

**ՇՐՋԱՆԱԿԱՅԻՆ ՖԻՆԱՆՍԱՎՈՐՄԱՆ ՀԱՄԱՁԱՅՆԱԳԻՐ**  
(Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր)

|   |  |
|---|--|
| Կողմեր  | Սույն Շրջանակային ֆինանսավորման համաձայնագիրը /Շ.ՖՀ/, թվագրված 2009 թվականի սեպտեմբերի 15-ով, կնքվում է Հայաստանի Հանրապետության (Հայաստան) և Ասիական զարգացման բանկի (ԱԶԲ) միջև:  |
| ԲՖԳ ներդրումային ծրագիր                       | Հայաստանը հանձն է առել և իրականացնելու է ենթամարզային ճանապարհային միջանցքների վերականգնման ծրագիր, որը Հայաստանում ճանապարհների բարելավման ծրագրի /Շրագիր/ և ճանապարհային ենթադրույթի անբաժանելի մասն է:  |
| Բազմափուլ ֆինանսավորման գործիք                | Ծրագրի ընդհանուր արժեքը 2009-2017 ժամանակահատվածի համար գնահատվում է 1,453 միլիոն ԱՄՆ դոլարին համարժեք գումարի չափով:<br>Բազմափուլ ֆինանսավորման գործիքը (Գործիք կամ ԲՖԳ) նախատեսվում է Ներդրումային ծրագրի շրջանակներում նախագծերի ֆինանսավորման համար՝ պայմանով, որ այդ նախագծերը համապատասխանեն սույն փաստաթղթին կից 4-րդ Ժամանակացույցում սահմանված չափորոշիչներին, և իրականացվեն սույն ՇՖՀ-ում սահմանված պայմանավորվածությունները:  |
|   | Գործիքում ներառված ծրագրերը կարող են ընդգրկել՝ i) Հայաստանի պետական սահմաններից ներս ճանապարհների շինարարություն, բարենորոգում և վերականգնում, ii) Հայաստանի սահմանների և մաքսային ենթակառուցվածքների և/կամ կառույցների շինարարություն, արդիականացում և վերականգնում, iii) քաղաքականությանն առնչվող և ինստիտուցիոնալ աջակցություն ճանապարհային ենթադրույթի զարգացման ծրագրի իրականացման նպատակով և iv) ինստիտուցիոնալ աջակցություն սահմանային և մաքսագերծման արդյունավետ գործընթացներին:   |
| Սույն ֆինանսավորման շրջանակային համաձայնագիրը | Սույն ՇՖՀ-ն չի հանդիսանում իրավապարտադիր ԱԶԲ համար՝ ֆինանսավորում ստանձնելու համար: Բացառապես իր հայեցողությամբ, առաջնորդվելով ողջախոհությամբ, ԱԶԲ-ն իրավունք ունի մերժելու Հայաստանի կողմից ներկայացված ֆինանսավորման ցանկացած հայտ, չեղյալ համարելու Գործիքով չհատկացված մասը և հետ կանչելու Գործիքով ֆինանսավորման տրանշ պահանջելու Հայաստանի իրավունքը: ԱԶԲ-ն կարող է հատկացնել ֆինանսավորման տրանշները՝ պայմանով, որ ամեն բան շարունակում է ընթանալ Գործիքի հիմքում ընկած և սույն ՇՖՀ-ում սահմանված ընդհանուր պայմանավորվածություններին և ակնկալիքներին համապատասխան: |
|   | Սույն ՇՖՀ-ն չի հանդիսանում իրավապարտադիր Հայաստանի համար՝ ֆինանսավորում խնդրելու համար: Հայաստանն իրավունք ունի Գործիքի շրջանակներում ֆինանսավորման հայտ չներկայացնելու: Հայաստանն իրավունք ունի նաև ցանկացած պահի չեղյալ համարելու Գործիքի ցանկացած չհատկացված մաս:   |
|   | Հայաստանը և ԱԶԲ-ն կարող են օգտվել Գործիքը կամ դրա ցանկացած հատկացված մասը չեղյալ համարելու իրենց համապատասխան  |

իրավունքներից, իսկ ԱԶԲ-ն կարող է կիրառել ֆինանսավորման հայտը մերժելու իր իրավունքը՝ այդ մասին գրավոր ծանուցելով մյուս կողմերին: Գրավոր ծանուցումը բացատրություն կտրամադրի չեղյալ հայտարարելու կամ մերժման գերաբերյալ, իսկ չեղյալ հայտարարելու դեպքում նաև կնշվի դրա ուժի մեջ մտնելու ամսաթիվը:

Սույն ՇՖՀ-ն ուժի մեջ կմտնի այն պահից, երբ Հայաստանը ԱԶԲ-ին կձևանցի ՀՀ կիրառելի օրենսդրության համաձայն ուժի մեջ մտնելու հետ կապված բոլոր միջկառավարական ընթացակարգերի ավարտի մասին, բայց ոչ ոչ, բան մինչև առաջին տրանշի ծրագրի համար վարկային համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելը:

*Ֆինանսավորման պլան*

Ստորև ամփոփված է Ծրագրի 2009-2017 ժամանակահատվածի համար ֆինանսավորման պլանը: Մանրամասները ներկայացված են սույն ՇՖՀ-ին կցված 1-ին ժամանակացույցում:

| Աղբյուր   | Ընդամենը<br>(միլիոն<br>դոլար) | %          |
|---|-------------------------------|------------|
| <b>Ներդրումային ծրագիր</b>                                |                               |            |
| Ասիական զարգացման բանկ                                    |                               |            |
| Հասարակ կապիտալ միջոցներ                                  | 440.0                         | 46         |
| Հատուկ հիմնադրամի միջոցներ                                | 60.0                          | 6          |
| Ճապոնիայի միջազգային<br>համագործակցության գործակալություն | 70.0                          | 7          |
| Կառավարություն և այլ<br>համաֆինանսավորողներ               | 392.0                         | 41         |
| <b>Ընդամենը</b>   | <b>962.0</b>                  | <b>100</b> |
| <b>1-ին տրանշի ծրագիր</b>                                 |                               |            |
| Ասիական զարգացման բանկ                                    |                               |            |
| Հատուկ հիմնադրամի միջոցներ                                | 60.0                          | 85         |
| Կառավարություն  | 10.0                          | 15         |
| <b>Ընդամենը</b>   | <b>70.0</b>                   | <b>100</b> |

**Ֆինանսավորման  
պայմաններ**

ԱԶԲ-ն կտրամադրի վարկեր Ներդրումային ծրագրի առանձին բաղադրիչների ֆինանսավորման համար, երբ վերջինները պատրաստ կլինեն ֆինանսավորման պայմանով, որ Հայաստանը չխախտի սույն փաստաթղթով ամրագրված պայմանավորվածությունները, և այդ բաղադրիչները համապատասխանեն այդ պայմանավորվածություններին: Յուրաքանչյուր վարկ կհանդիսանա Համակարգով տրամադրվող առանձին տրանշ:

Յուրաքանչյուր տրանշ կարող է ֆինանսավորվել նախորդ կամ հաջորդ տրանշներից տարբերվող ֆինանսավորման պայմաններով: Ֆինանսավորման պայմանների ընտրությունը կախված կլինի ծրագրից, կապիտալի շուկայում առկա պայմաններից և ԱԶԲ ֆինանսավորման քաղաքականությունից, որոնք կգերակայեն տրանշի վերաբերյալ իրավական փաստաթուղթ կնքելու օրվա դրությամբ: Տրանշները կարող են տրամադրվել

միաժամանակ կամ հաջորդաբար, և դրանցից որոշները կարող են ժամանակի առումով համընկնել միմյանց հետ: Տրանշի առավելագույն կամ նվազագույն չափ առկա չէ:

Համակարգի շրջանակներում պարտավորության դիմաց վճարներ և երաշխիքային վճարներ չեն վճարվելու: Գլանք վճարման ենթակա են միայն ԱԶԲ կողմից որպես վարկ կամ երաշխիք հանձն առնված ֆինանսավորման համար: Տրանշի նկատմամբ կկիրառվեն պարտավորության դիմաց վճարների և երաշխիքային վճարների մասին ԱԶԲ այն կանոնները, որոնք ուժի մեջ են սվյալ տրանշի վերաբերյալ իրավական փաստաթուղթ ստորագրելու պահին:

#### *Գումարը*

Գործիքի շրջանակներում արամադրվող առավելագույն ֆինանսավորման չափն է հինգ հարյուր միլիոն դոլարը (500,000,000 ԱՄՆ դոլար): Այն կարամադրվի առանձին տրանշներով ԱԶԲ՝ Սովորական կապիտալ միջոցներից<sup>1</sup> և Հատուկ հիմնադրամի միջոցներից<sup>2</sup>՝ հետևյալ կերպով.

Վարկեր

Հատուկ հիմնադրամի միջոցներ՝

60 միլիոն ԱՄՆ դոլար

Սովորական կապիտալ միջոցներ՝

440 միլիոն ԱՄՆ դոլար

#### *Տրամադրման ժամանակահատվածը*

- Այն վերջնաժամկետը, որի դրությամբ ցանկացած տրանշի շրջանակներում կարող է վճարում կատարվել 2017 թ. դեկտեմբերի 31-ն է: Ակնկալվում է, որ ֆինանսավորման վերջին տրանշը պետք է տրամադրվի 2017 թ. դեկտեմբերի 31-ից ոչ ուշ:

#### *Ժամկետներ և պայմաններ*

Հայաստանը պարտավորվում է յուրաքանչյուր տրանշի գումարներն օգտագործել Ծրագրի ծախսերը ֆինանսավորելու նպատակով՝ սույն ՇՖՀ-ում և յուրաքանչյուր տրանշի վերաբերյալ կնքված իրավական փաստաթղթում սահմանված պայմանների համաձայն:

Գործիքի շրջանակում տրվող վարկային գումարները կօգտագործվեն ճանապարհային ենթաուրարտի այն ծրագրերի ֆինանսավորման համար, որոնց համապատասխանության և հաստատման չափանիշները սահմանված են

<sup>1</sup> Ցանկացած նման վարկի նկատմամբ կկիրառվեն ԱԶԲ՝ Սովորական կապիտալ միջոցներից տրամադրվող, ԼԻԲՈՐ-ի վրա հիմնված վարկերի նկատմամբ կիրառվող Սովորական գործառնությունների վարկային կանոնների դրույթները՝ թվագրված 2007 թվականի հուլիսի 1-ով, հաշվի առնելով բոլոր այն փոփոխությունները, եթե այդպիսիք լինեն, որոնք կարող են ներառվել ցանկացած վարկային համաձայնագրում: (Սովորական գործառնություններով վերոնշյալ վարկային կանոնները փոփոխություններով այսուհետ կանվանվեն ՍԿՄ վարկային կանոններ):

<sup>2</sup> Ցանկացած նման վարկի նկատմամբ կկիրառվեն ԱԶԲ՝ Հատուկ հիմնադրամի միջոցներից կատարվող վարկերի նկատմամբ կիրառվող Հատուկ գործառնությունների վարկային կանոնները՝ թվագրված 2006 թ. հունվարի 1-ով, հաշվի առնելով բոլոր այն փոփոխությունները, եթե այդպիսիք լինեն, որոնք կարող են ներառվել ցանկացած վարկային համաձայնագրում: (Հատուկ գործառնություններով վարկային վերոնշյալ կանոնները՝ իրենց փոփոխություններով, այսուհետ կանվանվեն ՀՀ վարկային կանոններ, իսկ ՍԿՄ վարկային կանոնների հետ միասին՝ վարկային կանոններ):

սույն ՇՖՀ 4-րդ ժամանակացույցում:

Իրագործումը

Հյուսիս-կարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի գործադիր մարմինը կլինի տրանսպորտի և կապի նախարարությունը (ՏԿՆ)՝ Հայաստանի ավտոմոբիլային ճանապարհներ ՊՈԱԿ-ի (Հայավտոճան) օժանդակությամբ, որը կլինի Երևանի իրականացման մարմինը: Գործադիր մարմինը Երևանի կիրագործի սույն ՇՖՀ 1-ին ժամանակացույցում սահմանված սկզբունքներին և յուրաքանչյուր տրանշի համար կներված լրացուցիչ իրավական համաձայնագրերին համապատասխան:

Պարբերական  
ֆինանսավորման  
հայտ

Հայաստանը կարող է խնդրել, և ԱԶԲ-ն կարող է համաձայնել Գործիքի շրջանակում փորկեր արամադրել Ներդրումային ծրագրերը և դրան առնչվող ծրագրերը ֆինանսավորելու համար Պարբերական ֆինանսավորման հայտ ՊՖՀ ներկայացնելու դեպքում: Յուրաքանչյուր ՊՖՀ պետք է ներկայացվի Հայաստանի կողմից: Հայաստանը պետք է ՏԿՆ-ն տրամադրի տրանշի գումարը՝ համապատասխան ՊՖՀ և տրանշի վերաբերյալ իրավական փաստաթղթերի համաձայն:

Յուրաքանչյուր առանձին տրանշի գումարը չպետք է լինի հիսուն միլիոն դոլարից (50 միլիոն ԱՄՆ դոլար) կամ դրա համարժեքից ցածր: ԱԶԲ-ն կրենարկի ՊՖՀ-ները և այն բավարար համարելու դեպքում կպատրաստի համապատասխան իրավական համաձայնագրերը:

Այն բաղադրիչը, որի ֆինանսավորման հայտ է ներկայացվել ՊՖՀ-ով, պետք է գնահատվի՝ համաձայն սույն Համաձայնագրի 4-րդ ժամանակացույցում սահմանված չափանիշների, բավարարի ֆինանսական ստուգման պահանջները, ինչպես նաև պատրաստ լինեն երաշխիքների և փաստաթղթերի համապատասխան շրջանակները և այլ փաստաթղթեր: Սույն Համաձայնագրի ստորագրումից հետո հնարավորինս արագ, բայց նախքան առաջին տրանշի համար իրավական համաձայնագրերի ուժի մեջ մտնելը, ԱԶԲ-ն և Հայաստանը համաձայնության կգան Գործիքի կառավարման ձեռնարկի և աշխատանքները սկսելու ժամանակացույցի վերաբերյալ:

Եթե Հայաստանի կողմից այլ բան չի ծանուցվել, ՊՖՀ-ները իրագործելու նպատակով որպես Հայաստանի լիազորված ներկայացուցիչ հանդես կգա էկոնոմիկայի նախարարությունը:

Իրականացման  
ընդհանուր  
շրջանակ  
Ընթացակարգեր

Համակարգը կիրականացվի սույն Համաձայնագրի 3-րդ ժամանակացույցում սահմանված ընդհանուր շրջանակի համաձայն:

Գործիքի շրջանակներում հատկացվող տրանշները կկարգավորվեն հետևյալ ընթացակարգերով և պայմանավորվածություններով.

- (i) Նախքան ՊՖՀ ներկայացնելը Հայաստանը ԱԶԲ-ին կտեղեկացնի առաջիկա ՊՖՀ մասին:
- (ii) Հայաստանը ՊՖՀ կներկայացնի ԱԶԲ-ի հետ համաձայնեցված ձևաչափով:
- (iii) ԱԶԲ-ն բացառապես իր հայեցողությամբ կարող է հրաժարվել բույլատրել տրանշի վերաբերյալ իրավական համաձայնագրերի շուրջ բանակցությունները և դրանց իրականացումը:
- (iv) Եթե ԱԶԲ-ն հաստատի ՊՖՀ ընդունումը, ապա կողմերը կսկսեն

իրավական համաձայնագրերի շուրջ բանակցությունները և դրանց իրականացումը:

|  |   |
|--|---|
| <b>Տեղեկություններ ՊՖՀ մասին</b>                       | <p>ՊՖՀ-ն պետք է հիմնականում ներկայացվի սույն Համաձայնագրին կցված ձևով և պարունակի հետևյալ մանրամասները.</p>   |
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>(i) վարկը, գումարը,</li><li>(ii) ֆինանսավորման ենթակա քաղաքիչների նկարագրությունը,</li><li>(iii) ծախսերի նախահաշվարկ և ֆինանսական պլանը,</li><li>(iv) քաղաքիչներին բնութշ իրականացման կարգավորումները,</li><li>(v) սույն Համաձայնագրի վավերականությունը շարունակելու և դրա դրույթներին հետևելու մասին հավաստումը,</li><li>(vi) նախորդ վարկային համաձայնագրի(երի) դրույթներին հետևելու մասին հավաստումները, եթե այդպիսիք առկա են, և</li><li>(vii) Գործիքի կառավարման ձեռնարկով կամ ԱԶԲ կողմից ողջամիտ կերպով պահանջվող այլ տեղեկատվություն:</li></ul>  |
| <b>Երաշխիքներ</b>                                      | <p>Որպես 5-րդ ժամանակացույց՝ կցված են երաշխիքային շրջանակներին առնչվող ցուցումներ, որոնց պետք է հետևել Գործիքի իրականացման ընթացքում:</p>   |
|  | <p>Տրանշով ֆինանսավորվող ծրագրերի/քաղաքիչների նկատմամբ, ըստ նպատակահարմարության, կարող են կիրառվել ԱԶԲ Երաշխիքային քաղաքականության հետևյալ մասերը. i) Տարաբնակեցման քաղաքականություն (1995), ii) Բնապահպանական քաղաքականություն (2002), և iii) Իճիկ ժողովուրդների մասին քաղաքականություն (1998) կամ iv) Երաշխիքային քաղաքականության հայտարարություն (2009):</p>   |
| <b>Գնումներ</b>  | <p>Գործիքի շրջանակներում ֆինանսավորվող բոլոր ապրանքների և ծառայությունների գնումները կկատարվեն ԱԶԲ Գնումների ուղեցույցի համաձայն (ընդունված 2007-ին՝ ժամանակ առ ժամանակ կատարված փոփոխություններով):</p>  |
| <b>Վաղաժամկետ պայմանագրեր և հետադարձ ֆինանսավորում</b> | <p>Յուրաքանչյուր տրանշի շրջանակներում ԱԶԲ-ն կարող է, իր քաղաքականության և ընթացակարգերի համաձայն, ըստ պահանջի՝ բուլլատրել՝ ա) նախագծման և շինարարության մանրագնին վերահսկման համար վաղաժամկետ պայմանագրերի կնքում և բ) առաջարկվող առանձին վարկի բուլլատրելի այն ծախսերի մինչև 20%-ի հետադարձ ֆինանսավորում, որոնք կատարվել են նախքան վարկի ուժի մեջ մտնելը, բայց ոչ շուտ, քան համապատասխան իրավական փաստաթղթի ստորագրմանը նախորդող 12 ամիսները: Հայաստանն ընդունում է այն հանգամանքը, որ ԱԶԲ կողմից վաղաժամկետ պայմանագրերի և/կամ հետադարձ ֆինանսավորման հայտի ընդունումը վերջինիս չի պարտավորեցնում ֆինանսավորել համապատասխան ծրագիրը:</p> |
| <b>Խորհրդատվական ծառայություններ</b>                   | <p>Գործիքի ներքո ֆինանսավորման ենթակա բոլոր խորհրդատվական ծառայությունները կգնվեն ԱԶԲ <i>Խորհրդատուների ծառայություններից օգտվելու ուղեցույցի</i> համաձայն (ընդունված 2007-ին՝ ժամանակ առ ժամանակ կատարված փոփոխություններով):</p>  |
| <b>Վճարումներ</b>                                      | <p>Վճարումները կկատարվեն ԱԶԲ <i>Վճարումների ձեռնարկի</i> համաձայն (ընդունված 2007-ին՝ ժամանակ առ ժամանակ կատարված փոփոխություններով):<br/>Այն ծրագրերում, որոնք պահանջում են հողի ձեռք բերում և տարաբնա-</p>  |

կեցում, շինարարական աշխատանքների համար վարկային միջոցներ չեն արամադրվի մինչև ԱԶԳ-ն Հայաստանի Կառավարությունից իր համար րնդունելի ձևով և բովանդակությամբ հավաստումներ չստանա առ այն, որ՝  
i) Կառավարությունը համապատասխան նախագծի հաշվին բավարար գումարներ է հատկացրել հողի ձեռք բերման համար և ii) ամբողջ հողը և օտարման գոտին ազատ են երրոյդ անձանց պահանջներից կամ դրանց նկատմամբ իրավունքներից, ինչպես նաև ցանկացած այլ խոչընդոտից:

Մոնիտորինգ, գնահատում և հաշվետվություններ

Մոնիտորինգի և հաշվետվությունների մասին պահանջները ներկայացված են 3-րդ ժամանակացույցում: Յուրաքանչյուր բաղադրիչի համար Ծրագրի կառավարման գրասենյակը (ՆԿԳ) Հայավտուճանի հետ միասին կպատրաստի եռամսյակային հաշվետվություններ առաջընթացի մասին, որոնք ԱԶԳ-ին կներկայացվեն ՏԿՆ միջոցով: Յուրաքանչյուր առանձին արանջի բաղադրիչի ավարտից հետո՝ ոչ ուշ, քան 3 ամսվա ընթացքում, ՆԿԳ կողմից համաձայնեցված ձևաչափով կպատրաստվի ծրագրի ավարտի մասին հաշվետվություն:

Պայմանագրերի և վճարումների մասով կմշակվեն և կհամաձայնեցվեն ծրագրերի իրականացման փուլեր և քիրախներ համապատասխան ծրագրի/ենթածրագրի համար մեկնարկային առաքելության շրջանակներում, և Հայաստանը կապահովի, որ Ծրագիր իրականացնող համապատասխան մարմինները հետևեն իրականացման այլ փուլերին և քիրախներին:

Երկրորդ ՊՖՀ հետ միասին ՆԿԳ-ն կներկայացնի նաև պահանջներին հետևելու մասին հաշվետվություն, որով կհաստատվեն ՇՖՀ վավերականության շարունակականությունը և դրա դրույթներին, ինչպես նաև ցանկացած բաղադրիչի համար նախորդ Համաձայնագրերի դրույթներին հետևելը:

Պարտավորություններ

Սույն Համաձայնագրի 6-րդ ժամանակացույցով սահմանվում են Գործիքի առնչությամբ Հայաստանի ստանձնած պարտավորությունները:

ՀԱՅԱՍՏԱՆ

ԱՄԻԱԿԱՆ ՉԱՐԳԱՅՄԱՆ ԲԱՆԿ

Էլիագոր ներկայացուցիչ

Էլիագոր ներկայացուցիչ

ԽՈՒՒՆ ՄԻՐԱՆԳԱ

Կենտրոնական և Արևմտյան Ասիայի բաժնի

Գլխավոր տնօրեն

ԺԱՄԱՆԱԿԱՑՈՒՅՑ 1  
ԲՅԳ ԲԱՂԿԱՑՈՒՑԻՉՆԵՐԸ

Ա. Ոլորտի մարտահրավերները

1. Անկախության ձեռք բերումից ի վեր Հայաստանին բաժին են ընկել ծանր պայմաններ: Սա իր ազդեցությունն է ունեցել նաև ճանապարհային ենթակառուցվածքի վրա, որն իր վրա է կրել այն բոլոր ճնշումները և սահմանափակումները, որոնք կապված են կենտրոնաձեռն պլանային տնտեսությունից շուկայականին անցման հետ: Այս համատեքստում ենթադրաբար առջև ծառայել են զարգացման մարտահրավերներ, որոնք իրենց բնույթով և նյութական են, և ոչ նյութական: Նյութական մարտահրավերներն են. i) ճանապարհային ցանցի անձխիրար վիճակը և տեխնիկական ստանդարտերին անհամապատասխանությունը՝ հատկապես ենթամարզային միջանցքներում և ii) թերի օգտագործվող և կիսաբանդ ենթակառուցվածքները միջազգային սահմանների մոտակայքում: Ոչ նյութական մարտահրավերներն են. i) ճանապարհների զարգացման լայնածավալ ծրագիր ձեռնարկելու համար սահմանափակ ինստիտուցիոնալ կարողությունները, ii) անբավարար ֆինանսավորումը ճանապարհների պահպանության համար, iii) մարդկային ռեսուրսների պակասը, ինչպես նաև դրանց զարգացմանն ուղղված գործողությունների ծրագրի բացակայությունը, iv) շինարարական բույլ կարողությունները և շինարարության ու նախագծման հնացած ստանդարտները, v) ճանապարհային անվտանգության վատթարացող իրավիճակը և vi) սահմանափակ միջազգային առևտուրը՝ կապված սահմանի ոչ արդյունավետ գործունեության հետ:

Բ. Ռազմավարական համատեքստ

1. Նյութական ենթակառուցվածքներ

2. Գնաձեռքարկային ցանցը գտնվում է վատթար վիճակում, իսկ ճանապարհների որակը չափազանց տարբեր է: Մինչև 2003 թ. ճանապարհներին և դրանց պահպանմանն ուղղված ներդրումները չնչին էին: Իրավիճակը որոշ չափով բարելավվել է, բայց և այնպես ընդհանուր ճանապարհային ցանցի զգալի հատվածները դեռ գտնվում են շատ վատ վիճակում: 2008 թ. դրությամբ միջպետական ճանապարհացանցի մոտ 4%-ը և հանրապետական ճանապարհների 30%-ը վերանորոգման խիստ կարիք ունեն:

3. Նախկինում Խորհրդային Միության կազմում Կովկասի այլ տարածաշրջաններ մուտքն անսահմանափակ էր: Ավելի պակաս զարգացած էին Իրանին և Թուրքիային կապող ճանապարհները, իսկ բանուկ երթևեկություն ունեցող մատակարարման ճանապարհային ցանցը կազմալուծվեց անկախությունից հետո: Հայաստանով բեռների տարանցիկ փոխադրումը գրեթե դադարեց, սահմանների մոտ առկա ենթակառուցվածքները շարքից դուրս եկան, և սահմանային գործառնությունները դարձան անարդյունավետ:

4. Ներդրումային ծրագիրը նպատակ ունի աշխուժացնելու տարածաշրջանային առևտուրը ճանապարհային և սահմանային ենթակառուցվածքներում ներդրումներ կատարելու միջոցով: Դրա համար անհրաժեշտ կլինեն զգալի ներդրումներ: Մինչև 2020 թ. կատարվելիք միջնաժամկետ ներդրումների գնահատված արժեքը մոտավորապես 1.5 միլիարդ ԱՄՆ դոլար է: Նախնական ներդրումային ծրագիրը ներկայացված է I-ին աղյուսակում: Կողմերը ջանքեր կգործադրեն Ներդրումային ծրագրի համար ֆինանսավորում ձեռք բերելու համար՝ ներառյալ մասնավոր-հանրային հատվածի համագործակցության նախաձեռնությունները:

2. Ոչ նյութական ենթակառուցվածքներ

5. ՏԿՆ և Հայավտոճանի ինստիտուցիոնալ կարողությունները աստիճանաբար բարելավվում են: «Մակրո» մակարդակում երկու հաստատություններն էլ բավականին արդյունավետ են

գործում, այլուհանդերձ, առկա են մի շարք ինստիտուցիոնալ, տեխնիկական, ֆինանսական և գործառնական խնդիրներ, որոնք հրատապ լուծման կարիք ունեն, որպեսզի հնարավոր լինի լիարժեքորեն օգտվելու Ներդրումային ծրագրից և համեկու կայուն նվաճումների: Առկա խնդիրներն են՝ i) ճանապարհների պահպանման և շահագործման համար անհրաժեշտ ռեսուրսների պատշաճ պլանավորման և վերապատրաստման բացակայությունը, ii) արդյունաբերության արդյունավետ և մրցունակ շինարարական ճյուղի բացակայությունը, iii) արդյունաբերության ինժեներների բացակայությունը, iv) նախագծման, շինարարության և գնագոյացման ոչ համարժեք և հնացած ստանդարտները, և vi) ճանապարհային գոյքի կառավարման և մոնիտորինգի մեխանիզմների բացակայությունը: ԱԶԸ կողմից ֆինանսավորվող տեխնիկական օժանդակությամբ մշակվել է ամբողջական ռազմավարություն՝ նշված խնդիրներին լուծումներ ապրու նպատակով: Ներդրումային ծրագիրը կօժանդակի իրականացնել Տրանսպորտային ոլորտի ռազմավարության (Ռազմավարություն) մաս կազմող Դանապարհային ենթաօլորտի ծրագիրը:

6. Դանապարհային ենթաօլորտին տրամադրվող ֆինանսավորման պակասը կարող է ազդեցություն ունենալ ներկայումս վերականգնվող և կամ բարենորոգվող կառուցվածքների կենսաունակության վրա: Ամբողջ ծրագրի արժեքը ստատանվում է տարեկան 20-ից 46 միլիոն ԱՄՆ դոլարի շրջանում: Ծրագիրը թերի է ֆինանսավորվում, և անհրաժեշտ է գտնել ֆինանսավորման նոր աղբյուրներ: Պահանջվում է կայուն և ապահով ֆինանսավորում, այդ թվում՝ կիրառելով «օգտագործողը վճարում է» սկզբունքը, բաժանցիկ և անկախ ճանապարհային հիմնադրամ ներմուծելու միջոցով:

7. ՏԿՆ և Հայավտոճանի ինստիտուցիոնալ կարողություններում բացակայում են կառավարման և տեխնիկական պատշաճ հմտությունները, համակարգերը և ընթացակարգերը: Կարող աշխատակազմի պահպանումը մարտահարվել է և չկան նաև արդյունաբերությունը ճարտարապետական համալսարանների հետ կապող ծրագրեր, որոնք կարող են մարդկային ռեսուրսներով ապահովել ճանապարհային ենթաօլորտը: Նախատեսվող ներդրումների արդյունքում (ավելի քան 1 միլիարդ ԱՄՆ դոլար երկարաժամկետ հեռանկարում) աշխատանքների ծավալը կենձանա, քանի որ ամբողջ ճանապարհային զանցը կենթարկվի բարենորոգումների: Մրանից ելնելով՝ անհրաժեշտ է ներդրումներ կատարել մարդկային ռեսուրսների զարգացման ուղղությամբ, ինչպես նաև մշակել հստակ գործողությունների ծրագիր՝ միջազգային ստանդարտներին համապատասխանող ճանապարհային ինժեներներ, տնտեսագետներ և հարակից այլ մասնագետներ պատրաստելու նպատակով:

8. Շինարարության ճյուղը Հայաստանում մասնատված է և թույլ, բայց աստիճանաբար զարգացնում է իր կարողությունները՝ դոնորների ֆինանսավորմամբ իրականացվող ճանապարհների և մայրուղիների ծրագրերի միջոցով: Այնուամենայնիվ, տեղական կապալառուները չունեն մեծածավալ պայմանագրեր իրականացնելու համար անհրաժեշտ ռեսուրսներ: Առ այսօր միջազգային կապալառուները չեն աշխատել Հայաստանում, և չի փորձարկվել միջազգային խմբերի հետ միավորումների տարբերակը: Կապալառուների տրամադրության տակ եղած սարքավորումները և տեխնոլոգիաները հնացած են և ոչ արդյունավետ: Ավելին, ճանապարհների շինարարության համար անհրաժեշտ ասֆալտը և կիսապատրաստ ցեմենտային նյութերը ներկրվում են՝ լրացուցիչ խնդիրներ ստեղծելով շինարարական ճյուղի համար: Հայաստանում առկա է մեծ քանակությամբ ցեմենտ շինարարության համար, որը նաև արտահանվում է զգալի ծավալներով:

<sup>3</sup> ԱԶԸ, 2007, Գյուղական ճանապարհների հատվածի ծրագիր՝ 2351-ARM վարկի հավելում TA 4973-ARM Տրանսպորտային ոլորտի ռազմավարություն



9. Հայաստանում նախագծման, շինարարության և գնագոյացման ստանդարտները շինարարական աշխատանքների համար հնացած են և չեն համապատասխանում միջազգային լավագույն փորձին և ստանդարտներին: Ժառանգվելով հին խորհրդային ստանդարտներից՝ դրանք հիմնված չեն խնայողության և արդյունավետության վրա, իսկ միավոր արտադրանքի գները վերցվում են 1970-80-ականների գնացուցակներից՝ հաշվի չառնելով մրցակցությունից բխող գները: Երկրաչափական նախագծերը հիմնվում են ճանապարհների տեխնիկական դասակարգման վրա (I-V կարգ)՝ անտեսելով դրանց գործառույթները (հիմնական կամ գյուղական ճանապարհ): Իսկ շինարարական մասնագրերը չեն համապատասխանեցվել ժամանակակից ճանապարհաշինության սարքավորումներին: Այս ամենի արդյունքում շինարարության ծախսերը մեծանում են, իսկ առողջական կապալառուները օգտագործում են ոչ արդյունավետ և հնացած շինարարական սարքավորումներ:

10. Հայաստանում ճանապարհների բարելավման ծրագրի օգտակարությունը բարձրացնելու նպատակով պետք է ներդրվի ճանապարհային գույքի կառավարման համակարգ: Հայաստանում վարում է ճանապարհների գույքամատյան և երթևեկության տվյալների բազա: Մայրուղիների նախագծման և պահպանման մոդելը (HDM-4) օգտագործվում է պահպանման ծրագրի առաջնահերթությունները որոշելու համար: Գործող համակարգը պետք է ընդլայնվի՝ մայրերի և կամուրջների կառավարման լիովին միավորված համակարգեր ներդնելու նպատակով:

#### Գ. Բաղաքականության շրջանակը

11. Գնահատականների ենթադրույթում Կառավարության քաղաքականության կարճաժամկետ և միջնաժամկետ գերակայություններն են. i) մշակել և սկսել ճանապարհների զարգացման ռազմավարության իրականացումը, ii) ներգրավել ռազմավարության իրականացմանն օժանդակելու համար անհրաժեշտ ֆինանսական, տեխնիկական և մարդկային ռեսուրսներ, iii) ուժեղացնել հաստատությունների՝ քաղաքականության մշակման և պլանավորման դերը, iv) զարգացնել անհրաժեշտ կարողություններ ճանապարհային ենթադրույթի հաստատություններում՝ ճանապարհների արդյունավետ կառավարման համար, v) բարելավել ճանապարհային անվտանգության վատթարագույն իրավիճակը, vi) ստեղծել իրավական և կարգավորող դաշտ, որը մասնավոր հատվածին թույլ կտա ներգրավվելու ճանապարհային ցանցի զարգացման, ֆինանսավորման, պահպանման և շահագործման գործում, և vii) դյուրացնել արտասահմանային առևտուրը և երթևեկությունը սահմանային ենթակառուցվածքների և սահմանն անցնելու ընթացակարգերի բարելավման միջոցով: Ոլորտի ճանապարհային բարտեզը մշակվել է այս քաղաքականության շրջանակին համապատասխան:

#### Դ. Ներդրումային ծրագիր և ոլորտի ճանապարհային բարտեզ

12. 2020 Հայաստանի Տրանսպորտային ոլորտի զարգացման ռազմավարության շրջանակներում պատրաստվել է ճանապարհային ենթադրույթի ներդրումային ծրագիր: Որոշվել են առաջնահերթ ներդրումները՝ միջպետական և գյուղական ճանապարհային ցանցը 2010-2020 թթ. ընթացքում բարելավելու նպատակով, 1.535 միլիարդ ԱՄՆ դոլար գնահատված արժեքով: Ծրագրի ներդրումային բաղադրիչներով կկառուցվի, կբարենորոգվի և կվերանորոգվի մոտ 1.460 կմ ճանապարհ, այդ թվում՝ 620 կմ ենթամարզային ճանապարհային միջանցքներ և 840 կմ գյուղական ճանապարհների ցանց: Ոչ ներդրումային բաղադրիչի հիմնական շեշտադրումը կլինի առաջնային բարեփոխումների վրա, այդ թվում՝ կանոնների և գործառնական ընթացակարգերի մշակում, շինարարական և պահպանման աշխատանքներին մասնավոր հատվածի մասնակցության խթանում, ինչպես նաև պլանավորման, մոնիտորինգի, գնահատման և հաշվետվությունների ներկայացման կարողությունների ձևավորում: Այս ամենի մեծ մասը կֆինանսավորվի զարգացման օգնության օժանդակությամբ՝ Կառավարության բյուջեի միջոցների հետ համատեղ: Կառավարությունը, որպես արտաքին ֆինանսավորման համար հիմնական աղբյուրների, դիմել է ԱԶԲ-ին,

Համաշխարհային բանկին, Գաղտնիայի միջազգային համագործակցության գործակալությանը (ICA), Աերակառուցման և զարգացման եվրոպական բանկին (EBRD) և Ներդրումների եվրոպական բանկին: Նախնական ներդրումային ծրագիրը ներկայացված է 1-ին աղյուսակում, իսկ ճանապարհային քարտեզը՝ 2-յո՛ւ աղյուսակում:

Աղյուսակ 1: Ներդրումների նախնական ծրագիր (2010-2017)

|   | Լայնություն<br>(կմ) | Արժեք<br>(միլիոն<br>ԱՄՆ<br>դոլար) | Ֆինանսավորում | Կարգա-<br>վիճակ | Ավարտ |
|---|---------------------|-----------------------------------|---------------|-----------------|-------|
| <b>Ճանապարհի և հատված</b>                             |                     |                                   |               |                 |       |
| <b>1. Հյուսիս-հարավ միջանցք Մ-1</b>                   |                     |                                   |               |                 |       |
| Բավրա-Գյումրի Ն.                                      | 38                  | 50                                | ԱԶԲ           | ՏԻՈՒ            | 2016  |
| Գյումրու շրջանցում                                    | 20                  | 62                                | ԱԶԲ           | ՏԻՈՒ            | 2015  |
| Գյումրի-Մաստարա                                       | 40                  | 104                               | ԱԶԲ           | ՏԻՈՒ            | 2014  |
| Մաստարա-Աշտարակ                                       | 48                  | 138                               | ԱԶԲ           | ՏԻՈՒ            | 2014  |
| Աշտարակ-Երևան   | 18                  | 43                                | ԱԶԲ           | վարկ            | 2013  |
| <b>Ընդամենը</b>                                       | <b>164</b>          | <b>397</b>                        |               |                 |       |
| <b>2. Հյուսիս-հարավ միջանցք Մ-2</b>                   |                     |                                   |               |                 |       |
| Երևան-Երասխ*  | 50                  | 6                                 | ԱԶԲ           | ՏԻՈՒ            | 2014  |
| Երասխ-Գորիս*  | 173                 | 52                                | ԱԶԲ/ՀԲ        | վարկ            | 2013  |
| Գորիս-Կապանի ալյումինալուծարարական գործարանի ճանապարհ | 75                  | 290                               | ԱԶԲ           | ՏԻՈՒ            | 2015  |
| Կապան-Իրան սահման                                     | 83                  | 40                                | ԱԶԲ           | ՏԻՈՒ            | 2016  |
| <b>Ընդամենը</b>                                       | <b>381</b>          | <b>388</b>                        |               |                 |       |
| <b>3. Մ-3: Վրաստան-Վանաձոր-Թուրքիա</b>                |                     |                                   |               |                 |       |
| Սպիտակ-Աշտարակ  | 22                  | 50                                | ՀԲ            | վարկ            | 2013  |
| <b>4. Մ-6 Վանաձոր-Ալավերդի-Վրաստան</b>                |                     |                                   |               |                 |       |
| Վանաձոր-Ալավերդի                                      | 45                  | 49                                | ՀԲ            | վարկ            | 2013  |
| Ալավերդի Վրաստան                                      | 8                   | 9                                 | ՀԲ            | վարկ            | 2013  |
| <b>Միջպետական ճանապարհներ՝<br/>ընդամենը</b>           | <b>620</b>          | <b>893</b>                        |               |                 |       |
| <b>5. Գյուղական ճանապարհների<br/>ծրագիր</b>           |                     |                                   |               |                 |       |
| Գյուղական ճանապարհների<br>ոլորտի ծրագիր               | 227                 | 66                                | ԱԶԲ           | Ընթացիկ         | 2010  |
| Կենսական ճանապարհներ 2009                             | 100                 | 25                                | ՀԲ            | Ընթացիկ         | 2011  |
| Գյուղական ճանապարհներ 2009                            | 140                 | 36                                | ԱԶԲ           | վարկ 2009       | 2011  |
| Գյուղական ճանապարհների<br>ծրագիր                      | 100                 | 120                               | JICA          | Վերանայում      | 2015  |
| Կառավարություն  | 273                 | 54                                | Բյուջե        | Վերանայում      | 2013  |
| <b>Ընդամենը</b>                                       | <b>840</b>          | <b>301</b>                        |               |                 |       |
| <b>Հարկեր և տուրքեր</b>                               |                     | <b>239</b>                        |               |                 |       |
| <b>Ընդամենը՝ ներդրումներ՝ գումարած</b>                |                     | <b>1,433</b>                      |               |                 |       |

պետական հարկերը

1. Նանազան հարկերի դրույթի ծրագրի իրականացում

10 ԱՋԲ

2. Նանազան հարկերի անվանագրքային սազմավորության իրականացում

10 Կառավարություն

Ոչ ներդրումային բաղադրիչներ՝

20

ԸՆԴԱՄԱՏՆԵՐ

1,453

ԱՋԲ - Ասիական զարգացման ծրագիր, ՏԻՈՒ - Տեխնիկական իրագործելիության ուսումնասիրություն, ՀԿՆ - Ենթակառուցվածքային համագործակցության գործակալություն, ՀԸ - Համաշխարհային բանկ

\* Եզրագծման ալյրնարանային տարրերակներով

**Աղյուսակ 2: Ճանապարհային ենթակառուցվածքի ճանապարհային բարելավումը 2010-2017**

| Նպատակ                       | Ազդեցություն  | Կատարման թիրախ  | Չափման միջոց  | Պատասխանատու կողմ  |
|------------------------------|---|---|---|--|
| Ճանապարհային ցանցի զարգացում | Արդյունավետ, անվտանգ և մատչելի ցանց, որը բավարարում է Հայաստանի և ենթամարդկային կարիքները | 2010-ին հաստատվում է Ճանապարհային ենթակառուցվածքի զարգացման ծրագրեր և կատարատվում իրականացման մինչև 2017 թ. բարենորոգվում են 620 կմ միջպետական և 1,200 կմ գյուղական ճանապարհներ | ՏԿՆ, տվյալներ, ոլորտային ծանանակի և ճանապարհային վիճակի չափումներ | Բոլոր շահագրգիռ պետական մարմիններ  |
|                              |   | կառուցվում են միջպետական ճանապարհներ 100 կմ/ժամ արագության համար  | Վիճակագրություն ԾԱԱԽ-ից և ճանապարհային ոստիկանությունից           | Ֆինանսների և կրոնիկայի նախարարություններ՝ Բյուջետային հատկացումների համար  |
|                              |   | Գյուղական ճանապարհների միջին ամիսական ճանապարհային անվագեցվում է 5մ/կմ ԱՄԻ  |   | ՏԿՆ, Հայավտոճան՝ իրականացման և սոցիալական, բնապահպանական և ճանապարհային անվտանգության պահանջները բավարարելու համար |
|                              |   | Ճանապարհային վթարների զտերի թիվը կրճատվում է տարեկան 10%-ով   |   |  |
|                              |   | Մինչև 2017 թ. ճանապարհների բարենորոգման բոլոր հիմնական աշխատանքներում ներառվում է ճանապարհային անվտանգության աուդիտը  |   |  |
|                              |   | Ճանապարհային ծրագրերը բավարարում են ընդունված բնապահպանական ապահովության և ազդեցությունների մեղմացման պահանջները  |   |  |

Ճանապարհային ծրագրերը  
բավարարում են տեղալակայան  
ապահովության և  
ազդեցությունների մերմագման  
պահանջները

Ճանապարհների  
բարեփոխում և  
կայուն  
պահպանում

Ներդրումների և  
ճանապարհային ցանցի  
կենտրոնացության  
բարձրացում

«Վալ վիճակում» գտնվող  
ճանապարհների բիզլ միջինում  
անցնում է 80%-ը մինչև 2017 թ.

«Վատ վիճակում» գտնվող  
ճանապարհների բիզլ սկզբում  
է 10%-ից ցածր մինչև 2017թ.

Կատարողականի վրա  
հիմնված պայմանագրերը  
ստորաձևում են պահպանման  
բոլոր աշխատանքների վրա

Ընթացիկ պահպանման բյուջեն  
5,000-7,000 ԱՄՆ դոլար է  
միջպետական ճանապարհների  
մեկ կիլոմետրի համար՝ գնաճին  
հանապատասխան  
ընդունելով

Ճանապարհների տարեկան  
պահպանման ընթացիկ  
աշխատանքների բյուջեն  
հասնում է 10 միլիոն ԱՄՆ  
դոլարի

Մինչև 2017 թ. ներդրվում են  
ճանապարհից օգտվելու համար  
տուրքերի գանձման

ճանապարհի վիճակի  
հետազոտություններ  
ՏԿՆ

Ֆինանսավորման  
նախարարության  
ՏԿՆ, Հայկվտուն

վիճակագրություն և  
պայմանագրեր

Ֆինանսները  
նախարարության և  
ալ պետական  
մարմինների  
վիճակագրություն

|  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|---|
| <p>ճանապարհների ենթադրույթի պլանավորման և կառավարման բարելավում</p>  | <p>Ճանապարհային ոլորտի հաստատությունների արդյունավետ պլանավորման և կառավարման կարողություններ</p>                                | <p>մեխանիզմներ՝ որպես եկամտի աղբյուր</p>   | <p>ՄԿՆ, Հայավտոճանի հաշվետվություններ, Կառավարության այլ գերատեսչությունների հաշվետվություններ</p> | <p>ՄԿՆ, Հայավտոճան/Ճանապարհային անվտանգության ազգային խորհուրդ</p>  |
| <p>մինչև 2010 թ. ՄԿՆ, Հայավտոճանի ներքո ստեղծվում է սցիալական և բնապահպանական հարցերի բաժին, և վերապատրաստվում է աշխատակազմը</p> | <p>մինչև 2010 թ. ՄԿՆ, Հայավտոճանի ներքո ստեղծվում է սցիալական և բնապահպանական հարցերի բաժին, և վերապատրաստվում է աշխատակազմը</p> | <p>մինչև 2012 թ. ընդունվում են Ազգային ճանապարհային ենթակառուցվածքի կադրային ռազմավարությունը և գործողությունների պլանը, և մեկնարկում են համալսարանների հետ համատեղ ծրագրերը</p> | <p>Մինչև 2014 թ. ներմուծվում են ճանապարհների նախագծման և շինարարության նոր ստանդարտներ</p>         | <p>Մինչև 2014 թ. ներդրվում են երթևեկության մոնիտորինգի, անվտանգության մոնիտորինգի և կամուրջով անցող բեռների կշռի վերահսկման</p> |

համակարգեր

մինչև 2015 թ. ներդրվում և  
լիովին իրագործվում է  
Ճանապարհային գույքի  
կառավարման համակարգը

մինչև 2015 թ. իրականացվում է  
Ճանապարհային  
անվտանգության ազգային  
ռազմավարությունը

մինչև 2015 թ. ներդրվում են  
Փինանսական կառավարման  
համակարգերը և  
մեքոդաբանությունը,  
վերապատրաստվում է  
աշխատակազմը



ԺԱՄԱՆԱԿԱՑՈՒՅՑ 2

ՆԱԽԱԳԾՄԱՆ ԵՎ ՄՈՆԻՏՈՐԻՆԳԻ ՇՐՋԱՆԱԿ ԳՈՐԾԻՔԻ ՀԱՄԱՐ

| Նախագծման ամփոփում  | Կատարողականի թիրախներ/ցուցիչներ   | Տվյալների աղբյուրներ/հաշվետվության մեխանիզմներ  | Կանխատեսումներ և ռիսկեր  |
|---|---|---|--|
| <p><b>Ազդեցություն</b></p> <p>Տարածաշրջանային առևտրի ծավալների մեծացում և տնտեսական զարգացման արագացում Հայաստանում</p> | <p>Հայաստանի արտահանման ծավալների ավելացում 2007 թ. 300 միլիոն ԱՄՆ դոլարից մինչև 600 միլիոն ԱՄՆ դոլար 2017 թվականին</p> <p>Հայաստան ներկրման ծավալների ավելացում 2007 թ. 1.1 միլիարդ դոլարից մինչև 2 միլիարդ դոլար 2017 թվականին</p>  | <p>Տնտեսությունը և առևտրի վերաբերյալ պետական վիճակագրություն</p> <p>Մաքսային ծառայությունների վերաբերյալ վիճակագրություն</p> <p>Այլ միջազգային կազմակերպությունների վիճակագրություն</p>                                   | <p><b>Կանխատեսումներ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Կառավարության շարունակական աջակցությունը տարածաշրջանային համագործակցությանը</li> <li>Տրանսպորտային ոլորտի ռազմավարության յրականացում, ինչպես պլանավորված է</li> </ul> <p><b>Ռիսկեր</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Մակրոտնտեսական անկայունություն Հայաստանում և տարածաշրջանում գլոբալ տնտեսական ժգնածամի հետևանքով</li> </ul> |
| <p><b>Արդյունքներ</b></p> <p>Արդյունավետ, ապահով և կայուն փոխադրումներ Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքով</p>         | <p>Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքով տարանցիկ երթևեկության աճ՝ մոտ 200 մեքենա մինչև 2017 թվականը՝ 2009 թվականի մի քանի մեքենայի համեմատ</p> <p>Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքով արտասահմանային երթևեկության աճ 2008 թվականի 4.6 միլիարդ տոննա/կմ-ից մինչև 10 միլիարդ</p> | <p>Ծրագրի և տրանշի ավարտի վերաբերյալ հաշվետվություններ Կառավարության և ֆինանսավորողների կողմից</p> <p>Ծրագրի և տրանշի առաջընթացի մասին հաշվետվություններ</p> <p>Պետական և ՏԿՆ վիճակագրություն երթևեկության վերաբերյալ</p> | <p><b>Կանխատեսումներ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Այլ դրնոր կազմակերպությունները օժանդակում են հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի զարգացմանը</li> <li>Կառավարությունն իրականացնում է ճանապարհների պահպանման կայուն ծրագիր</li> </ul> <p><b>Ռիսկեր</b></p> <p>Հայաստանի առկա տարածքի մատչելիության վատթարացող վիճակ</p>  |

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
|  | <p>տուննա կմ 2017 թվականին</p> <p>Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջոցներով ուղեորությունների ժամանակի կրճատում 2008 թվականի 3-4 օրվանից մինչև 2 օր 2017 թվականին</p> <p>Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցով օրական միջին երթևեկորյունում 2008 թվականի 3000 մեքենայից մինչև մոտ 6,000 մեքենա 2017 թվականին</p> <p>Մոտ 3 միլիոն մարդ կօգտվի Ներդրումային ծրագրից</p> |   |   |
| <p><b>Արդյունքներ</b></p> <p>Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի 550 կմ-ի բարենորոգում</p> <p>Սահմանային և մարտային բարելավված ենթակառուցվածք-</p> | <p>550 կմ ճանապարհը համապատասխանում է 100 կմ/ժամ շահագործման ստանդարտին</p> <p>Անհարթության միջազգային ինդեքսը /ԱՄԻ/ հյուսիս-հարավ միջանցքում նվազում է մինչև 2.5 մինչև 2017 թ. և մնում է 4-ից ցածր մակարդակում հաջորդող 5 տարիների ընթացքում</p> <p>Բարեկարգվում են առնվազն երեք</p>   | <p>Ներդրումային ծրագրի և տրանշի առաջընթացի և ավարտի մասին հաշվետվություններ</p> <p>Ներդրումային ծրագրի և տրանշի կատարողականի մոնիտորինգի համակարգ</p> <p>Ներդրումային ծրագրի և տրանշի առողիտի վերաբերյալ հաշվետվություններ</p> <p>Տվյալներ համապատասխան</p> | <p><b>Կանխատեսումներ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Կառավարության կողմից համաֆինանսավորման ժամանակին ապահովում</li> <li>ԳՄ-ն և ԻՄ-ը հետևողականորեն վերահսկում են աշխատանքները և արդյունավետորեն կառավարում պայմանագրերը՝ ծրագիրը և բյուջեն ժամանակին կատարելու համար</li> </ul> <p><b>Ռիսկեր</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Շինանյութի և աշխատուժի գների կտրուկ աճի հետևանքով գերաժախս</li> </ul> |

|   |   |  |  |
|---|---|--|--|
| <p>ներ</p> <p>Ճանապարհային ենթակառուցվածքի զարգացման ծրագրի իրականացում</p>   | <p>սահմանային կետեր երթևեկության ավելացված հոսքը ապաստարկելու նպատակով</p> <p>Ճանապարհների ենթակառուցվածքի ծրագիրը պատրաստ է իրականացման, և հատկացվել են համապատասխան միջոցներ</p> <p>Տարեկան պահպանման բյուջեն ավելանում է առնվազն 5% -ով 2008 թ. փաստացի գումարի նկատմամբ՝ գնաճին համապատասխան ճշգրտումներով</p> <p>Նվազում է մահացու ելքով վթարների թիվը 20% -ով մինչև 2017 թվականը 2008 թվականի 1,000 մեքենայի համար 11 վթարի համեմատ</p> | <p>նախարարություններից և գործակալություններից</p> <p>Վթարների վերաբերյալ պետական վիճակագրություն</p> |  |
| <p><b>Գործառնություններ և փուլեր</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Շ.ՖՀ-ն ստորագրվում է Կառավարության և ԱԶԲ կողմից մինչև 2009-ի սեպտեմբերը:</li> <li>2. 1-ին տրանշի պարբերական ֆինանսավորման հայտը (Պ.ՖՀ) ներկայացվում է Կառավարության կողմից և հաստատվում ԱԶԲ-ի կողմից մինչև 2009-ի սեպտեմբերը:</li> <li>3. 2-րդ տրանշի նախագիծը նախապատրաստվում է Կառավարության կողմից մինչև 2010-ի մայիսը, և Պ.ՖՀ-ն հաստատվում է ԱԶԲ կողմից մինչև 2010-ի հուլիսը:</li> <li>4. Հաջորդող տրանշների ծրագրերը նախապատրաստվում են մինչև 2010-ի կեսը, և Պ.ՖՀ-ները հաստատվում են ԱԶԲ կողմից՝ դրանք</li> </ol> | <p><b>Ներդրումներ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ԱԶԲ</li> </ul> <p>ԱԶՀ- 60 միլիոն ԱՄՆ դոլար</p> <p>ՍԿԲ- 440 միլիոն ԱՄՆ դոլար</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• JICA -70 միլիոն ԱՄՆ դոլար</li> <li>• Կառավարություն/համաֆինանսավորողներ- 392 միլիոն ԱՄՆ դոլար</li> </ul>  |  |  |

ներկայացնելուց հետո երկու ամսվա ընթացքում՝ 2011-2014 թթ.  
ընթացքում:

5. Ներդրումային ծրագիրն ավարտվում է 2016 թվականին:

Ընդամենը՝ 962 միլիոն ԱՄՆ  
դոլար

ԻՐԱԿԱՆԱՑՄԱՆ ՇՐՋԱՆԱԿ

Ծրագիրն իրականացնող մարմինները

1. Հայաստանում Ծրագրի կառավարման խորհուրդը (ՆԿԽ), որը կազմված է կապի և տրանսպորտի, էկոնոմիկայի, ֆինանսների, արդարադատության, տարածքային կառավարման նախարարությունների և քաղաքացիական հասարակության ներկայացուցիչներից, կապահովի Ներդրումային ծրագրի ընդհանուր վերահսկումը, որոշումների կայացումը և ծրագրի մոնիտորինգը: ՆԿԽ համանախագահներ կլինեն էկոնոմիկայի նախարարը և տրանսպորտի և կապի նախարարը, իսկ Խորհրդի հիմնական գործառնությունները կնշխատեն. i) Ներդրումային ծրագրի ընդհանուր քաղաքականության և ռազմավարական ուղղությունների ուղղորդումը, ii) Ներդրումային ծրագրի կատարման վերահսկումը և գնահատումը և iii) դոկտրային այլ ծրագրերի հետ համակարգումը: ՏԿՆ-ն կլինի ծրագրի գործադիր մարմինը՝ (ԳՍ), որը պատասխանատու է Ներդրումային ծրագրի իրականացումը ծրագրելու և ՆԿԽ հետ համակարգելու համար: ՏԿՆ-ն պայմանագրեր կկնքի կապալառուների և խորհրդատուների հետ և հանդես կգա որպես գործատու:

2. Ներդրումային ծրագրի իրականացումը և մոնիտորինգը կհանձնարարվեն Հայավտոճանին, որը կլինի Ծրագրի կառավարման գրասենյակ (ՆԿԳ)՝ կառավարելու համար ընթացիկ աշխատանքների համակարգումը, իրականացումը, ինչպես նաև Ներդրումային ծրագրի շրջանակներում գործող առանձին ծրագրերի կառավարումը, այդ թվում՝ i) առանձին տրանզնետվ ֆինանսավորման հավակնող թեկնածու ծրագրերի ընտրությունը, ii) ծրագրերի հաշիվների վարումը, iii) աջակցությունը սարքավորումների և նյութերի գնմանը, iv) առանձին ծրագրերի իրականացման մոնիտորինգը և հաշվետվությունների ներկայացումը, v) օժանդակությունը բնապահպանական և սոցիալական երաշխիքների ապահովմանը, vi) օժանդակությունը խորհրդատուների ընտրության գործում, vii) նախագծման և շինարարական աշխատանքների մանրագնին վերահսկումը: Հայավտոճանի կողմից կնշանակվի ծրագրի իրականացման թիմ, որի անդամները պետք է փորձառություն ունենան հետևյալ բնագավառներում՝ մայրուղիների ճարտարագիտություն, ստորգետնյա անցուղիներ, գնումներ, ծրագրի կառավարում, ֆինանսական հաշվապահություն, սոցիալական և բնապահպանական ապահովություն:

Ծրագրի հաշվապահություն, աուդիտ և հաշվետվություններ

3. Հայավտոճանը կվարի առանձին ծրագրերի վերաբերյալ գրառումներ և հաշիվներ պատշաճ կերպով, որպեսզի առանձնանշվեն՝ i) վարկային միջոցներից ֆինանսավորվող ապրանքներն ու ծառայությունները, ii) ստացված ֆինանսական միջոցները, iii) ծրագրերի առանձին քաղաղրիչների գծով կատարված ծախսերը և iv) գործընկերների ֆինանսական միջոցների օգտագործումը: Հայավտոճանը կներգրավի ԱԶԲ համար ընդունելի արտաքին անկախ աուդիտորներ՝ ծրագրային հաշիվները, այդ թվում՝ համաձայնեցված սալբոյով հաշիվը և ծախսերի ընթացակարգերի մասին հաշվետվությունը, ամենամյա կտրվածքով աուդիտի ենթարկելու նպատակով: Ծրագրի իրականացման ընթացքում յուրաքանչյուր ֆինանսական տարվա ավարտին հաջորդող 6 ամիսների ընթացքում Հայավտոճանը ԱԶԲ-ին կներկայացնի ծրագրի՝ աուդիտի ենթարկված հաշիվների հաստատված օրինակները, համաձայնեցված սալբոյով հաշվի և ծախսերի ընթացակարգերի մասին հաշվետվության աուդիտը՝ առանձին մասով, ինչպես նաև աուդիտորի հաշվետվությունը անգլերենով: Հայավտոճանը տեղեկացվել է աուդիտի ենթարկված տարեկան հաշիվները ժամանակին ԱԶԲ ներկայացնելու պահանջի մասին, ինչպես նաև այդ պահանջը չկատարելու դեպքում՝ ԱԶԲ վարկերից վճարումների կասեցման մասին:

4. Հայավտոճանը կպատրաստի և ԱԶԲ կներկայացնի եռամսյակային առաջընթացի հաշվետվություններ առանձին տրանզնետի մասով, որոնք կներառեն՝ i) հաշվետու ժամանակահատվածում գրանցված առաջընթացի նկարագրական շարադրանքը, ii) փոփոխությունները իրականացման ժամանակաշրջանում, iii) արձանագրված խնդիրները կամ դժվարությունները և iv) հաջորդ հաշվետու ժամանակահատվածում իրականացվելիք աշխատանքները: Յուրաքանչյուր տրանզի

ավարտից հետո՝ 3 ամսվա ընթացքում, Հայաստանի կառավարություն և ԱԶԲ կենրկայացնի ծրագրի ավարտի մասին հաշվետվություն, իսկ ծրագրով նախատեսված բոլոր տրանզնների ավարտից հետո՝ ծրագրի ավարտի մասին հաշվետվություն:

#### Ծրագրերի ստուգումը

5. Տրանզի հաստատումից հետո՝ 3 ամսվա ընթացքում, ԱԶԲ-ն կգործողի սկզբնական պատվիրակություն, իսկ ծրագրի ընթացքում՝ ամբողջական երկու անգամից պատվիրակություններ: 2011 թվականին ԱԶԲ-ն և Կառավարությունը համատեղ կիրականացնեն 1-ին տրանզիդ ֆինանսավորվող ծրագրի միջանկյալ ստուգում և Ներդրումային ծրագրի միջնաժամկետ ստուգում 2013-ին: Հետագա տրանզների միջնաժամկետ ստուգումների ժամկետները կորոշվեն յուրաքանչյուր տրանզի հաստատման ընթացքում: Միջնաժամկետ ստուգումները կգնահատեն՝ արդյոք ծրագրային նպատակների իրականացումը դեռ հնարավոր է, և կոտմնասիրեն՝ i) ծրագրի ինստիտուցիոնալ, փարչական, կազմակերպչական, տեխնիկական, բնագիտական, սոցիալական, տնտեսական և ֆինանսական կողմերը, ii) արդյոք ձևեր բերված համաձայնությունները դեռ գործում են, թե կարիք ունեն վերանայման, iii) արդյոք ծրագիրը և/կամ տրանզը վերակազմավորելու կամ վերածնակերպելու անհրաժեշտություն կա, և iv) արդյոք անհրաժեշտ է վերանայել կամ վերածնակել ծրագրի նախագծային կամ մոնիտորինգի շրջանակը կամ փոփոխել պրա առաջնային նպատակները:

#### Կառավարում և հակակոռուպցիոն քաղաքականություն

6. ԱԶԲ Հակակոռուպցիոն քաղաքականությունը (ընդունված 1998-ին, առ այսօր կատարված փոփոխություններով) բացառվել է քննարկվել է Կառավարության հետ: Կառավարությունն սկզբունքների հանձնառություններին՝ ԱԶԲ-ն իրավունք է վերապահում ուղղակիորեն կամ իր գործակալների միջոցով ստումնասիրելու ԲՖԳ շրջանակներում իրականացվող ծրագրերին առնչվող, կոռուպցիա, կեղծիք կամ հարկադրանք ենթադրող ցանկացած գործողություն: Որպես աջակցություն այս ջանքերին՝ ԱԶԲ Հակակոռուպցիոն քաղաքականության համապատասխան դրույթներն ընդգրկվել են վարկային կանոններում և առանձին տրանզների մրցութային վաճառքներում: Մասնավորապես, ԱԶԲ կողմից ֆինանսավորվող բոլոր պայմանագրերը պետք է ներառեն դրույթներ, որոնց համաձայն ԱԶԲ-ն իրավունք ունի քննության և աուդիտի ենթարկելու Հայավաճումնի բոլոր ֆինանսական և հաշվապահական գրառումները և բոլոր այն կապալառուներին, մատակարարներին, խորհրդատուներին և այլ ծառայություններ մատուցողներին, որոնք ֆինանսավորվում են ԲՖԳ-ով:

7. Կառավարությունը համաձայնել է լրացուցիչ միջոցներ ձեռնարկել ԲՖԳ շրջանակներում կառավարման, պատասխանատվության և թափանցիկության բարելավման ուղղությամբ: Նշված միջոցները ներառում են՝ i) պայմանագրերի, նախագծերի հաշիվների և ֆինանսական հաշվետվությունների արտաքին անկախ աուդիտ, ii) գնումներին վերաբերող բոլոր որոշումների վերապահումը ՆԿԻ-ին և iii) խորհրդատուների և կապալուների ընտրության մասին տեղեկատվության ժամանակին հրապարակումը տեղական լրագրերում:

#### Մոնիտորինգ և գնահատում

8. Ծրագրի և առանձին տրանզների կատարումը մոնիտորինգի կենթարկվի և կգնահատվի մի շարք ցուցանիշների միջոցով՝ հետևյալ մակարդակներում՝ ազդեցություն, հետևանքներ և արդյունքներ: Մրանք ներառում են 1-ին հավելվածում ներկայացված՝ նախագծման և մոնիտորինգի շրջանակի ցուցանիշները: Շինարարական աշխատանքներն սկսելու պահին ԳՄ-ն և ԻՄ-ը կհավաքեն այս ցուցանիշների ելակետային արժեքները ներկայացնող տվյալներ և ծրագրի իրականացման ընթացքում կհետևեն տվյալների հավաքման նույն պարբերական ընթացակարգերին՝ տարեկան երկու անգամ հաշվետվություններ ներկայացնելու նպատակով: Գործադիր մարմինը

Ճրագրի առաջընթացի և ազդեցության մասին հաշվետվություն կներկայացնի Ճրագրի ավարտին և Ճրագրի ավարտից 1 և 3 տարի հետո: Վերջնական հաշվետվության մեջ կարտացոլվի նախորդող երեք տարիների ընթացքում տեղի ունեցած փոփոխությունների գնահատումը: Անհրաժեշտության դեպքում ԳՄ-ն կներգրավի մասնագետներ՝ Ճրագրի սոցիալ-տնտեսական, բնապահպանական և տեխնիկական ազդեցությունը մանրամասն գնահատելու համար:

**ՆԱԽԱԳԾԵՐԻ ԸՆՏՐՈՒԹՅԱՆ ՉԱՓԱՆԻՇՆԵՐ ԵՎ ՀԱՍՏԱՏԱՆ ԳՈՐԾԸՆԹԱՅ**

1. ԱԶԲ-ն կֆինանսավորի միայն այն նախագծերը, որոնք՝ i) Հայաստանում ճանապարհների գարգացման ներդրումային ծրագրի և Հայաստանի կողմից ընդունված Ներդրումային պլանի մասն են կազմում, ինչպես նկարագրված է սույն ՇՖՀ 1-ին ժամանակացույցում, ii) համապատասխանում են սույն ՇՖՀ 3-րդ ժամանակացույցում սահմանված իրականացման պայմաններին, iii) լիովին համապատասխանում են սույն ՇՖՀ 5-րդ ժամանակացույցում սահմանված սոցիալական ապահովության և երաշխիքների շրջանակին և iv) բավարարում են սույն 4-րդ ժամանակացույցում սահմանված ընտրության պահանջները:

**Ա. Ընտրության չափանիշներ**

2. Գործիքի շրջանակներում ֆինանսավորվելու համար՝ առաջարկվող յուրաքանչյուր ծրագիր կամ ենթափուլի պետք է.

- (i) իրականացնի գարգացման առաջնահերթություն ունեցող ճանապարհների շինարարություն, բարենորոգում կամ վերակառուցում՝ ելնելով 2009-2020 ճանապարհների ներդրումային պլանի իրականացման և ճանապարհային ենթակառուցվածքի ճանապարհային բարեփոխման նպատակների իրականացման գործում պահանջանակարգում:
- (ii) համապատասխանի հաստատված տեխնիկական իրագործելիության ուսումնասիրությանը՝ բավարարելով ԱԶԲ և Հայաստանի կողմից նվազագույն ինժեներական, ֆինանսական, տնտեսական, բնապահպանական և սոցիալական պահանջները,
- (iii) ունենա բավարար չափով համաֆինանսավորում՝ ծրագիրը կամ ենթափուլը ըստ ժամանակացույցի իրականացնելու և ծրագրի/ենթափուլի կառուցվածքները ծրագրի ավարտից հետո պահպանելու համար,
- (iv) Կառավարության կողմից հաճախության արժանանա և հաստատվի:

**Բ. Հաստատման ընթացակարգեր**

3. Գործիքի շրջանակներում ֆինանսավորման համար առաջարկվող ծրագրերի հաստատման ընթացակարգերը կհամապատասխանեն Կառավարության ստուգման և հաստատման գործընթացների պահանջներին, ինչպես նաև կլրացվեն սույն ՇՖՀ 5-րդ ժամանակացույցին կցված Հայավտոճանի պահանջներով:

4. Սույն Գործիքի 1-ին տրանշով ֆինանսավորման համար առաջարկվող ծրագրի համար բոլոր անհրաժեշտ հաստատումները ստացվել են Կառավարությունից սույն ՇՖՀ ամսաթվի դրությամբ:

5. Համակարգի հետագա տրանշներով ֆինանսավորման ենթակա մյուս բոլոր ծրագրերի համար հաստատման ընթացակարգերը լինելու են հետևյալը.

- (i) Հայավտոճանը կուսումնասիրի ծրագրերի առաջարկները՝ հաստատելու համար ընտրության չափանիշներին դրանց համապատասխանությունը, որից հետո



չափանիշներին համապատասխանող ծրագրերը կան ենթածրագրերի առաջարկները կներկայացվեն ՏԿՆ՝ հաստատման համար:

- (ii) Հայավտոճանր, ԱԶԲ հետ համաձայնեցված ձևաչափով, կպատրաստի առանձնահատուկ ծրագրերի ֆինանսավորման համար ՊՖՀ և այն կներկայացնի ՆԿԽ՝ քննության և հաստատման համար: Հաստատումից հետո ԷՆ-ը ՏԿՆ միջոցով ՊՖՀ-ն այդ ընտրված ծրագրերի առաջարկների հետ միասին կներկայացնի ԱԶԲ:
- (iii) Այն ծրագրերի համար, որոնք ավելացվել են Հայաստանում ճանապարհների զարգացման կառավարության ներդրմային ծրագրի վերանայման արդյունքում, օրենքով սահմանված բոլոր կարգավորումները պետք է կատարվեն նախքան ՊՖՀ-ն ԱԶԲ ներկայացնելը:
- (iv) ՏԿՆ-ն, ԷՆ-ը, Հայավտոճանրը և ԱԶԲ-ն կապ կպահպանեն ԱԶԲ պարբերական ստուգիչ պատվիրակությունների և առաջընթացի մասին եռամսյակային հաշվետվությունների միջոցով, որոնք արդյունքում կարող են հանգեցնել ՊՖՀ շուրջ խորհրդակցությունների՝ նախքան այն ԱԶԲ ներկայացնելը:
- (v) Ընտրության չափանիշների և հաստատման ընթացակարգերի պահանջները բավարարելու և ԱԶԲ համապատասխան քաղաքականությանը համապատասխանելու դեպքում ԱԶԲ-ն կհաստատի ծրագրերի առաջարկները:
- (vi) ԱԶԲ հաստատումը ստանալուց հետո Հայավտոճանրը կնախաձեռնի մրցութային գործընթացը՝ ԱԶԲ Գ-նումների ուղեցույցի համաձայն:

6. 2-րդ տրանշով ֆինանսավորվող ծրագրի հնարավոր բաղադրիչները կարող են ներառել. i) Աշտարակ-Գյումրի 88 կմ ճանապարհի բարենորոգումը՝ քառաշերտ ստանդարտին համապատասխան, ii) տեխնիկական իրագործելիության ուսումնասիրությունները և մյուս տրանշներով ֆինանսավորվելիք նախագծերի նախապատրաստումը, iii) սահմանային ենթակառուցվածքների և ընթացակարգերի բարելավումը, և iv) ճանապարհային ենթադրուտի ծրագրի հետագա իրականացումը: Հաջորդող տրանշներում կարող են ներառվել հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի մնացած հատվածների բարենորոգումը և/կամ վերանորոգումը և ճանապարհային միջանցքի կառավարմանն ուղղված հետագա աջակցությունը:

Սոցիալական ապահովության ու երաշխիքներին առնչվող պահանջներ

1. Հայաստանը պետք է ապահովի, որ սույն ժամանակացույցով և ինտագրացիայի շրջանակներում ու ծրագրերով նախատեսված այն պահանջները, որոնք պատրաստվել են Գործիքի և առաջին տրանշի առնչությամբ, և որոնց բոլոր օրինակները ներկայացվել են ԱԶԲ, և որոնց նյութները համարվում են ներառված սույն փաստաթղթում, բախարավեն Գործիքի ներքո իրականացվող ծրագրերի նախնական քննարկման և իրականացման ընթացքում.

- (i) բնապահպանական գնահատման և ուսումնասիրության շրջանակներ՝ թվագրված 2009 թ. հուլիսի 29-ով (ԲԳՈՒԿՇ),
- (ii) հողի օտարման և տարաբնակեցման շրջանակներ՝ թվագրված 2009 թ. հուլիսի 29-ով (ՀՕՏՇ), և
- (iii) բնապահպանության կառավարման ծրագիր՝ թվագրված 2009 թ. հուլիսի 29-ով, առաջին տրանշի համար:

2. Շրջանակները պարունակում են Գործիքին առնչվող տեղեկատվություն և ԱԶԲ երաշխիքային քաղաքականությանն առնչվող պահանջներ՝ i) ԲՖԳ շրջանակներում ֆինանսավորման հավանականություն ունեցող ծրագրերի կամ քաղաքիչների բնութանույր ակնկալվող ազդեցությունը շրջակա միջավայրի, տարաբնակեցման և բնիկ ժողովուրդների վրա, ii) ապահովության միջոցների այն չափանիշները, որոնք օգտագործվում են ծրագրերի և քաղաքիչների ընտրության գործում, iii) այն պահանջները և ընթացակարգերը, որոնք կօգտագործվեն նախնական գնահատման և դասակարգման, ազդեցության գնահատման, կառավարման ծրագրերի մշակման, հանրային շտմների և տեղեկատվության հրապարակման (ներառյալ 120 օրում տեղեկություններ հրապարակելու օրենքը, եթե նման անհրաժեշտություն կա), ինչպես նաև մոնիտորինգի և հաշվետվությունների ներկայացման համար և iv) ինստիտուցիոնալ կարգավորումներ (այդ թվում՝ բյուջեի և կարողությունների մասով պահանջները) և երաշխիքների վերաբերյալ փաստաթղթերի մշակման, ստուգման և հաստատման մասին Պատվիրատուի և իշխանությունների պատասխանատվությունը և իրավասությունները:

3. Նախքան յուրաքանչյուր ՊՖՀ նախապատրաստումը՝ բնապահպանական գնահատման, տարաբնակեցման և բնիկ ժողովուրդներին առնչվող երաշխիքային յուրաքանչյուր շրջանակի կիրառելիությունը և համապատասխանությունը կստուգվի և կարդիականացվի, որպեսզի ապահովվի դրանց համապատասխանությունը կիրառելի պետական իրավական դաշտին և ԱԶԲ՝ i) Տարաբնակեցման քաղաքականությանը (1995), ii) Բնիկ ժողովուրդների քաղաքականությանը (1998) և iii) Բնապահպանական քաղաքականությանը (2002) (հավաքական՝ Երաշխիքային քաղաքականություններ)՝ ժամանակ առ ժամանակ կատարված փոփոխություններով:

4. Բոլոր դեպքերում յուրաքանչյուր նոր ՊՖՀ-ն պատրաստելիս Հայավտոճանը քննության կառնի Գործիքի ներքո իրականացվող ընթացիկ ծրագրերը՝ ստուգելու համար դրանց համապատասխանությունը երաշխիքային ծրագրերին և շրջանակներին, և ստուգման մասին հաշվետվություններ կներկայացվեն ԱԶԲ՝ տվյալ տրանշի մեջ ներառված ծրագրերին առնչվող երաշխիքների մասին այլ փաստաթղթերի հետ միասին: Այն դեպքում, երբ ընթացիկ ենթածրագրերի ստուգման ընթացքում բացահայտվեն անհամապատասխանության արտառոց դեպքեր, կմշակվի և ԱԶԲ կներկայացվի ուղղիչ գործողությունների ծրագիր:

5. Բացի այդ, յուրաքանչյուր ծրագրի նկատմամբ կկիրառվեն ԱԶԲ գործող Երաշխիքային քաղաքականությունները այն օրվա դրությամբ, որով Գործիքի շրջանակներում կնախապատրաստվի և կտրամադրվի ծրագրի ֆինանսավորումը: Եթե Հայաստանի օրենքների ու կանոնների և ԱԶԲ Երաշխիքային քաղաքականությունների միջև կան հակասություններ, ապա գերակայում են ԱԶԲ Երաշխիքային քաղաքականությունները:

### Շրջակա միջավայր

6. Հայավտոճանր պետք է ապահովվի, որ գործիքի ներքո ֆինանսավորվող բոլոր ծրագրերը և կառույցները նախագծվեն, տնօրինվեն, իրականացվեն և պահպանվեն Հայաստանի կիրառելի օրենքների և կանոնների, ինչպես նաև ԱԶԲ Բնապահպանական քաղաքականության (2002) և Բնապահպանական ուղեցույցի (2003) համաձայն:

7. Հայավտոճանր կապահովվի, որ Գործիքի ներքո ֆինանսավորվող յուրաքանչյուր ծրագրի համար պատրաստվի Շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության գնահատում (ՇՄԱԳ) կամ նախնական բնապահպանական հետազոտություն (ՆԲՀ), (ըստ կիրառելիության)՝ Հայաստանի գործող օրենքներին և ԱԶԲ Բնապահպանական քաղաքականությանը համապատասխան, և որ ՇՄԱԳ-ը/ՆԲՀ-ները հաստատվեն ԱԶԲ-ի և Հայաստանի տարածքային կառավարման նախարարության կողմից, և որ դրանց հետևեն նման ծրագրերի նախագծման, շինարարության և շահագործման փուլերում:

8. Հայավտոճանր կապահովի Բնապահպանական կառավարման ծրագրի (ԲԿԾ) իրականացումը: ԲԿԾ բոլոր առաջարկությունները ներառված են մրցութային փաստաթղթերում, շինարարական աշխատանքների պայմանագրերում և խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման պայմանագրերում՝ դրանց համապատասխանությունն ապահովելու համար:

Հայավտոճանր պետք է՝ i) մոնիտորինգի ենթարկի ԲԿԾ իրականացումը կապալառուի կողմից, ii) ապահովվի, որ շինարարական աշխատանքների և խորհրդատվական ծառայությունների մատուցման պայմանագրերում ներառված լինեն հատուկ դրույթներ ԲԿԾ մշակման, իրականացման և մոնիտորինգի մասին, iii) ապահովի ԲԿԾ-ում նշված մեղմացնող միջոցառումների պատշաճ իրականացումը կապալառուների կողմից և iv) համապատասխան բյուջետային միջոցներ հատկացնի այս աշխատանքների համար: Հայավտոճանր պետք է նաև ապահովի ԲԿԾ իրականացման մասին վեցամսյա հաշվետվություններն ԱԶԲ ժամանակին ներկայացնելը շինարարության ավարտից հետո՝ երեք տարվա ընթացքում:

9. Շինարարական աշխատանքների ոչ մի պայմանագիր չի շնորհվի մինչև ԱԶԲ կողմից չհաստատվի Գործիքի շրջանակում ֆինանսավորվող ծրագրի համար կիրառելի նախնական բնապահպանական հետազոտությունը կամ շրջակա միջավայրի վրա ազդեցության գնահատումը:

### Հողի օտարում և տարաբնակեցում

10. Հայավտոճանր կապահովվի, որ ծրագրերի համար պահանջվող ամբողջ հողը և օտարման գոտին ժամանակին ազատվեն երրորդ անձանց կողմից ամեն տեսակի պահանջներից կամ իրավունքներից, ինչպես նաև ցանկացած այլ խոչընդոտներից, և Հողի օտարման և տարաբնակեցման ծրագրերի (ՀՕՏԾ) դրույթները կիրառվեն՝ i) Հայաստանի գործող օրենքների և կանոնների, ii) ԱԶԲ Տարաբնակեցման քաղաքականության (1995) և Հողի օտարման և տարաբնակեցման համաձայնեցված շրջանակների (ՀՕՏԸ) համաձայն:

- (i) ՀՕՏԸ-ն պետք է վերանայվի, անհրաժեշտության դեպքում, թարմացվի և ներկայացվի ԱԶԲ առնվազն տարին մեկ անգամ՝ Գործիքի ներքո յուրաքանչյուր տրանշի նախապատրաստման սկզբում: Գործիքի ներքո առաջարկված յուրաքանչյուր ծրագրի համար պետք է մշակվի վերանայված ՀՕՏԸ-ին համապատասխանող ՀՕՏԸ:
- (ii) Գործիքի համար և 1-ին տրանշի ծրագրի համար ՀՕՏԸ-ին համապատասխան ՀՕՏԸ-ի նախապատրաստումը կհանդիսանա նախապայման այդ ծրագրի գնահատման համար:

- (iii) ՀՕՏԸ-ի վերանայումը և յուրաքանչյուր հաջորդ ծրագրի համար դրան համապատասխան ՀՕՏԸ-ի մշակումը պետք է հանդիսանա նախապայման այդ ծրագրի գնահատման համար:
- (iv) Վերջնական ծրագրերի և ՀՕՏԸ-ի հիման վրա վերանայված ՀՕՏԸ-ի մշակումը կհանդիսանա համապատասխան շինարարական աշխատանքների պայմանագրի(երի) շնորհման հաստատման նախապայման:
- (v) ՀՕՏԸ-ի իրականացման ափսոսի նախապայման կհանդիսանա շինարարական աշխատանքների մեկնարկի համար: Հայտվող ճանր պետք է այս նախապայմանը ներառի շինարարական աշխատանքների պայմանագրում(երում):

11. ԱԶԲ՝ Տարբերակեցման քաղաքականություն (1995) համաձայն՝ պահանջվում է հետևյալը.

- (i) փոխհատուցում կարամատչելի տեղափոխման արժեքի չափով, այլ իրավունքների հետ մեկտեղ, ինչպես սահմանված է հաստատված ՀՕՏԸ-ում և ՀՕՏԸ-ում,
- (ii) օրինական սեփականության իրավունքի բացակայությունը չի կարող խոչընդոտ հանդիսանալ վերաբնակեցման համար տրամադրվող աջակցության, հողի վերականգնման և կամ որևէ այլ կորստի փոխհատուցման համար,
- (iii) համաֆինանսավորման գումարները և վճարումները պետք է ժամանակին տրամադրվեն տուժած անձանց՝ նախքան հողի, տան կամ այլ գույքի օտարումը՝ նրանց տրամադրելով համաձայնեցված փոխհատուցումը և իրավունքների վերականգնումը,
- (iv) Հարստանք պետք է իր վրա վերցնի բյուջետային նախահաշվարկը գերազանցող ցանակացած անկախատեսելի պարտավորություն,
- (v) ներդրումային ծրագրի շրջանակներում տարաբնակեցման աշխատանքների վերաբերյալ խորհրդակցությունները և բարդները պետք է փաստագրվեն,
- (vi) Ներդրումային ծրագրի այնպիսի փոփոխությունների դեպքում, որոնցով ակնկալվում են տարաբնակեցման այլ կամ լրացուցիչ ազդեցություններ, ՀՕՏԸ-ները պետք բարձրացվեն, իսկ վերաբնակեցման աշխատանքների մասին պետք է տեղեկացնել ԱԶԲ-ին՝ իբրև Հայտվող ճանր կողմից ներկայացվող առաջընթացի մասին եռամսյակային հաշվետվությունների մաս:

12. Հայտվող ճանր պետք է ապահովի, որ համապատասխան տրանշի վարկային համաձայնագրի ուժի մեջ մտնելու օրվանից հետո՝ 3 ամսվա ընթացքում, ԾԿԳ-ն նշանակի ԱԶԲ համար ընդունելի անկախ մարմին՝ տարաբնակեցման գործընթացի և ազդեցությունների անկախ արտաքին մոնիտորինգ և գնահատում անցկացնելու համար: Մոնիտորինգ իրականացնող անկախ մարմնի հաշվետվությունները պետք է ներկայացվեն ԱԶԲ՝ եռամսյակային կտրվածքով:

13. Շինարարական աշխատանքների ոչ մի պայմանագիր չի շնորհվի մինչև ԱԶԲ կողմից չհաստատվի Գ-ործիքի ֆինանսավորմամբ իրականացվող ծրագրի համար նախատեսված ՀՕՏԸ-ն, եթե կիրառելի է տվյալ ծրագրի համար:

14. Կուսակառուները կարող են սկսել շինարարական աշխատանքները ՀՕՏԸ-ն իր իսկ պայմանների համաձայն իրականացվելուց հետո միայն:

15. Հայտվող ճանր կապահովի սոցիալական ազդեցությունների անկախ մոնիտորինգը Համա-կարգի իրականացման ողջ ընթացքում՝ խորհրդակցելով տեղական ինքնակառավարման մարմինների, տեղական համայնքների և հասարակական կազմակերպությունների հետ: Այս առնչությամբ Հայտվող ճանր կապահովի, որ շինարարական բոլոր աշխատանքները համապատասխանեն աշխատանքին, առողջապահությանը և անվտանգությանն առնչվող միջազգային և պետական օրենսդրությանը և ստանդարտներին, ներառյալ՝ i) առանց խտրականության՝ կանանց, հաշմանդամներին և փոքրամասնություններին, եթե այդպիսիք կան, աշխատանքի ընդունումը, ii) մանկական և անօրինական միգրանտների աշխատանքի արգելումը,

ինչպես նաև կանանց, սղամարդկանց և այլ սոցիալական խմբերի աշխատավարձերի տարբերակումը համարժեք աշխատանքի համար, iii) տեղեկատվության տարածումը և իրագրելումը ծրագրի տեղանքում առողջապահական վտանգների մասին, ինչպիսիք են շինարարական անվտանգության պատշաճ ստանդարտները, վարակիչ հիվանդությունների և սեռական ունեցությունների կանխարգելումը, iv) առողջ, անվտանգ և ապահով աշխատանքային պայմանների, ինչպես նաև պատշաճ բուժօգնության ապահովումը, և v) տեղի բնակչության և աշխատակիցների հետ շփումներում սոցիալական և մասնագիտական վարքի ընդունված տեղական նորմերին համապատասխանությունը: Գործիքի ներքո ֆինանսավորվող բոլոր ծրագրերի ենթափուլերի պայմանագրերը պետք է ներառեն հասուկ գրույթներ այս պարտավորությունների մասին, իսկ դրանց համապատասխանությունը խտորեն կվերահսկվի Հյուսիս-հարավ ճանապարհային ծխանցքի ներդրումային ծրագրի իրականացման ընթացքում: Հալավտոճանը պետք է ապահովի, որ այս գրույթներին համապատասխանությունը վերահսկվի ԸԿԳ կողմից:

Պարտավորություններ

Ի հավելումն այն պարտավորությունների, որոնք ուղջամիտ կերպով կպահանջվեն ԱԶԲ կողմից Գործիքի առանձին տրանշների վերաբերյալ կնքված իրավական համաձայնագրերում, Հարաստանը պարտավորվում է ապահովել.

- (i) Դանապարհային ենթադրուտի ծրագիր: ՏԿՆ-ն վերջնական տեսքի կբերի ԱԶԲ ֆինանսավորմամբ արանապարհային ոլորտի ռազմավարության հիման վրա մշակված ճանապարհային ենթադրուտի ծրագիրը (2010-2020 թթ.), կառանա Կառավարության տարբեր օղակների և արտաքին շահառուների հավանությունը և կներկայացնի Կառավարության հաստատմանը մինչև 2011թ. կեսերը:
- (ii) Համաֆինանսավորում և միջոցներ. i) նկարդումային ծրագրով և 1-ին տրանշի ֆինանսական ծրագրերով, ինչպես նաև իրականացման պայմանավորվածություններով նախատեսված ֆինանսական, տեխնիկական և մարդկային ռեսուրսները կտրամադրվեն սահմանված ժամկետներում, ii) ճանապարհային միջանցքի շահագործման ընթացքում կտրամադրվեն համապատասխան միջոցներ՝ ճանապարհի կայուն պահպանության նպատակով, iii) կտրամադրվեն ֆինանսական, մարդկային և տեխնիկական ռեսուրսներ՝ ճանապարհի ենթադրուտի ծրագիրն իրականացնելու նպատակով, և iv) բոլոր ջանքերը կգործադրվեն Հյուսիս-հարավ միջանցքի վերակառուցման և վերականգնման համար անհրաժեշտ լրացուցիչ արժույթին ֆինանսավորում ձեռք բերելու համար՝ համաձայնեցված Իրականացման ծրագրին համապատասխան:
- (iii) Տրանսպորտային քաղաքականություն և ոլորտի կառավարում: i) ԵՄ՝ հետ Համագործակցության և գործընկերության համաձայնագրի (ՀԳՀ) հիման վրա իրականացվող քաղաքականությունները, որոնք կարգավորում են ճանապարհային ենթադրուտի զարգացումը և գործունեությունը, կհամապատասխանեցվեն այնպես, որ ճանապարհային ենթադրուտի ճանապարհային քարտեզը և ներդրումային ծրագրով սահմանված ներդրումների պլանն իրականացվեն ներդաշնակորեն, ii) ջանքեր կգործադրվեն ճանապարհային փոխադրումների արտասահմանային տարանցումը դյուրացնելու համար՝ 1975 թ. նոյեմբերի 15-ին ընդունված Հիմնական միջազգային տրանսպորտային հանգույցների մասին եվրոպական համաձայնագրին համապատասխան, և iii) ճանապարհային ենթադրուտում խիստ առաջնահերթ է մարդկային ռեսուրսների, տեխնիկական, կառավարման և վարչական կարողությունների զարգացումը՝ ներդրումային ծրագրով ֆինանսավորվող ենթակառուցվածքների պլանավորման, զարգացման և շահագործման գործում արդյունավետությունը մեծացնելու նպատակով:
- (iv) Հակակոռուպցիոն քաղաքականություն, թափանցիկություն և լավ կառավարում: ՏԿՆ-ն և Հարավտոնանը կհետևեն ԱԶԲ Հակակոռուպցիոն քաղաքականությանը (ընդունված 1998 թվականին, առ այսօր կատարված փոփոխություններով) և ընդունում են, որ չհակասելով լավ կառավարման, պատասխանատվության և թափանցիկության սկզբունքների իր հանձնառությանը՝ ԱԶԲ-ն իրավունք է վերապահում ուղղակիորեն կամ իր գործակալների միջոցով ուսումնասիրելու ծրագրին առնչվող՝ կոռուպցիա, կեղծիք կամ հարկադրանք ենթադրող ցանկացած գործողություն, համագործակցելու նման հետազոտություններում և տրամադրելու անհրաժեշտ աջակցություն՝ ներառյալ համապատասխան գրանցամատյանների և գրառումների հասանելիությունը և անկախ փորձագետների նշանակումը, որոնց օգնությունը կարող է պահանջվել նման ուսումնասիրություններն ավարտին հասցնելու համար: ԱԶԲ կողմից Ներդրումային ծրագրի շրջանակում ֆինանսավորվող բոլոր պայմանագրերում կներառվի հատուկ դրույթ, որի համաձայն ԱԶԲ-ն

իրավունք կունենա բնության և աուդիտի ենթարկելու Իրականացնող մարմնի և նրա բոլոր կապալառուների, մատակարարների, խորհրդատուների և այլ ծառայություն մատուցող անձանց բոլոր այն գրառումները և հաշիվները, որոնք առնչվում են ԲՖԳ-ին: ԲՖԳ շրջանակներում կառավարման, պատասխանատվության և թափանցիկության բարելավմանն ուղղված լրացուցիչ միջոցները ներառում են՝ i) պայմանագրերի, ծրագրերի հաշիվների և ֆինանսական հաշվետվությունների արտաքին անկախ աուդիտը, ii) գնումներին առնչվող բոլոր որոշումների վերապահումը ԾԿԽ-ին և iii) խորհրդատուների և կապալառուների ընտրության մասին տեղեկատվության ժամանակին հրապարակումը տեղական լրագրերում:

- (v) **Շինարարության որակը:** i) Ներդրումային ծրագրով ճանապարհային միջանցքը բարեկարգվում է՝ համապատասխանելու համար միջազգային չափանիշներին և, մասնավորապես, այն միջազգային համաձայնագրերին, որոնց պայմանավորվող կողմ է Հայաստանը, ii) պայմանագրերի կառավարման և որակի վերահսկողության ընթացակարգերն իրականացվում են միջազգային ընդունված ստանդարտների համաձայն, և iii) ավարտված աշխատանքները համապատասխանում են նախագծային գծագրերին, շինարարական մասնագրերին և մրցութային փաստաթղթերով նախատեսված մյուս փաստաթղթերին:
- (vi) **Բնապահպանություն:** i) Ներդրումային ծրագրի շրջանակում իրականացվող ծրագրերը նախագծվում, իրականացվում, պահպանվում և վերահսկվում են համաձայն՝ ա) Հայաստանի բնապահպանական ոլորտը կարգավորող բոլոր օրենքների և կանոնների, բ) ԱԶԲ բնապահպանական քաղաքականության կամ, եթե կիրառելի է, Երաշխիքային քաղաքականության հայտարարության (2009), գ) յուրաքանչյուր առանձին ծրագրի համար մշակված բնապահպանական գնահատումների (ՆԲՀ/ՇՄԱԳ), դ) ԲԿԾ-ների, ներառյալ ՆԲՀ/ՇՄԱԳ իրականացումից բխող ազդեցության մեղմացմանն ուղղված միջոցառումները և մոնիտորինգի պահանջները, և ե) Ներդրումային ծրագրի և շրջակա միջավայրի միջև հնարավոր փոխազդեցությունների ռազմավարական գնահատման, ii) շինարարական աշխատանքների կապալառուների մասնագրերը ներառում են ԲԿԾ-ներում և ՆԲՀ/ՇՄԱԳ-ներում պարունակվող ազդեցության մեղմացման միջոցառումներին համապատասխանելու պահանջներ, և iii) շինարարական աշխատանքների կապալառուների նկատմամբ վերահսկողություն է իրականացվում՝ վերջիններիս կողմից ԲԿԾ-ներում և ՆԲՀ/ՇՄԱԳ-ներում նախատեսված պահանջների բավարարումը ստուգելու նպատակով:
- (vii) **Հողի օտարում և տարաբնակեցում:** i) Այն դեպքում, երբ հողի օտարման և տարաբնակեցման կարիք է առաջանում, մշակվում են հողի օտարման և տարաբնակեցման համապատասխան ծրագրեր /ՀՕՏԾ/՝ պետական օրենքներին և կանոններին, տարաբնակեցման շրջանակներին և ԱԶԲ Տարաբնակեցման քաղաքականությանը (1995) կամ, եթե կիրառելի է, Երաշխիքային քաղաքականության հայտարարությանը (2009) համապատասխան, խորհրդակցելով տուժած մարդկանց հետ, ii) հաստատել և հանրությանը ներկայացնել բոլոր ՀՕՏԾ-ները և դրանք ներկայացնել ԱԶԲ՝ հաստատման համար, iii) ծրագրի իրագործման համար անհրաժեշտ հողի և օտարման գոտու օտարումն իրականացվում է սահմանված ժամանակահատվածում, iv) հողի օտարումը և տարաբնակեցումն իրականացվում են արագ և արդյունավետ՝ համաձայն ԱԶԲ հետ համաձայնեցրած ՀՕՏԾ-ների, և կատարվում է մոնիտորինգ, գնահատում և հաշվետվություններ են ներկայացվում ԱԶԲ, ինչպես պահանջվում է ՀՕՏԾ-ներում, և v) ցանկացած շինարարական աշխատանք կարող է սկսվել միայն պահանջվող հողատարածքի օտարումից և տուժած տնային տնտեսություններին լիակատար փոխարինման արժեքով փոխհատուցում վճարելուց հետո:

- (viii) **Տեղական խորհրդատվություն և գեներալին հարցեր:** i) Ներդրումային ծրագրի իրականացման ընթացքում անվտանգության, սոցիալական և ճշակարարային հարցերով տեղական բոլոր խորհրդատվություններն իրականացվում են աղբյուրային կրճատման և սոցիալական ռազմավարության ամփոփ փաստաթղթում ներկայացված առաջարկությունների համաձայն, ii) տրամաբյուրի և կանայք ունեն ներդրումային ծրագրից ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն լիտո հավասար աշխատանքային հնարավորություններ՝ բացառելով աշխատավարձի տարբերակումը համարժեք աշխատանքի պիսյո, iii) տեղական գրավածությունն առավելագույնի հասցնելու մեխանիզմները կներառվեն մրցութային փաստաթղթերում:
- (ix) **Զրավածություն և աշխատուժ:** Ներդրումային ծրագրով շինարարական աշխատանքների բոլոր պայմանագրերը՝ i) կհամապատասխանեն Հայաստանում կիրառելի աշխատանքային օրենսդրությանը, ii) կգործադրվեն բոլոր պահանջները կանանց և տեղացի բնակիչներին, ներառյալ ծրագրի շրջակայքում բնակվող խոցելի խմբերի ներկայացուցիչները, աշխատանքի վերցնելու համար: Շինարարական աշխատանքների յուրաքանչյուր պայմանագիր պետք է պայմանավորվի՝ i) մանկական աշխատանքի օգտագործման, ինչպես նաև համարժեք և նույն տեսակի աշխատանքի համար կանանց և տրամաբյուրական աշխատավարձերի տարբերակումը արգելելու, ii) սեռական ճանապարհով տարածվող հիվանդությունների վտանգների մասին տեղեկատվության տարածման ու շինարարության տեղանքում իրազեկման, և iii) շինարարության տեղանքում առողջ, սանիտարական լավ վիճակի և պատշաճ աշխատանքային պայմանների մասին: Այս երաշխիքների ապահովումը պետք է գրանցվի նախագծի իրականացման մոնիտորինգի համակարգում և մոնիտորինգի ենթակվի իրականացման ընթացքում:
- (x) **Առողջապահական վտանգներ և դրանց կանխարգելումը:** Շինարարական աշխատանքների բոլոր պայմանագրերը կներառեն շինարարների համար տեղեկատվական և կրթական արշավ իրականացնելու պահանջ սեռական ճանապարհով փոխանցվող հիվանդությունների և ՄԻԱՎ/ԶԻԱՀ-ի մասին՝ որպես աշխատանքային ճամբարներում անցկացվող առողջապահական և անվտանգության ծրագրի մաս շինարարության ժամանակահատվածի ընթացքում:
- (xi) **Ապօրինի թրաֆիկինգ:** Համապատասխան մարմինները կծեռնարկեն կոնկրետ և համարժեք միջոցներ ճանապարհային միջանցքով մարդկանց, կենդանի բնության, ոչնչացման վտանգի տակ գտնվող տեսակների և ապօրինի նյութերի փոխադրումը հայտնաբերելու և կանխելու ուղղությամբ:
- (xii) **Սեփականատիրոջ և շահագործողի փոփոխվելը:** Անհրաժեշտ է ԱԶԲ-ի համաձայնությունը առնվազն 6 ամիս առաջ՝ նախքան՝ i) ծրագրով ֆինանսավորվող ճանապարհի, ճանապարհային հարմարությունների կամ կառուցվածքների սեփականատիրոջ փոփոխվելը, ii) ծրագրով ֆինանսավորվող ճանապարհի, ճանապարհային հարմարությունների կամ կառուցվածքների վաճառքը, փոխանցումը և շահույթի կամ վերահսկողության փոխանցումը, iii) Ներդրումային ծրագրով ֆինանսավորվող ցանկացած ճանապարհի, ճանապարհային հարմարությունների կամ կառույցների շահագործման և պահպանման մասով Հայափոռճանի գործառույթների և իրավասության փոփոխումը կամ դրանց վարձակալումը կամ այլ պայմանագիր կնքելը, և iv) նման փոփոխությունները կիրականացվեն իրավական և թափանցիկ եղանակով:
- (xiii) **Համապատասխանությունը միջազգային համաձայնագրերին:** Ներդրումային ծրագրով ֆինանսավորվող ծրագրով նախատեսված կառուցվածքները կառուցվում, սարքավորվում, շահագործվում, պահպանվում և կառավարվում են բոլոր այն միջազգային համաձայնագրերի և կոնվենցիաների համաձայն, որոնց կողմ է Հայաստանը: