում արձանագրվել է, որ այդ կետերով սահմանվել են շինարարական աշխատանքների նկատմամբ որակի տեխնիկական հսկողության ծառայության մատուցման համար անհրաժեշտ ծախսերի խորհրդատվական բնույթ ունեցող նորմատիվները։

2. Բացատրություններում նշված «…ծրագրի արդյունավետ իրականացման հիմնական խնդիր մատնանշվել է տեխնիկական հսկողության ցածր որակը, որի պատճառը հանդիսացել է վերջիններիս հատկացված ցածր գումարները…» և «… դպրոցները հանդիսանում են բարձր ռիսկայնության աստիճանի (IV կատեգորիայի) դասակարգում ունեցող հատուկ և կարևորագույն նշանակության (այդ թվում՝ սեյսմիկ պաշտպանության բնագավառի հատուկ և կարևոր նշանակության) օբյեկտներ, ինչպես նաև վարկային պայմանագրով նախատեսված կառուցված դպրոցների միջազգային փորձաքննության ենթարկվելու պահանջը, որի ապահովման նպատակով բարձր որակի տեխնիկական հսկողության իրականացում խիստ անհրաժեշտություն է…» բացատրությունները ընդունելի չեն, քանի որ

- տեխնիկական հսկողությունը ցածր որակով կատարելու դեպքում կամ պետք է խզվեին պայմանագրերը կամ նվազագույնը պետք է նվազեցվեր մատուցված ծառայությունների համար սահմանված պայմանագրային գինը, սակայն հաշվեքննության ընթացքում կամ առարկություններին և բացատրություններին կից որևէ պայմանագրի խզման կամ պայմանագրային գնից նվազեցման դեպքեր չեն ներկայացվել։

-Տեխնիկական հսկողությունների համար ցածր գումար չի հատկացվել։ Տեխնիկական հսկողություն իրականացնող ընկերությունները պարտավորվել են պատշաճ որակով և գործող նորմերին համապատասխան ծառայություններ մատուցել գնման գործընթացում ձևավորված՝ իրենց իսկ կողմից առաջարկված գներով։

-Ցանկացած օբյեկտի՝ անկախ նրա ռիսկայնության աստիճանից, նպատակային նշանակությունից, ֆինանսավորման աղբյուրից կամ կառուցապատողից, աշխատանքների որակի տեխնիկական հսկողությունը պետք է իրականացվի տեխնիկական առաջադրանքի, ՀՀ քաղաքաշինության նախարարության 28.04.1998թ.-ի թիվ 44 հրամանով հաստատված «Շինարարության որակի տեխնիկական հսկողության իրականացման հրահանգ»-ի և օրենսդրությամբ սահմանված այլ պահանջներին համապատասխան։ ՀՀ օրենսդրությունում և ենթաօրենսդրական նորմատիվ իրավական ակտերում «…բարձր որակի տեխնիկական հսկողության…» եզրույթ գոյություն չունի։

* 1. ***(1157-12021) «ԱԶԲ-ի աջակցությամբ իրականացվող քաղաքային ենթակառուցվածքների և քաղաքի կայուն զարգացման ներդրումային երկրորդ ծրագրի շրջանակներում ճանապարհային շինարարություն»***
     1. ՀՀ 2021 թվականի պետական բյուջեով ծրագրի շրջանակում նախատեսվել է իրականացնել Բաբաջանյան-Աշտարակի խճուղի 9.4 կմ երկարությամբ և 24 մ միջին լայնությամբ նոր ճանապարհահատվածի կառուցման աշխատանքների 25 %-ը։

ՀՀ 2021 թվականի պետական բյուջեի ելքային ծրագրերի և միջոցառումների գծով արդյունքային (կատարողական) ցուցանիշների կատարման վերաբերյալ՝ ըստ միջոցառումները կատարող հանրային իշխանության մարմինների» հաշվետվության համաձայն փաստացի իրականացվել է Բաբաջանյան-Աշտարակի խճուղի 9.4 կմ երկարությամբ և 24 մ միջին լայնությամբ նոր ճանապարհահատվածի կառուցման աշխատանքների 11.1%:

* 1. **11049-11001 «Միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների պահպանման և անվտանգ երթևեկության ծառայություններ»։**
     1. Համաձայն «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի 3-րդ հոդվածի 6-րդ, 8-րդ և 9-րդ մասերի.
* միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհները նրանք են, որոնք կապում են ՀՀ ճանապարհային ցանցը այլ պետությունների ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցին և ապահովում են միջազգային տրանսպորտային հաղորդակցություն,
* ինչպես նաև խոշոր բնակավայրերի, օդանավակայանների, պատմական հուշարձանների, լեռնանցքների մոտեցումներն ու շրջանցները և տրանսպորտային հանգույցները, որոնք չունեն առանձին պայմանանիշ։
* Մարզային (տեղական) նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհները նրանք են, որոնք կապում են հանրապետության գյուղական բնակավայրերը միմյանց, այլ քաղաքների, հանրապետական և միջպետական նշանակության ճանապարհների հետ։

ՀՀ կառավարության 13.02.2014թ թիվ 265-Ն որոշմամբ հաստատված ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանկով որպես միջպետական նշանակության ավտոճանապարհներ դասակարգված ավտոճանապարհներից՝

* 565.1 կմ ավտոճանապարհները հանդիսանում են հանրապետական նշանակության ճանապարհներ (կապում են ՀՀ ճանապարհային ցանցը այլ պետությունների ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանցին, սակայն չեն ապահովում միջազգային տրանսպորտային հաղորդակցություն, հանրապետության քաղաքները մայրաքաղաքին, միմյանց և միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներին)։ Նշված ավտոճանապարհներից 2021թ.-ի ամառային պահպանությունում ներառվել են 453.44 կմ, իսկ ձմեռային պահպանությունում՝ 497.12 կմ ավտոճանապարհներ, որոնց պահպանության համար հաշվարկվել են 636,651.7 հազ. դրամի կատարողականներ։
* 170.7 կմ ավտոճանապարհներ հանդիսանում են *տեղական նշանակության* ճանապարհներ (կապում են հանրապետության գյուղական բնակավայրերը միմյանց, այլ քաղաքների, հանրապետական և միջպետական նշանակության ճանապարհներին)։ Համաձայն ՀՀ կառավարության 13.02.2014թ.-ի թիվ 265-Ն 3-րդ կետի 2-րդ ենթակետի ա) պարբերության մարզային նշանակության ավտոճանապարհների պետական ճանապարհային մարմինը տնօրինման մասով ոչ թե ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարությունն է այլ ՀՀ մարզպետներն են։ Նշված ավտոճանապարհներից որպես միջպետական նշանակության ճանապարհներ 2021թ.-ին ամառային պահպանությունում ներառվել են 121.1 կմ, իսկ ձմեռային պահպանությունում՝ 130.5 կմ երկարությամբ ճանապարհներ, որոնց պահպանության համար հաշվարկվել և վճարվել է 213,504.4հազ. դրամի կատարողական։
* 26.9 կմ երկարությամբ ճանապարհներ, հանդիսանում են դաշտամիջյան ճանապարհներ, որոնց պահպանման աշխատանքները ՀՀ օրենսդրությամբ չի նախատեսվում և չի իրականացվում: Նշված ավտոճանապարհներից 2021թ.-ին 6.3 կմ ներառել են ընթացիկ ամառային և 21.3 կմ ընթացիկ ձմեռային պահպանման աշխատանքներում և հաշվարկել են 16,928.0 հազ.դրամի կատարողականներ։

***Առարկությունները և բացատրությունները***

*ՀՀ կառավարության 13.02.2014թ. թիվ 265-Ն որոշումը ներկայում գործող նորմատիվ իրավական ակտ է, որն ունի պարտադիր բնույթ: Հիշյալ որոշումը ընդունվել է ղեկավարվելով «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի 4-րդ հոդվածով և 6-րդ հոդվածի 4-րդ մասի պահանջներով և, քանի դեռ փոփոխության չի ենթարկվել բոլոր պետական մարմինները, ինչպես նաև այլ անձինք պարտավոր են պահպանել տվյալ որոշման պահանջները:*

*Նշված ավտոմոբիլային ճանապարհները ՀՀ կառավարության 13.02.2014թ. թիվ 265-Ն որոշմամբ հաստատված ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների դասակարգման համաձայն հանդիսանում են միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներ, ուստի տվյալ ավտոմոբիլային ճանապարհների սպասարկումն իրականացվել է միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների համար ՀՀ կառավարության 04.11 2010 թ. N 1419-Ն որոշմամբ հաստատված պահանջներին համապատասխան:*

*Միաժամանակ նշենք, որ Ձեր կողմից բարձրացված հարցերը ըստ էության ուսումնասիրելու և օրենսդրական անհամապատասխանությունները վերացնելու նպատակով, ՏԿԵ նախարարության կողմից նախաձեռնվել է ճանապարհային ցանցի լրացուցից ուսումնասիրման գործընթաց, որի արդյունքում սահմանված կարգով համապատասխան առաջարկություններ կկատարվեն՝ ՀՀ ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին օրենքում և ՀՀ կառավարության 13.02.2014թ. N 265-Ն որոշման մեջ փոփոխությունների համար:*

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Արձանագրությունում որևէ անհամապատասխանություն «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի 4-րդ հոդվածի և 6-րդ հոդվածի 4-րդ մասի պահանջների հետ չի արձանագրվել։ Անհամապատասխանություն է արձանագրվել Օրենքի 3-րդ հոդվածի 6-րդ, 8-րդ և 9-րդ մասերի պահանջների հետ և նշված անհամապատասխանության մասով որևէ առարկություն չի ներկայացվել։

Նշված անհամապատասխանությունը արձանագրվել է նաև 2020թ-ի հաշվեքննության արդյունքներով կազմված ընթացիկ եզրակացությունում, որով ՀՀ կառավարությանը առաջարկվել է ՀՀ կառավարության 2014 թվականի փետրվարի 13-ի «ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների անվանացանկը հաստատելու, ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների պետական կառավարման մարմին սահմանելու, ՀՀ կառավարության 2008 թվականի հունվարի 10-ի թիվ 112-Ն որոշումն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» N 265-Ն որոշմամբ հաստատված՝ ըստ նշանակության դասակարգված ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների անվանացանկում ներառված ճանապարհների դասակարգումը համապատասխանեցնել «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի 3-րդ հոդվածի 6-րդ, 7-րդ, 8-րդ և 9-րդ մասերի պահանջներին։

Ձեռնարկված միջոցառումների վերաբերյալ տեղեկատվությունը ընդունվում է ի գիտություն։

* + 1. Համաձայն «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի 3-րդ հոդվածի 7-րդ, 8-րդ և 9-րդ մասերի

- Հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհները նրանք են, որոնք կապում են հանրապետության քաղաքները մայրաքաղաքին և միմյանց, մշակույթային, հոգևոր կենտրոնների և միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների հետ,

- խոշոր բնակավայրերի, օդանավակայանների, պատմական հուշարձանների, լեռնանցքների մոտեցումներն ու շրջանցները, ինչպես նաև տրանսպորտային հանգույցները, որոնք չունեն առանձին պայմանանիշ։

- Մարզային (տեղական) նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհները նրանք են, որոնք կապում են հանրապետության գյուղական բնակավայրերը միմյանց, այլ քաղաքների, հանրապետական և միջպետական նշանակության ճանապարհների հետ։

ՀՀ կառավարության 13.02.2014 թ-ին թիվ 265-Ն որոշմամբ հաստատված ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների ցանկով որպես Հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհներ դասակարգված ավտոճանապարհներից՝

- 592.1 կմ ճանապարհները հանդիսանում են մարզային նշանակության ավտոճանապարհներ։ Նշվածներից 2021 թ.-ին ձմեռային պահպանություն են իրականացրել 516.3 կմ, իսկ ընթացիկ ամառային պահպանություն՝ 447.9 կմ երկարությամբ ճանապարհահատվածների վրա, որոնց պահպանության համար կատարողականներով հաշվարկվել է 707,247.4 հազ. դրամ։

- 58,7 կմ դաշտամիջյան ճանապարհներ են, որոնց պահպանման աշխատանքները ՀՀ օրենսդրությամբ չի նախատեսվում և չի իրականացվում։ Այս ճանապարհներից 2021թ.-ին ձմեռային պահպանման է հանձնվել 40.8 կմ, իսկ ամառային պահպանման՝ 36.1 կմ երկարությամբ ճանապարհահատվածներ: Ճանապարհահատվածների 2021թ.-ի պահպանության համար կատարողականներով հաշվարկվել է 41,477.7 հազ. դրամ։

- 7.6 կմ-ն Հրազդան քաղաքի փողոց է, որի պահպանության համար 2021թ.-ի կատարողականներով հաշվարկվել է 11,108.5 հազ. դրամ։

***Առարկությունները և բացատրությունները***

Նշված ավտոմոբիլային ճանապարհները ՀՀ կառավարության 13.02.2014թ. թիվ 265-Ն որոշմամբ հաստատված ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների դասակարգման համաձայն հանդիսանում են հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներ, ուստի տվյալ ավտոմոբիլային ճանապարհների սպասարկումն իրականացվել է ելնելով հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների համար ՀՀ կառավարության 04.11 2010 թ. N 1419-Ն որոշմամբ հաստատված պահանջներից: Վերը նշված ճանապարհային ցանցի լրացուցից ուսումնասիրման գործընթացում կուսումնասիրվեն Ձեր կողմից ներկայացված հավելվածների ցանկում ներառված ինչպես միջպետական, այնպես էլ հանրապետական նշանակության ճանապարհները:

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Ըստ էության արձանագրված անհամապատասխանությունը չի առարկվել։ Բացատրությունը ընդունվում է ի գիտություն։

Նշված անհամապատասխանությունը արձանագրվել է նաև 2020թ.-ի հաշվեքննության արդյունքներով կազմված ընթացիկ եզրակացությունում, որով ՀՀ կառավարությանը առաջարկվել է ՀՀ կառավարության 2014 թվականի փետրվարի 13-ի «ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների անվանացանկը հաստատելու, ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների պետական կառավարման մարմին սահմանելու, ՀՀ կառավարության 2008 թվականի հունվարի 10-ի թիվ 112-Ն որոշումն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» N 265-Ն որոշմամբ հաստատված՝ ըստ նշանակության դասակարգված ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների անվանացանկում ներառված ճանապարհների դասակարգումը համապատասխանեցնել «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի 3-րդ հոդվածի 6-րդ, 7-րդ, 8-րդ և 9-րդ մասերի պահանջներին։

* + 1. ՀՀ ընդհանուր օգտագործման միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների վրա գտնվող մետաղական արգելափակոցների 2021թ.-ի պահպանման համար կնքված համաձայնագրերի և 2021թ.-ի համար պահպանման մակարդակների գնահատման ակտերի համադրմամբ պարզվել է, որ 2021թ.-ի պահպանման համար Սյունիքի մարզում գնահատվել է 139517 գծմ. մետաղական արգելափակոց, որից որպես լավ՝ 123073 գծմ., բավարար՝ 16444 գծմ: Պահպանման է հանձնվել 140359 գծմ արգելափակոց, կամ 842 գծմ. ավել:

***Առարկությունները և բացատրությունները***

Սյունիքի մարզի մասով ընդունված է ի գիտություն: Հաջորդ ամիսների կատարողական ակտերում ավել կատարված վճարումները կվերականգնվեն ամբողջ տարվա կտրվածքով /842գծմ\*1365=1,149,330/:

***Հաշվեքննողի մեկնաբանությունը***

Բացատրությունը ընդունել ենք ի գիտություն։

* 1. ***(1146-11002) Հիմնական ընդհանուր հանրակրթություն***

ՀՀ պետական բյուջեի 2021 թվականի տարեկան ելքային ծրագրերի և միջոցառումների գծով արդյունքային /կատարողական/ ցուցանիշների կատարման վերաբերյալ հաշվետվության համաձայն հիմնական ընդհանուր հանրակրթության դասարանների սովորողների միջին գնահատականը գիտելիքների ստուգման արդյունքում տարեկան ճշտված պլանով նախատեսվել է 13 բալ, փաստացի սովորողների միջին գնահատականը կազմել է 8 բալ:

ՀՀ-ում և Երևան քաղաքում գործում է գիտելիքների գնահատման 10 բալային համակարգ:

* 1. «ՀՀ 2021 թվականի պետական բյուջեի մասին» ՀՀ օրենքով «Հիմնական ընդհանուր հանրակրթություն», «Տարրական ընդհանուր հանրակրթություն», «Երևանի մետրոպոլիտենով ուղևորափոխադրման ծառայությունների գծով» և «Ասիական զարգացման բանկի աջակցությամբ իրականացվող քաղաքային ենթակառուցվածքների և քաղաքի կայուն զարգացման ներդրումային երկրորդ ծրագրի շրջանակներում ճանապարհային շինարարություն» ծրագրերով պետության կողմից Երևանի քաղաքապետին լիազորությունների պատվիրակման և ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարությանը վերապահված բյուջետային հատկացումների գլխավոր կարգադրիչի իրավունքների փոխանցման 03․02․2021թ.-ի թիվ 1 պայմանագրով պատվիրակված լիազորության վերահսկողության ոչ մի գործառույթ չի նախատեսվել:
  2. «Գյումրու քաղաքային ճանապարհների ծրագրի» բյուջետային հատկացումների գլխավոր կարգադրիչի իրավունքները վերապահվել են ՀՀ ՏԿԵՆ-ին, սակայն ՀՀ և ՎԶԵԲ-ի միջև 2016 թվականի մայիսի 11-ին կնքված վարկային համաձայնագրի համաձայն «Գյումրու քաղաքային ճանապարհների ծրագիրը» իրականացնում է Գյումրի համայնքի ղեկավարի կարգադրությամբ ստեղծված «Ծրագրի իրականացման թիմ» (ԾԻԹ)-ը, որը հաշվետու չէ ՀՀ ՏԿԵՆ-ին և ՏԿԵՆ-ին որևէ վերահսկողական գործառույթ վերապահված չէ։

1. **ԱՐԴՅՈՒՆՔԱՅԻՆ (ՈՉ ՖԻՆԱՆՍԱԿԱՆ) ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐԻ ԿԱՏԱՐՄԱՆ ՎԵՐԱԲԵՐՅԱԼ**

ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարության 2021 թվականի պետական բյուջեի կատարման վերաբերյալ հաշվետվություններում ներկայացված են եղել 334 արդյունքային (ոչ ֆինանսական) ցուցանիշներ՝ 92 ծրագրային միջոցառումների շրջանակներում:

Ծրագրային միջոցառումներն ըստ ծրագրերի ունեցել են հետևյալ բաշխվածությունը.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ծրագրի համարը, Ծրագրի անվանումը** | | **Միջոցառումների քանակը** | **%** |
| 1001 | Տարածքային կառավարման ոլորտում քաղաքականության մշակում, ծրագրերի համակարգում և մոնիտորինգի իրականացում | 4 | 4% |
| 1015 | Սոցիալական փաթեթների ապահովում | 1 | 1% |
| 1019 | Սոցիալական ներդրումների և տեղական զարգացման ծրագիր | 5 | 5% |
| 1038 | Տարածքային կառավարման և տեղական ինքնակառավարման մարմինների ներկայացուցիչների մասնագիտական վերապատրաստում և հատուկ ուսուցում | 1 | 1% |
| 1040 | Կոշտ թափոնների կառավարում | 5 | 5% |
| 1049 | Ճանապարհային ցանցի բարելավում | 27 | 29% |
| 1073 | Ընդերքի ուսումնասիրության, օգտագործման և պահպանման ծառայություններ | 2 | 2% |
| 1075 | Մշակութային ժառանգության ծրագիր | 2 | 2% |
| 1077 | Երկաթուղային ցանցի զարգացում | 1 | 1% |
| 1110 | Այլընտրանքային աշխատանքային ծառայություն | 1 | 1% |
| 1146 | Հանրակրթության ծրագիր | 5 | 5% |
| 1148 | Արտադպրոցական դաստիարակության ծրագիր | 3 | 3% |
| 1157 | Քաղաքային զարգացում | 20 | 22% |
| 1167 | Էլեկտրաէներգետիկ համակարգի զարգացման ծրագիր | 2 | 2% |
| 1168 | Արվեստների ծրագիր | 1 | 1% |
| 1171 | Ռադիոակտիվ թափոնների կառավարում | 1 | 1% |
| 1183 | Ապահով դպրոց | 1 | 1% |
| 1186 | Բնագիտական նմուշների պահպանություն և ցուցադրություն | 1 | 1% |
| 1189 | Դպրոցների սեյսմիկ անվտանգության մակարդակի բարձրացման ծրագիր | 2 | 2% |
| 1192 | Կրթության որակի ապահովում | 2 | 2% |
| 1198 | Մշակութային և գեղագիտական դաստիարակության ծրագիր | 1 | 1% |
| 1205 | Սոցիալական ապահովություն | 1 | 1% |
| 1212 | Տարածքային զարգացում | 3 | 3% |
| **23** | **Ընդամենը** | **92** | **100%** |

Ոչ ֆինանսական ցուցանիշներն ըստ տեսակների ունեցել են հետևյալ բաշխվածությունը.

|  |  |
| --- | --- |
| ! | 5 ծրագրային միջոցառումների գծով (ընդհանուրի 5.4%-ը) որևէ ոչ ֆինանսական ցուցանիշ սահմանված չի եղել։ |

Չափելիության հնարավորության բացակայությունն անհնար է դարձնում նշված միջոցառումների կատարման արդյունավետության գնահատումը։

|  |  |
| --- | --- |
| ! | 85 ծրագրային միջոցառումների գծով (ընդհանուրի 92.39%-ը) սահմանված է եղել միայն մեկ տեսակ՝ քանակական ոչ ֆինանսական ցուցանիշ, ինչը բավարար չէ ծրագրային միջոցառումների արդյունքների լիարժեք գնահատման, հետևաբար, նաև դրանց կատարման արդյունավետության լիարժեք գնահատման համար։ |

|  |  |
| --- | --- |
| ! | Միայն 7 ծրագրային միջոցառումների գծով (ընդհանուրի 7.61%-ը) է սահմանված եղել և՛ քանական, և՛ որակական ոչ ֆինանսական ցուցանիշներ։ |

Առավել արժեքավոր՝ որակական տեսակի ոչ ֆինանսական ցուցանիշների թիվը զգալիորեն ցածր է՝ կազմելով ընդհանուրի 7.61%-ը։

|  |  |
| --- | --- |
| ! | 10 ծրագրային միջոցառումների գծով, չնայած ֆորմալ առումով սահմանված են արդյունքային ցուցանիշներ, այդուհանդերձ վերջիններիս բովանդակությունը թույլ չի տալիս պատշաճ գնահատել միջոցառման կատարողականը։ |

Օրինակ՝ 1049-11015 «Եվրոպական ներդրումային բանկի աջակցությամբ իրականացվող Հյուսիս-հարավ միջանցքի զարգացման ծրագրի համակարգում և կառավարում (Տրանշ 3)», 1049-21003 «Համաշխարհային բանկի աջակցությամբ իրականացվող կենսական նշանակության ճանապարհային ցանցի բարելավման լրացուցիչ ծրագրի շրջանակներում ավտոճանապարհների բարեկարգման աշխատանքներ», 1049-21004 «Ասիական զարգացման բանկի աջակցությամբ իրականացվող Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի ծրագրի կառուցում և հիմնանորոգում», 1049-21006 «Ասիական զարգացման բանկի աջակցությամբ իրականացվող Հյուսիս-հարավ միջանցքի զարգացման վարկային ծրագիր, Տրանշ 2», 1049-21007 «Եվրոպական ներդրումային բանկի աջակցությամբ իրականացվող Հյուսիս-հարավ միջանցքի զարգացման դրամաշնորհային ծրագիր, Տրանշ 3», 1049-21009 «Եվրոպական ներդրումային բանկի աջակցությամբ իրականացվող Հյուսիս-հարավ միջանցքի զարգացման վարկային ծրագիր, Տրանշ 3», 1049-21012 «Եվրասիական զարգացման բանկի աջակցությամբ իրականացվող Հյուսիս-հարավ միջանցքի զարգացման ծրագիր», 1049-21014 «Եվրոպական ներդրումային բանկի աջակցությամբ իրականացվող Մ6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստանի սահման միջպետական նշանակության ճանապարհի անվտանգության բարելավման դրամաշնորհային ծրագիր», 1157-31001 «Երևանի Բուսաբանական այգու տարածքում անտառպուրակի կառուցապատման նախագծային աշխատանքների իրականացում», 1167-11006 «Գերմանիայի զարգացման վարկերի բանկի (KFW)) աջակցությամբ իրականացվող «Կովկասյան էլեկտրահաղորդման ցանց I» Հայաստան-Վրաստան հաղորդիչ գիծ/ենթակայանների դրամաշնորհային ծրագիր» միջոցառումների գծով, որպես միակ արդյունքային ցուցանիշ ֆիքսված է պայմանագրերի քանակը։ Ստացվում է, որ պայմանագիրն է այն արդյունքը, որի համար համապատասխան պետական մարմինը ստանում է ֆինանսավորում։ Նման արդյունքային ցուցանիշը չի կարող դիտվել համապարփակ և օգտակար շահառուների համար ծրագրի միջոցառման արդյունքները գնահատելու առումով:

***ՀՀՀՀՍ ներդրման գործընթացի և հանրային հատվածի հաշվապահական հաշվառման նոր համակարգի գործարկման վերաբերյալ***

Հաշվեքննիչ պալատի կողմից «Հանրային հատվածի հաշվապահական հաշվառման ստանդարտի ներդրման գործընթացի նկատմամբ» իրականացված հաշվեքննության շրջանակներում ուսումնասիրվել և գնահատվել է հանրային հատվածի կազմակերպություններում, այդ թվում նաև՝ ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարությունում (այսուհետ՝ ՏԿԵՆ), ՀՀՀՀՍ ներդրման և հանրային հատվածի հաշվապահական հաշվառման նոր համակարգին (այսուհետ՝ Նոր համակարգ) անցման գործընթացը։ Գնահատումն իրականացվել է՝ ուսումնասիրելով 2020 թվականի հաշվետու ժամանակահատվածի համար մշակված տեղեկատվության արդյունքները։

Սույն հաշվեքննության շրջանակներում ուսումնասիրվել են 2021 թվականի հաշվետու ժամանակահատվածի համար մշակված միևնույն տեղեկատվության արդյունքները և դրանք համադրվել են 2020 թվականի հաշվետու ժամանակահատվածի արդյունքների հետ։ Դիտարկվել է առանձին չափանիշների գծով դինամիկան, և հաշվեքննողների կողմից վեր են հանվել այն առավել էական հիմնահարցերը, որոնց առնչությամբ լրացուցիչ քայլերի ձեռնարկումը կնպաստի ՏԿԵՆ-ում Նոր համակարգի լիարժեք ներդրմանն ու հաշվապահական հաշվառման վարման գործընթացի բարելավմանը։ Ստորև ներկայացվում են ուսումնասիրության արդյունքում դիտարկված չափանիշների գծով առկա շեղումների բարելավմանն ուղղված առաջարկություններ.

***Հիմնական միջոցներ***

* Հիմնական միջոցները մուտքագրել հաշվապահական հաշվառման վարման ծրագիր, և արտացոլել դրանք ինչպես սինթետիկ (ընդհանրացված), այնպես էլ անալիտիկ (վերլուծական) հաշվառմամբ:
* Վերոնշյալ կետի ապահովումից հետո սահմանել անալիտիկ հաշվառմամբ արտացոլված հիմնական միջոցների օգտակար ծառայության ժամկետները՝ նորմատիվային ժամկետներին համապատասխան, իրականացնել մաշվածության հաշվարկ և հիմնական միջոցների մաշվածության գծով ծախսի հաշվառում:

***Ոչ նյութական ակտիվներ***

Իրականացնել առկա ոչ նյութական ակտիվների հաշվառում, օրինակ՝ հաշվապահական հաշվառման վարման «Հայկական ծրագրեր» համակարգչային ծրագիրը։

***Պայմանով ստացված ակտիվների հետ կապված հետաձգված հասույթի որոշում***

Իրականացնել պայմանով ստացված ակտիվների գծով հետաձգված հասույթի ամորտիզացում՝ հիմնական միջոցի մաշվածությանը զուգընթաց։

***Պաշարների հաշվառում***

Պաշարների հաշվառումն իրականացնել «Հանրային հատվածի կազմակերպությունների հաշվապահական հաշվառման մասին» ՀՀ օրենքի 10-րդ հոդվածի 2–րդ մասի համաձայն, մասնավորապես՝ հաշվառումն իրականացնել այնպես, որ անալիտիկ և սինթետիկ հաշվառման տվյալները համապատասխանեն միմյանց։

***Գանձապետական հաշիվներ***

Իրականացնել ՏԿԵՆ-ին պատկանող բոլոր գանձապետական հաշիվների հաշվառում, այլ ոչ միայն պահպանման ծախսերի համար օգտագործվող գանձապետական հաշվի հաշվառումը, ինչը հնարավորություն կընձեռի կատարել գանձապետական հաշվի քաղվածքի հետ համեմատություններ և ստուգել հոսքերի ամբողջականությունը։

***Ծախսերի ճանաչում***

Առաջնորդվելով «Հանրային հատվածի կազմակերպությունների հաշվապահական հաշվառման մասին» ՀՀ օրենքի 10-րդ հոդվածի 3-րդ մասով՝ շարունակական ծառայությունների գծով ծախսերը ճանաչել գործընկերոջ կողմից ծառայությունների մատուցման ամսաթվին, այլ ոչ թե ծառայությունների հաշվի դուրսգրման ամսաթվին։

***ՀՀ ՊԵԿ-ում պահվող միասնական գանձապետական հաշվի հաշվառում***

Հաշվապահական ծրագրում իրականացնել ՀՀ ՊԵԿ-ում պահվող միասնական գանձապետական հաշվի հաշվառում և այդ հաշվին կատարված վճարումները ծրագրով ճանաչել որպես հարկային պարտավորությունների մարում՝ ՊԵԿ-ում պահվող միասնական գանձապետական հաշվից մարումներին համապատասխան։

# ՀԵՏՀՍԿՈՂԱԿԱՆ ԳՈՐԾԸՆԹԱՑ

ՀՀ տարածքային կառավարման նախարարությունում 2021 թվականի պետական բյուջեի 3, 6 և 9 ամիսների կատարման հաշվեքննությամբ արձանագրվել են 14 անհամապատասխանություններ և 2 այլ փաստեր, ինչպես նաև ներկայացվել են երկու առաջարկություններ, որոնք ուղարկվել են ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարությանը:

Համաձայն ներկայացված տեղեկատվության՝ արձանագրված անհամապատասխանություններից 5-ը վերացվել է, 5-ը չի վերացվել և երկուսի վերացման ուղղությամբ աշխատանքներն ընթացքում են: Արձանագրված երկու այլ փաստերից մեկի վերաբերյալ արձագանք չի եղել, իսկ մյուսը վերացված չէ։ Ընթացիկ եզրակացությունով ներկայացված առաջարկություններից մեկը ընթացքի մեջ է, իսկ երկրորդի կատարման վերաբերյալ տեղեկատվություն չի տրամադրվել։ Մանրամասն տես ստորև աղյուսակներում

*Առաջարկությունների մասով*

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Առաջարկություն** | Ընդունելի է/ Ընդունելի չէ | Կատարված է/ Ընթացքում է | Հիմնավորումներ |
| 1.1 | ՀՀ կառավարության 13.02.2014 թվականի թիվ 265-Ն որոշմամբ հաստատված ավտոմոբիլային ճանապարհների անվանացանկում՝ ըստ նշանակության դասակարգված ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների դասակարգումը համապատասխանեցնել «Ավտոմոբիլային ճանապրահների մասին» ՀՀ օրենքի 3-րդ հոդվածի 6-րդ, 7-րդ, 8-րդ և 9-րդ մասերով սահմանված պահանջներին։ | Ընդունելի է | Ընթացքում է | ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարի 26․04․2022 թ․ թիվ 697-Ա հրամանով ստեղծվել է աշխատանքային խումբ, որը պետք է ուսումնասիրի ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների անվանացանկում ներառված միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների դասակարգումները՝ «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի պահանջներին համապատասխանեցնելու նպատակով, և վերոնշյալ որոշման մեջ իրականացնի համապատասխան փոփոխություններ։ Աշխատանքային խմբում ընդգրկվել են ՏԿԵ նախարարության «Ճանապարհային դեպարտամենտ» հիմնադրամի, «Ճարտարապետության և շինարարության Հայաստանի ազգային համալսարան» հիմնադրամի, ճանապարհաշինարարների հայկական ասոցիացիայի և ոլորտի նախագծային ինստիտուտների ներկայացուցիչներ։ |

*Անհամապատասխանությունների մասով*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№** | **Անհամապատասխանություն/ այլ փաստեր** | Վերացված է/ վերացված չէ/ ընթացքում է | Հիմնավորումներ |
| 2.1 | ՀՀ կառավարության 2010 թվականի նոյեմբերի 4-ի «ՀՀ ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների ընթացիկ ամառային և ընթացիկ ձմեռային պահպանման մակարդակների գնահատման և կատարված աշխատանքների ընդունման կարգը հաստատելու և ՀՀ կառավարության 2004թ. դեկտեմբերի 9-ի N 1942-Ն որոշումն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» թիվ1419-Ն որոշմամբ հաստատված Կարգի 22-րդ և 24-րդ կետերի պահանջների հետ առկա է անհամապատասխանություն**։** | Վերացված է |  |
| 2․2 | Առկա է անհամապատասխանություն Պայմանագրի Ընդհանուր Պայմանների 8.7 կետի պահանջների հետ։ | Վերացված չէ | Համաձայն ՊՀՊ-ի 1․1․3․3 ենթակետի ավարտի ժամկետ նշանակում է աշխատանքները կամ մասնաբաժինը ՊԸՊ 8․2 ենթակետին համապատասխան ավարտելու տևողությունը՝ հաշվարկված մեկնարկի օրվանից և նշված է պայմանագրի տվյալներում /ՊՀՊ/։ ՊԸՊ 8․7 ենթակետը սահմանում է , որ եթե կապալառուն չի կատարում 8․2 ենթակետը, կապալառուն ենթակա է 2․5 ենթակետին համապատասխան ծանուցման՝ Պատվիրատուին ուշացման վնասները փոխհատուցելու համար։Այս ուշացման վնասների փոխհատուցումը պետք է լինի պայմանագրի տվյալների մեջ նշված գումարը, որը պետք է վճարվի ավարտի ժամկետից մինչև աշխատանքների ընդունման հավաստումը յուրաքանչյուր օրվա համար։Առկա է ՖԻԴԻԿԻ փորձագետ Ջեֆրի Սմիթի եզրակացությունը։ Հնարավոր չէ երկարացնել ավարտի ժամկետը և ուշացման տույժեր կիրառել նույն ժամանակահատվածի համար։ Ուշացման տույժերը կիրառելի են միայն, եթե ժամկետի երկարացման իրավունք կամ համաձայնություն չկա։Այսինքն ՊԸՊ 8․7 ենթակետը կիրառելի է այն դեպքում , երբ կապալառուն ավարտի ժամկետում չի ավարտում աշխատանքները և ժամկետը չի երկարացվում, որի դեպքում կապալառուն պարտավոր է շարունակել և ավարտել աշխատանքները և նրա նկատմամբ կիրառվում է ՊԸՊ 8․7 ենթակետը։ Հաշվետվությունում ներկայացված դեպքի պարագայում կատարվել են ժամկետի երկարացումներ,հետևաբար սահմանվել է նոր ավարտի ժամկետներ և ՊԸՊ 8․7 ենթակետն արդեն առնչվում է նոր ավարտի ժամկետի հետ։ |
| 2.3. | ՀՀ կառավարության 13.02.2014 թվականի թիվ 265-Ն որոշմամբ՝ ըստ նշանակության դասակարգված ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհներից, որոշ ճանապարհների դասակարգումը չի համապատասխանում «Ավտոմոբիլային ճանապրահների մասին» ՀՀ օրենքի 3-րդ հոդվածի 7-րդ, 8-րդ և 9-րդ կետերով սահմանված պահանջներին։ | Ընթացքում է | Նշված ավտոմոբիլային ճանապարհները ՀՀ կառավարության 13․02․2014թ․ թիվ 265-ն որոշմամբ հաստատված ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների դասակարգման համաձայն հանդիսանում են միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներ, ուստի տվյալ ավտոմոբիլային ճանապարհների սպասարկումն իրականացվել է միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների համար ՀՀ կառավարության 04.11.2010թ. թիվ 1419-Ն որոշմամբ հաստատված պահանջներին համապատասխան: Միաժամանակ նշենք, որ Ձեր կողմից բարձրացված հարցն ըստ էության ուսումնասիրելու, արձանագրված անհամապատասխանությունները վերացնելու համար նախարարության կողմից նախաձեռնվել է ճանապարհային ցանցի լրացուցիչ ուսումնասիրման գործընթաց, որի արդյունքում սահմանված կարգով համապատասխան առաջարկություններ կկատարվեն ՀՀ ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին օրենքում և ՀՀ կառավարության 13․02․2014թվականի թիվ 265-ն որոշման մեջ փոփոխությունների համար։ |
| 2․4 | Առկա է անհամապատասխանություն ՀՀ կառավարության 04.10.2010թ.-ի թիվ 1419-Ն որոշմամբ աստատված «Կարգ»-ի 11-րդ կետով սահմանված պահանջների հետ։ | Վերացված է | Նախորդ հնգամյա պայմանագրերում ճանապարհի թույլատրելի վիճակի գին նախատեսված չէր և «Վատ» «թույլատրելի» ճանապարհահատվածի 1կմ-ի ամառային սպասապկման գինը ընդունվել է հավասար «բավարար» «Միջին» 1 կմ ճանապարհահատվածի սպասարկման գին։ Այս պայմաններում թյուրիմացաբար անցում է կատարվել վատից բավարար վիճակի, նմանատիպ սխալները վերացվել են , քանի որ 2022-2026թթ.-ի ճանապարհների պահպանման պայմանագրում սահմանված է նաև վատ , թույլատրելի ճանապարհահատվածի 1կմ-ի ամառային սպասարկման գինը։ |
| 2․5 | Առկա է անհամապատասխանություն «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի 3-րդ հոդվածի 6-րդ, 8-րդ և 9-րդ մասերի պահանջների հետ | Ընթացքում է |  |
| 2․6 | Առկա է անհամապատասխանություն ՀՀ կառավարության 01.01.2008 թվականի թիվ 113-Ն որոշմամբ հաստատված «Ճանապարհային գծանշմանը ներկայացվող պահանջները, դրա կիրառման կանոններ»-ի 22-րդ կետով սահմանված պահանջների հետ։ | Վերացված չէ | Գործող լաբորատորիան չունի հնարավորություն որոշելու գծանշման պայծառության, լուսանդրադարձման և լուսարտացոլման գործակիցները: |
| 2․7. | Առկա է անհամապատասխանություն ՀՀ կառավարության 13.02.2014թ.-ին թիվ 265-Ն որոշման 4-րդ կետի 2)-րդ ենթակետով սահմանված պահանջների հետ։ | Վերացված չէ | Մրցույթում միավոր գնի ներկայացման համար կապալառուն նախապես ուսումնասիրում է տվյալ տարածաշրջանի ճանապարհները, հաշվարկում է դրանց պահպանման ծախսերը և ներկայացնում է ճանապարհների 1.0կմ-ի պահպանման միջինացված գինը: Յուրաքանչյուր կմ-ում տարբեր են արհետական կառույցների նշանների քանակը , ծածկի, կողնակի կամ մայթերի լայնությունների մեծությունները և յուրաքանչյուր կմ-ի համար մրցույթին առանձին գին սահմանելը իրագործելի չէ: Նշենք, որ քաղաքային պայմաններում շատ գործոններ դժվարացնում և ավելի ծսախսատար են դարձնում պահպանման աշխատանքները: Մայթում միավոր գնի ներկայացման ժամանակ կապալառուի կողմից այս ամենը հաշվի է առնվել:  ՀՀ կառավարության 04.11.2010 թվականի թիվ 1419-Ն որոշման հավելվածի ընթացիկ ամառային պահպանման ցուցանշների ապահովման աղյուսակ 4-ում արտացոլված է թերացումների համար պահվող գումարների չափը: Այդ տոկոսները չեն արտացոլում պահպանման միավոր գնի գոյացման համամասնությունները: |
| 2․8 | Առկա է անհամապատասխանություն միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների 2021 թվականի պահպանման համար կնքված համաձայնագրերի և 2021 թվականի համար միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների պահպանման մակարդակների գնահատման ակտերի միջև: | Վերացված է | Հ-92, Հ-32 Մարմաշեն ճանապարհի մասով ընդունված է ի գիտություն: Հաջորդ ամիսների կատարողական ակտերում ավել կատարված վճարումներն արդեն վերականգնվել են ամբողջ տարվա կտրվածքով /61680դր\*2.3= 141,864դրամ/: |
| 2․9 | Առկա է անհամապատասխանություն ՀՀ ընդհանուր օգտագործման միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների վրա գտնվող մետաղական արգելափակոցների 2021 թվականի պահպանման համար կնքված համաձայնագրերի և 2021 թվականի համար պահպանման մակարդակների գնահատման ակտերի միջև: | Վերացված է | Սյունիքի մարզի մասով ընդունված է ի գիտություն: Հաջորդ ամիսների կատարողական ակտերում ավել կատարված վճարումները կվերականգնվեն ամբողջ տարվա կտրվածքով /842գծմ\*1365=1,149,330/: |
| 3․0 | «Դպրոցների սեյսմիկ անվտանգության մակարդակի բարձրացման ծրագիր» շրջանակում կնքված պայմանագրերի ՊԸՊ և ՊՀՊ 58.1 կետի համաձայն, կանխավճարը պետք է լինի 20 տոկոս, և պատվիրատուն այն պետք է վճարի անվերապահ բանկային երաշխիքի դիմաց՝ 28 օրից ոչ ուշ: Թիվ A-36AT պայմանագրի կանխավճարի երաշխիքը բանկի կողմից ներկայացվել է 03.08.2021թ.-ին, կանխավճարը կապալառուին փաստացի փոխանցվել է 02.09.2021թ.-ին՝ 30 օրում, իսկ թիվ A-21EN պայմանագրի կանխավճարի երաշխիքը բանկի կողմից ներկայացվել է 08.09.2021թ.-ին, կանխավճարը կապալառուին փաստացի փոխանցվել է 19.10.2021թ.-ին՝ 41 օրում։ | Վերացված չէ | A-36AT պայմանագրի կանխավճարի երաշխիքը տրամադրվել է 01․09․2021 թվականին, որի համար վճարումն իրականացվել է 02․09․2021 թվականին՝ 1 օր հետո (համապատասխան փաստաթղթերը կցվում են)։  Միաժամանակ հարկ ենք համարում նշել, որ համաձայն ենք այն դիտարկմանը, որ համաձայն ՊԸՊ և ՊՀՊ 58.1 կետի, կանխավճարը պետք է լինի 20 տոկոս, և պատվիրատուն այն պետք է վճարի անվերապահ բանկային երաշխիքի դիմաց՝ 28 օրից ոչ ուշ: Սակայն հարկ ենք համարում նշել, որ դա չի նշանակում, որ պատվիրատուն պարտավոր է բանկային երաշխիքի դիմաց վճարումն իրականացնել ***բանկային երաշխիքի տրամադրման օրվանից 28 օրյա ժամկետում։*** |
| 3․1 | Համաձայն ՊԸՊ 35.2 կետի, ծրագրի մասին թարմ տեղեկատվությունները (թարմացված ծրագիր) պետք է ցույց տան յուրաքանչյուր գործողության իրական առաջընթացը և այդ առաջընթացի ազդեցությունը մնացած աշխատանքի ժամկետների, ինչպես նաև գործողությունների հաջորդականության վրա: Համաձայն ՊԸՊ և ՊՀՊ 35.3 կետի, կապալառուն պետք է թարմացված ծրագիրը ներկայացնի *ծրագրի ղեկավարի հաստատմանը 90/180 օրյա հաճախականությամբ:* | Վերացված է |  |
| 3․2 | Առկա է անհամապատասխանություն նախարարության կողմից 2021 թվականի ինն ամիսների համար ներկայացրած «Բյուջետային ծախսերի և բյուջետային պարտքերի» հաշվետվության մեջ նշված փաստացի կատարված աշխատանքների ցուցանիշի և նախարարության կողմից ներկայացված տեղեկատվությամբ ճանապարհի կառուցում և հիմնանորոգում փաստացի կատարված աշխատանքների ցուցանիշների միջև: | Վերացված չէ | Նախարարության կողմից 2021 թվականի ինն ամիսների համար ներկայացրած «Բյուջետային ծախսերի և բյուջետային պարտքերի» հաշվետվության մեջ նշված փաստացի կատարված աշխատանքների ցուցանիշի և նախարարության կողմից Հաշվեքննիչ պալատին ներկայացրած տեղեկատվությամբ ճանապարհի կառուցում և հիմնանորոգում փաստացի կատարված աշխատանքների ցուցանիշի միջև տարբերությունն առաջանում է հետևյալ պատճառով ։ Հաշվեքննիչ պալատին տրամադրված հավելված 9-ի մեջ 9 ամսվա փաստացի կատարված աշխատանքների ցուցանիշը 3,678,957․76 հազ․ դրամ է, ինչը ներառում է փաստացի ծախսը , ՀՀ համաֆինանսավորման կրեդիտորական պարտքը և վարկային մասի կրեդիտորական պարտքը, մինչդեռ «Բյուջետային ծախսերի և բյուջետային պարտքերի» վերաբերյալ «Ճանապարհային դեպարտամենտ» հիմնադրամի կողմից նախարարությանը ներկայացրած հաշվետվությունում վարկային մասի կրեդիտորական պարտքը չի պահանջվում։ Ուստի նախարարությանը ներկայացված հաշվետվության մեջ 9 ամսվա փաստացի կատարված աշխատանքների ցուցանիշը նշվել է 2,280,109․14հազ․ դրամ առանց վարկային մասի կրեդիտորական պարտքի։ Տարբերությունը վարկային մասի կրեդիտորական պարտքն է 1,398,843․62 հազ․ դրամ։ |
| 3․3 | Հայաստանի Հանրապետության պետական բյուջեի 2021 թվականի ինն ամիսների ելքային ծրագրերի և միջոցառումների գծով արդյունքային /կատարողական/ ցուցանիշների կատարման վերաբերյալ հաշվետվության համաձայն սովորողների միջին գնահատականը գիտելիքների ստուգման արդյունքում տարեկան ճշտված պլանով և հաշվետու ժամանակահատվածում նախատեսվել է 13 բալ, փաստացի սովորողների միջին գնահատականը կազմել է 8 բալ: Հարկ է նշել, որ ՀՀ-ում և Երևան քաղաքում գործում է գիտելիքների գնահատման 10 բալային համակարգ: |  | Փաստի վերաբերյալ արձագանք չի եղել |
| 3․4 | Առկա է անհամապատասխանություն ՀՀ կառավարության 26.11.2020թ.-ի **«**ՀՀ կառավարության 2010թ. նոյեմբերի 4-ի թիվ 1419 որոշման մեջ փոփոխություններ և լրացումներ կատարելու և գնման պայմանագրերում լրացումներ կատարելու թույլտվություն տալու մասին**»** թիվ 1864Ն որոշման 1-ին մասի 4-11-րդ կետերի պահանջի հետ |  | Անհամապատասխանության վերաբերյալ արձագանք չի եղել |
| 3․5 | Առկա է անհամապատասխանություն ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի 468-րդ հոդվածի 1-ին կետի և 469-րդ հոդվածի 3-րդ կետի պահանջի հետ։ |  | Անհամապատասխանության վերաբերյալ արձագանք չի եղել |

# ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

**ՀՀ կառավարությանը**

ՀՀ կառավարության 2014 թվականի փետրվարի 13-ի «ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների անվանացանկը հաստատելու, ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների պետական կառավարման մարմին սահմանելու, ՀՀ կառավարության 2008 թվականի հունվարի 10-ի թիվ 112-Ն որոշումն ուժը կորցրած ճանաչելու մասին» N 265-Ն որոշմամբ հաստատված՝ ըստ նշանակության դասակարգված ՀՀ ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհների անվանացանկում ներառված ճանապարհների դասակարգումը համապատասխանեցնել «Ավտոմոբիլային ճանապարհների մասին» ՀՀ օրենքի 3-րդ հոդվածի 6-րդ, 7-րդ, 8-րդ և 9-րդ մասերի պահանջներին

**ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարությանը**

1. «ՀՀ միջպետական և հանրապետական նշանակության ավտոճանապարհների պահպանում և անվտանգ երթևեկության ծառայություններ» մատուցելու համար կապալառուների հետ համաձայնագրերը կնքել տարվա սկզբից, որպեսզի աշխատանքները իրականացվեն պահպանման մակարդակների չափանիշներին համապատասխան։
2. Խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման պայմանագրերում հստակ սահմանել պատվիրատուի և խորհրդատուի կողմից պայմանագրի լուծման հիմքերը, սահմանել պատվիրատուի պարտականությունները և պատասխանատվությունները։ Խորհրդատուի կողմից ծառայությունները պայմանագրով և օրենսդրությամբ սահմանված պահանջներին ոչ համապատասխան մատուցելու համար սահմանել նաև ֆինանսական պատասխանատվություն (տույժեր տուգանքներ)։
3. Նախագծման պայմանագրերում ներառել դրույթ, որ շինարարական աշխատանքների կատարման ընթացքում նախագծային շեղումներ առաջանալու դեպքում նախագծողը պատվիրատուին վճարի տուգանք` յուրաքանչյուր արձանագրված շեղման համար՝ սահմանելով թույլատրելի շեղման չափը։
4. Նախագծային պայմանագրերում սահմանել պահանջ, որ նախագծային փաստաթղթերում սահմանվեն կապալի օբյեկտի, դրա առանձին մասերի (կոնստրուկցիաների և այլն) և օգտագործվելիք նյութերի և (կամ) սարքերի ու սարքավորումների երաշխիքային ժամկետներին ներկայացվող նվազագույն պահանջները։
5. Աշխատանքների առանձին տեսակների ծավալների փոփոխման կամ նոր աշխատանքներ կատարելու անհրաժեշտություն առաջանալու հետևանքով կատարման ժամկետի ցանկացած երկարաձգում իրականացնել բացառապես մասնագիտական եզրակացության առկայության պայմաններում, որում

ա) կհիմնավորվի որ այդ աշխատանքների կատարումը կպահանջի մնացած աշխատանքների արագացում, որն էլ նոր ծախսեր կգոյացնի Կապալառուի համար։

բ) կհիմնավորվի երկարաձգման ժամկետը (օրերը) համապատասխան հաշվարկներով և աշխատանքների կատարման օրացուցային ժամանակացույցով։

1. Մշակել և հաստատել խորհրդատուի (Ինժեների) և/կամ Կապալառուի առաջարկությունները մերժելու կամ ընդունելու (հատուկ թույլտվությունները տալու) հստակ ընթացակարգեր, մեթոդաբանություն և չափորոշիչներ։
2. Աշխատանքների առաջընթացի ծրագրից ցանկացած շեղման դեպքում խորհրդատուից (Ինժեներից) և/կամ Կապալառուից պահանջել գրավոր պարզաբանում։
3. Առաջընթացի թարմացված ծրագրերը չներկայացնելու դեպքում սահմանել տուգանք։
4. Ապահովել բոլոր փաստաթղթերի՝ այդ թվում պայմանագրերի, համաձայնագրերի, ուղեցույցների, ձեռնարկների և ողջ փաստաթղթաշրջանառության հայերեն թարգմանությունները։
5. Ներքին իրավական ակտով սահմանել ծրագրերի իրականացման ընթացքում ի հայտ եկած խնդիրների լուծման վերաբերյալ Պատվիրատուի կողմից որոշումներ կայացնելու առավելագույն ողջամիտ ժամկետը։ Օրինակ` խնդրին տեղեկանալու պահից առավելագույնը 28 օրվա ընթացքում։
6. Ընթացիկ եզրակացությունում ներկայացված վերոնշյալ առաջարկությունների հիման վրա մշակել և հաստատել միջոցառումների ծրագիր, որը կպարունակի յուրաքանչյուր միջոցառման համար պատասխանատու ստորաբաժանում(ներ)ը և միջոցառման կատարման ժամանակացույցը:

Կարեն Առուստամյան

ՀՀ հաշվեքննիչ պալատի անդամ

19 մայիս 2022 թվական

ՀՀ հաշվեքննիչ պալատ,

Բաղրամյան փող. 19, ք. Երևան,

Հայաստանի Հանրապետություն

1. 1049-21004 ծրագիրը և 1049-11007 ծրագրի «Տեխնիկական հսկողության և նախագծերի մանրամասն վերանայում» ենթածրագիրը միավորել ենք քանի որ Ինժեների իրավունքներն ու պարտականությունները սահմանված են և 1049-21004 ծրագրի շրջանակներում կնքված ՖԻԴԻԿ պայմանագրերում և 1049-11007 ծրագրի «Տեխնիկական հսկողության և նախագծերի մանրամասն վերանայում» ենթածրագիր շրջանակում կնքված «Տեխնիկական հսկողության և նախագծերի մանրամասն վերանայում» խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման պայմանագրում։ [↑](#footnote-ref-1)
2. Այն ժամանակահատվածն է որի համար հաշվարկվում է գնային փոփոխության հետ կապված կարգավորումը [↑](#footnote-ref-2)
3. Համաձայն 2021թ. մարտի 25-ի վարկի ուսումնասիրության առաքելության փոխըմբռնման հուշագրի 11-րդ կետի, առաքելությունը նախկինում ՀՏԶՀ-ին խորհուրդ է տվել Կապալառուներին խնդրել շինարարության թարմացված ծրագիրը ներկայացնել 90-օրյա (ոչ երկար) ինտերվալներով։ Առաքելությանը տեղեկացրեցին, որ գործնականում այս խորհուրդ-առաջարկի իրացումն արժեք չավելացրեց ՀՏԶՀ ինժեներների կողմից շինարարության մոնիթորինգի իմաստով, այլ լրացուցիչ բյուրոկրատական բեռ է առաջացրել։ Համաձայնություն ձեռք բերվեց պարտադիր ներկայացման ժամկետը 90-ից դրաձնել 180 օր, եթե կապալառուները լուրջ ուշացումներ չունեն և ավելի մոտիկից և ավելի հաճախակի մշտադիտարկումը ավելի նպատակահարմար է։ ՀՏԶՀ-ի ինժեներները կիրականացնեն շինարարության առաջընթացի մանրակրկիտ մոնիթորինգ յուրաքանչյուր դպրոցի համար և անհրաժեշտության դեպքում կկիրառեն խիստ պահանջը։ [↑](#footnote-ref-3)
4. ՀՀ կառավարության 2014 թվականի դեկտեմբերի 25-ի N 1521-Ն որոշումը «Հայաստանի սոցիալական ներդրումների հիմնադրամը Հայաստանի տարածքային զարգացման հիմնադրամ վերանվանելու մասին» [↑](#footnote-ref-4)