

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

- Կողմեր** Սույն Շրջանակային ֆինանսավորման համաձայնագիրը /ՇՖՀ/, 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 /Ծրագիր/ 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: 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 բացառություն կարածադրի չեղյալ հայտարարելու կամ մերժման վերաբերյալ, իսկ չեղյալ հայտարարելու դեպքում նաև կնշվի գրա ուժի մեջ մտնելու ամսաթիվը:

Սույն ՇՖՀ-ն ուժի մեջ կմտնի այն պահից, երբ Հայաստանը ԱԶԲ-ին կձևակերպի ՀՀ կիրառելի օրենսդրության համաձայն ուժի մեջ մտնելու հետ կապված բոլոր միջկառավարական ընթացակարգերի ավարտի մասին, բայց ոչ ոչ, քան 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 (միլիոն դոլար)	%
<b>Ներդրումային ծրագիր</b>		
Ասիական զարգացման բանկ		
Հասարակ կապիտալ միջոցներ	440.0	46
Հատուկ հիմնադրամի միջոցներ	60.0	6
Գնադնիայի միջազգային համագործակցության գործակալություն	70.0	7
Կառավարություն և այլ 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 տարրերվող ֆինանսավորման պայմաններով: Ֆինանսավորման պայմանների ընտրությունը կախված կլինի ծրագրից, կապիտալ 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 վճարվում: Գրանք վճարման ենթակա են միայն ԱՋԲ կողմից որպես վարկ կամ երաշխիք հանձն առնված ֆինանսավորման համար: Տրանշի նկատմամբ կկիրառվեն պարտավորության դիմաց վճարների և երաշխիքային վճարների մասին ԱՋԲ այն կանոնները, որոնք ուժի մեջ են տվյալ 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 ԱՋԲ՝ Սովորական կապիտալ միջոցներից<sup>1</sup> և Հատուկ հիմնադրամի միջոցներից<sup>2</sup>՝ հետևյալ կերպով.

Վարկեր	
Հատուկ հիմնադրամի միջոցներ <sup>1</sup>	60 միլիոն ԱՄՆ դոլար
Սովորական կապիտալ միջոցներ <sup>2</sup>	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 ենթաուրտի այն ծրագրերի ֆինանսավորման համար, որոնց համապատասխանության և հաստատման չափանիշները սահմանված են

<sup>1</sup> Ցանկացած նման վարկի նկատմամբ կկիրառվեն ԱՋԲ Սովորական կապիտալ միջոցներից տրամադրվող, ԼԻԲՈՐ-ի վրա հիմնված վարկերի նկատմամբ կիրառվող Սովորական գործառնությունների վարկային կանոնների դրույթները՝ բվագրված 2001 թվականի հունիսի 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 ԱՋԲ Հատուկ հիմնադրամի միջոցներից կատարվող վարկերի նկատմամբ կիրառվող Հատուկ գործառնությունների վարկային կանոնները՝ բվագրված 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-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի գործադիր մարմինը կլինի տրանսպորտի և կապի նախարարությունը՝ ՏԿՆ՝ Հայաստանի սպորտըլեկտրոնային ճանապարհներ ՊՄԱԿ-ի (Հայափոփոճան) օժանդակությամբ, որը կլինի Երևանի իրականացման մարմինը: Գործադիր մարմինը Երևանի կիրառական տեխնիկական ուսումնական կենտրոնում սահմանված սկզբունքներին և յուրաքանչյուր արանձի համար կնքված լրացուցիչ իրավական համաձայնագրերին համապատասխան:

Պարբերական  
ֆինանսավորման  
հայտ

Հայաստանը կալուղ է խնդրել, և ԱԶԲ-ն կալուղ է համաձայնել Գործիքի շրջանակում վարկեր արամատրել 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 արամատրել արանձի գումարը՝ համապատասխան ՊՖՀ և արանձի վերաբերյալ իրավական փաստաթղթերի համաձայն:

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

Այն բարավորիչը, 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 վստահության համապատասխան շրջանակները և այլ վաստաթղթեր: Սույն Համաձայնագրի ստորագրումից հետո հնարավորինս արագ, բայց նախքան առաջին արանձի 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 արանձները 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 արանձի 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:

Տեղեկություններ ՊՖՀ մասին	ՊՖՀ-ն պետք է հիմնականում ներկայացվի սույն Համաձայնագրին կցված ձևով և պայունակի հետևյալ մանրամասները.
	<ul style="list-style-type: none"><li>(i) վարկը, գումարը,</li><li>(ii) ֆինանսավորման ենթակա բաղադրիչների նկարագրությունը,</li><li>(iii) ծախսերի նախահաշվարկ և ֆինանսական պլանը,</li><li>(iv) բաղադրիչներին բնորոշ 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>
Երաշխիքներ	Որպես 5-րդ ժամանակացույց՝ կցված են երաշխիքային շրջանակներին առնչվող ցուցումներ, որոնց պետք է հետևել Գործիքի իրականացման ընթացքում:
	Տրանզիտ ֆինանսավորվող ծրագրերի/բաղադրիչների նկատմամբ, ըստ նպատակահարմարության, կարող են կիրառվել ԱԶԲ Երաշխիքային քաղաքականության հետևյալ մասերը. i) Տարաբնակեցման քաղաքականություն (1995), ii) Բնակահայրական քաղաքականություն (2002), և iii) Ինիկ ժողովուրդների մասին քաղաքականություն (1998) կամ iv) Երաշխիքային քաղաքականության հայտարարություն (2009):
Գնումներ	Գործիքի շրջանակներում ֆինանսավորվող բոլոր ապրանքների և ծառայությունների գնումները կկատարվեն ԱԶԲ Գնումների ուղեցույցի համաձայն (ընդունված 2007-ին՝ ժամանակ առ ժամանակ կատարված փոփոխություններով):
Վաղաժամկետ պայմանագրեր և հետադարձ ֆինանսավորում	Յուրաքանչյուր տրանզիտ շրջանակներում ԱԶԲ-ն կարող է, իր քաղաքականության և ընթացակարգերի համաձայն, ըստ պահանջի՝ թույլատրել՝ ա) նախագծման և շինարարության մանրագնին վերահսկման համար վաղաժամկետ պայմանագրերի կնքում և բ) առաջարկվող առանձին վարկի թույլատրելի 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:
Խորհրդատվական ծառայություններ	Գործիքի ներքո ֆինանսավորման ենթակա բոլոր խորհրդատվական ծառայությունները կգնվեն ԱԶԲ <i>Խորհրդատուների ծառայություններից օգտվելու ուղեցույցի</i> համաձայն (ընդունված 2007-ին՝ ժամանակ առ ժամանակ կատարված փոփոխություններով):
Վճարումներ	Վճարումները կկատարվեն ԱԶԲ <i>Վճարումների ձեռնարկի</i> համաձայն (ընդունված 2007-ին՝ ժամանակ առ ժամանակ կատարված փոփոխություններով): Այն ծրագրերում, որոնք պահանջում են հողի ձեռք բերում և տարաբնա-

գործում, ալյուրհանդերձ, առկա են մի շարք ինստիտուցիոնալ, տեխնիկական, ֆինանսական և գործառնական խնդիրներ, որոնք հրատապ լուծման կարիք ունեն, որպեսզի հնարավոր լինի խնդիրներն օգտվելու Ներդրումային ծրագրից և համեմատ կայուն նվաճումների: Առկա խնդիրներն են՝ i) ճանապարհների պահպանման և շահագործման համար անհրաժեշտ ռեսուրսների պատշաճ պատնախորման և վերապատրաստման բացակայությունը, ii) արդյունաբերության արդյունավետ և մրցունակ շինարարական ճյուղի բացակայությունը, iii) արդյունաբերության ինժեներների բացակայությունը, iv) նախագծման, շինարարության և գնագոյացման ոչ համապիսի և հնացած տեխնոլոգիաները, v) ճանապարհային գոյքի կառավարման և մոնիթորինգի մեխանիզմների բացակայությունը: ԱԶԲ կողմից ֆինանսավորվող տեխնիկական օժանդակությամբ մշակվել է ամբողջական ռազմավարություն՝ նշված խնդիրներին լուծումներ տալու նպատակով: Ներդրումային ծրագիրը կօժանդակի իրականացնել Տրանսպորտային ոլորտի ռազմավարության (Ռազմավարություն) մաս կազմող Դանապարհային ենթակառուցվածքի ծրագիրը:

6. Դանապարհային ենթակառուցվածքի արամադրվող ֆինանսավորման պակասը կարող է ազդեցություն ունենալ ներկայումս վերականգնվող և կամ բարենորոգվող կառուցվածքների կենսունակության վրա: Ամբողջ ծրագրի արժեքը ստատսնվում է տարեկան 20-ից 46 միլիոն ԱՄՆ դոլարի շրջանում: Ծրագիրը բերի է ֆինանսավորում, 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 Հայաստանի ինստիտուցիոնալ կարողություններում բացակայում են կառավարման և տեխնիկական պատշաճ հմտությունները, համակարգերը և ընթացակարգերը: Կարող աշխատակազմի պահպանումը մարտահարվել է և չկան նաև արդյունաբերությունը ճարտարագիտական համալսարանների հետ կապող ծրագրեր, որոնք կարող են մարդկային ռեսուրսներով ապահովել ճանապարհային ենթակառուցվածքը: Նախատեսվող ներդրումների արդյունքում (ավելի քան 1 միլիարդ ԱՄՆ դոլար երկարաժամկետ հեռանկարում) աշխատանքների ծավալը կծեծանա, քանի որ ամբողջ ճանապարհային ցանցը կենթարկվի բարենորոգումների: Մրանից ելնելով՝ անհրաժեշտ է ներդրումներ կատարել մարդկային ռեսուրսների զարգացման ոլորտում, 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 տարրերակր: Կապալառուների տրամադրության տակ եղած սարքավորումները և տեխնոլոգիաները հնացած են և ոչ արդյունավետ: Ավելին, ճանապարհների շինարարության համար անհրաժեշտ առֆալտը 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> ԱԶԲ, 2007, Գյուղական ճանապարհների հատվածի ծրագիր՝ 2351-ARM վարկի հավելում TA 4973-ARM Տրանսպորտային ոլորտի ռազմավարություն

կեցում, շինարարական աշխատանքների համար փարկային միջոցներ չեն արամադրվի մինչև ԱԶԳ-ն Հայաստանի Կառավարությունից իր համար բնութենի ձեռով և բովանդակությամբ հավաստումներ չառանա 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 երրորդ 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) Հայավտոճանի հետ միասին կպատրաստի եռամսյակային հաշվետվություններ առաջընթացի մասին, որոնք ԱԶԳ-ին կներկայացվեն ՏԿՆ միջոցով: Յուրաքանչյուր առանձին արանձի 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 թիրախներ համապատասխան ծրագրի/ենթածրագրի համար մեկնարկային առաքելության շրջանակներում, և Հայաստանը կապահովի, որ Ծրագիր իրականացնող համապատասխան մարմինները հետևեն իրականացման այդ փուլերին և թիրախներին:

Պարտավորություններ

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

ՀԱՅԱՍՏԱՆ

ԱՄԻԱԿԱՆ ՉԱՐԳԱՑՄԱՆ ԲԱՆԿ

Լիազոր ներկայացուցիչ

Լիազոր ներկայացուցիչ  
ԽՈՒՒՆ ՍԻՐԱՆԳԱ  
Կենտրոնական և Արևմտյան Ասիայի բաժնի  
Գլխավոր տնօրեն

ԺԱՄԱՆԱԿԱՑՈՒՅՑ 1  
ԲՅՉ 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 կենտրոնամետ պլանային տնտեսությամբ 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 անմխիթար վիճակը և տեխնիկական ստանդարտերին անհամապատասխանությունը՝ հատկապես ենթամարզային միջանցքներում և ii) թեյի 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 թույլ կարողությունները և շինարարության ու նախագծման հնացած ստանդարտները, v) ճանապարհային անվտանգության վատթարագույն իրավիճակը և vi) սահմանափակ միջազգային առևտուրը՝ կապված սահմանի ոչ արդյունավետ գործունեության հետ:

Բ. Ռազմավարական համատեքստ

1. Նյութական ենթակառուցվածքներ

2. Գնառվածքային 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 հատվածներ 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 կազմավորվեց 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



9. Հայաստանում նախագծման, շինարարության և գնագոյացման ստանդարտները շինարարական աշխատանքների համար հնացած են և չեն համապատասխանում միջազգային բավազույն փորձին և ստանդարտներին: Ժառանգվելով հին խորհրդային ստանդարտներից՝ դրանք հիմնված չեն խնարողության 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 տեղական կապարտումները օգտագործում են ոչ արդյունավետ և հնացած շինարարական սարքավորումներ:

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

#### Գ. Բաղաքականության շրջանակը

11. Գնապարհների ենթադրույթում կառավարության քաղաքականության կարճաժամկետ և միջնաժամկետ գերակայություններն են. i) մշակել և սկսել Գնապարհների 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 վատթարացող իրավիճակը, vi) ստեղծել իրավական և կարգավորող դաշտ, որը մասնավոր հատվածին թույլ կտա ներգրավվելու ճանապարհային ցանցի զարգացման, ֆինանսավորման, պահպանման և շահագործման գործում, և vii) ղյուրացնել արտասահմանային առևտուրը և երթևեկությունը սահմանային ենթակառուցվածքների և սահմանն անցնելու ընթացակարգերի բարելավման միջոցով: Ոլորտի ճանապարհային քարտեզը մշակվել է այս քաղաքականության շրջանակին համապատասխան:

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

12. 2020 Հայաստանի Տրանսպորտային ոլորտի զարգացման ռազմավարության շրջանակներում պատրաստվել է ճանապարհային ենթադրույթի ներդրումային ծրագիր: Ռոշվել 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, Գաղտնիալի միջազգային համագործակցության գործակալությանը (IC'A), Աերակառուցման և զարգացման եվրոպական բանկին (EBRD) և Ներդրումների եվրոպական բանկին: Նախնական ներդրումային ծրագիրը ներկայացված է 1-ին աղյուսակում, իսկ նամակադրույիսին քարտեզը՝ 2-յոս աղյուսակում:

Աղյուսակ 1: Ներդրումների մախնական ծրագիր (2010-2017)

	Լայնություն (կմ)	Արժեք (միլիոն ԱՄՆ դոլար)	Ֆինանսավորում	Կարգա- վիճակ	Ավարտ
<b>Ճանապարհ 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-Կապան ալյրնտրանքային 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 ճանապարհների՝ ընդամենը</b>	<b>620</b>	<b>893</b>			
<b>5. Գյուղական ճանապարհների ծրագիր</b>					
Գյուղական ճանապարհների ոլորտի ծրագիր	227	66	ԱԶԲ	Ընթացիկ	2010
Կենտրոնական ճանապարհներ 2009	100	25	ՀԲ	Ընթացիկ	2011
Գյուղական ճանապարհներ 2009	140	36	ԱԶԲ	Վարկ 2009	2011
Գյուղական ճանապարհների 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. Գանձադրույից ստացված ծրագրի իրականացում

10 ԱՁԲ

2. Գանձադրույից ստացված ծրագրի մասնավորապես իրականացում

10 Կառավարություն

Ոչ ներդրումային բաղադրիչներ՝

20

ԸՆԴՀԱՄՆՆԸ

1,453

ԱՁԲ - Ասիական գաղթագնացության ծրագիր, ՏԻՄԻ - Տեխնիկական կրթությունների մասնաճյուղեր, ՀԿՆ - Կապուլյայի միջազգային համագործակցության գործակալություն, ՀՐ - Համաշխարհային բանկ

\* Եզրագծման աղյուսակների տարբերակներով



**Աղյուսակ 2: Ծանապարհային ենթադրույթի ճանապարհային բարտեզ 2010-2017**

Նպատակ	Ազդեցություն	Կատարման թիրախ	Չափման միջոց	Պատասխանատու կողմ
Ծանապարհային ցանցի զարգացում	Արդյունավետ, անվտանգ և մատչելի ցանց, որը բավարարում է Հայաստանի և ենթամարզային կարիքները	2010-ին հաստատվում է Ծանապարհային ենթադրույթի ռազմավարությունը և պատրաստվում իրականացման մինչև 2017 թ. բարենորոգվում են 620 կմ միջպետական և 1,200 կմ գյուղական ճանապարհներ	ՏԿՆ տվյալներ, ուղևորության ժամանակի և ճանապարհների վիճակի չափումներ	Բոլոր շահագրգիռ պետական մարմիններ
		կառուցվում են միջպետական ճանապարհներ 100 կմ/ժամ արագության համար	Վիճակագրություն ԾԱԱԽ-ից և ծանապարհային ուսիվանությունից	Ֆինանսների նախարարություններ, բյուջետային հատկացումների համար
		Գյուղական ճանապարհների միջին անհարթությունը նվազեցվում է 5մ/կմ ԱՄԴ		ՏԿՆ, Հայավտոճան՝ իրականացման և սոցիալական, բնապահպանական և ճանապարհային անվտանգության պահանջները բավարարելու համար
		Մինչև 2017 թ. ճանապարհների բարենորոգման բոլոր հիմնական աշխատանքներում ներառվում է Ծանապարհային անվտանգության աուդիտը		
		Ծանապարհային ծրագրերը բավարարում են ընդունված բնապահպանական ապահովության և ազդեցությունների մեղմացման պահանջները		

Ճանապարհային ծրագրերը  
բավարարում են տեխնոլոգիական  
ապահովության և  
ազդեցությունների մեղմագման  
պահանջները

Ճանապարհների  
բարենորոգում և  
կայուն  
պահպանում

Ներդրումների և  
ճանապարհային ցանցի  
կենսունակության  
բարձրացում

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

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

Կատարողականի վրա  
հիմնված պայմանագրերի  
ստորաձևում են պահպանման  
բոլոր աշխատանքների վրա

Ընթացիկ պահպանման բյուջեն  
5,000-7,000 ԱՄՆ դոլար է  
միջպետական ճանապարհների  
մեկ կիլոմետրի համար՝ գնահին  
համապատասխան  
ճշգրտումներով

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  
վիճակագրություն և  
պայմանագրեր

Ֆինանսները  
նախարարության և  
այլ պետական  
մարմինների  
վիճակագրություն

Ֆինանսների էգզիստիկայի  
նախարարություններ,  
ՏԿՆ, ՀայԼԿտուն

<p>ճանապարհների ենթակառուցվածքի պլանավորման և կառավարման բարելավում</p>	<p>Ճանապարհային ոլորտի հաստատությունների արդյունավետ պլանավորման և կառավարման կարողություններ</p>	<p>մեխանիզմներ՝ որպես եկամտի աղբյուր</p>	<p>Մինչև 2010 թ. ՏԿՆ, Հայկական հանրապետության անվտանգության ազգային խորհուրդ</p>	<p>ՏԿՆ, Հայկական հանրապետության անվտանգության ազգային խորհուրդ</p>
<p>մինչև 2010 թ. ՏԿՆ, Հայկական հանրապետության անվտանգության ազգային խորհուրդ</p>	<p>Մինչև 2010 թ. ՏԿՆ, Հայկական հանրապետության անվտանգության ազգային խորհուրդ</p>	<p>մինչև 2010 թ. ՏԿՆ, Հայկական հանրապետության անվտանգության ազգային խորհուրդ</p>	<p>Մինչև 2010 թ. ՏԿՆ, Հայկական հանրապետության անվտանգության ազգային խորհուրդ</p>	<p>Մինչև 2010 թ. ՏԿՆ, Հայկական հանրապետության անվտանգության ազգային խորհուրդ</p>
<p>մինչև 2012 թ. ընդունվում են Ազգային ճանապարհային ենթակառուցվածքի կառուցման և զարգացման ծրագրերի պլանը, և մեկնարկում են համալսարանների հետ համատեղ ծրագրերը</p>	<p>Մինչև 2012 թ. ընդունվում են Ազգային ճանապարհային ենթակառուցվածքի կառուցման և զարգացման ծրագրերի պլանը, և մեկնարկում են համալսարանների հետ համատեղ ծրագրերը</p>	<p>մինչև 2012 թ. ընդունվում են Ազգային ճանապարհային ենթակառուցվածքի կառուցման և զարգացման ծրագրերի պլանը, և մեկնարկում են համալսարանների հետ համատեղ ծրագրերը</p>	<p>Մինչև 2012 թ. ընդունվում են Ազգային ճանապարհային ենթակառուցվածքի կառուցման և զարգացման ծրագրերի պլանը, և մեկնարկում են համալսարանների հետ համատեղ ծրագրերը</p>	<p>Մինչև 2012 թ. ընդունվում են Ազգային ճանապարհային ենթակառուցվածքի կառուցման և զարգացման ծրագրերի պլանը, և մեկնարկում են համալսարանների հետ համատեղ ծրագրերը</p>
<p>Մինչև 2014 թ. մեկնարկվում են երթևեկության մոնիտորինգի, անվտանգության մոնիտորինգի և կամուրջով անցող բեռների կշռի վերահսկման</p>	<p>Մինչև 2014 թ. մեկնարկվում են երթևեկության մոնիտորինգի, անվտանգության մոնիտորինգի և կամուրջով անցող բեռների կշռի վերահսկման</p>	<p>Մինչև 2014 թ. մեկնարկվում են երթևեկության մոնիտորինգի, անվտանգության մոնիտորինգի և կամուրջով անցող բեռների կշռի վերահսկման</p>	<p>Մինչև 2014 թ. մեկնարկվում են երթևեկության մոնիտորինգի, անվտանգության մոնիտորինգի և կամուրջով անցող բեռների կշռի վերահսկման</p>	<p>Մինչև 2014 թ. մեկնարկվում 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  
մեթոդաբանությունը,  
վերապատրաստվում է  
աշխատակազմը



ԺԱՄԱՆԱԿԱՑՈՒՅՑ 2

ՆԱԽԱԳԾՄԱՆ ԵՎ ՄՈՆԻՏՈՐԻՆԳԻ ՇՐՋԱՆԱԿ ԳՈՐԾԻՔԻ ՀՍՄԱՐ

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 իրականացում, 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 տրանջի ավարտի վերաբերյալ հաշվետվություններ Կառավարության և ֆինանսավորողների կողմից</p> <p>Ծրագրի և տրանջի 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>ամենա կմ 2017 թվականին</p> <p>Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքով աղետոսությունների ժամանակի կրճատում 2008 թվականի 3-4 օրվանից մինչև 2 օր 2017 թվականին</p> <p>Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքով օրական միջին երթևեկորան ան 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 մարային բարեկավարված ենթակառուցվածք-</p>	<p>550 կմ ճանապարհի 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 ռազմավարության 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 (ՊՖՀ) 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 ՊՖՀ-ն հաստատվում է ԱԶԲ կողմից մինչև 2010-ի հուլիսը:</li> <li>4. Հաջորդող տրանշիների ծրագրերը նախապատրաստվում են մինչև 2010-ի կեսը, և ՊՖՀ-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>ՍԿՄ- 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 սվարտվում 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 գործառույթները կներառեն. i) Ներդրումային ծրագրի ընդհանուր քաղաքականության և ռազմավարական ուղղությունների ուղղորդումը, ii) Ներդրումային ծրագրի կատարման վերահսկումը և գնահատումը և iii) ղոնորային այլ ծրագրերի հետ համակարգումը: ՏԿՆ-ն կլինի ծրագրի գործադիր մարմինը (ԳՄ), 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 մանրագնի վերահսկումը: Հայավտոճանի կողմից կնշանակվի ծրագրի իրականացման թիմ, որի անդամները պետք է փորձառություն ունենան հետևյալ բնագավառներում՝ մայրուղիների նարտագիտություն, 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 բաղադրիչների 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 տրանզների մասով, որոնք կներառեն՝ i) հաշվետու ժամանակահատվածում գրանցված առաջընթացի նկարագրական շարադրանքը, ii) փոփոխությունները իրականացման ժամանակացույցում, iii) արձանագրված խնդիրները կամ դժվարությունները և iv) հաջորդ հաշվետու ժամանակահատվածում իրականացվելիք աշխատանքները: Յուրաքանչյուր տրանզի

ավարտից հետո՝ 3 ամսվա ընթացքում, Հայաստանի կառավարության և ԱԶԲ կենտրոնացնի ծրագրի ավարտի մասին հաշվետվություն, իսկ ծրագրով նախատեսված բոլոր տրանշների ավարտից հետո՝ ծրագրի ավարտի մասին հաշվետվություն:

#### Ծրագրերի ստուգումը

5. Տրանշի հաստատումից հետո՝ 3 ամսվա ընթացքում, ԱԶԲ-ն կգործողի սկզբնական պատվիրակություն, իսկ ծրագրի ընթացքում՝ ամբողջական երկու աստիճանի պատվիրակություններ: 2011 թվականին ԱԶԲ-ն և Կառավարությունը համառոտ կիրականացնեն 1-ին տրանշով ֆինանսավորվող ծրագրի միջանկյալ ստուգում և Ներդրումային ծրագրի միջնաժամկետ ստուգում 2013-ին: Հետագա տրանշների միջնաժամկետ ստուգումների ժամկետները կորոշվեն յուրաքանչյուր տրանշի հաստատման ընթացքում: Միջնաժամկետ ստուգումները կգնահատեն՝ արդյոք ծրագրային նպատակների իրականացումը դեռ հնարավոր է, և կուսումնասիրեն՝ i) ծրագրի ինստիտուցիոնալ, վարչական, կազմակերպչական, տեխնիկական, բնագիտական, սոցիալական, տնտեսական և ֆինանսական կողմերը, ii) արդյոք ձեռք բերված համաձայնությունները դեռ գործում են, թե կարիք ունեն վերանայման, iii) արդյոք ծրագիրը և/կամ այլանչը վերակազմավորելու կամ վերածեսկերպելու անհրաժեշտություն կա, և iv) արդյոք անհրաժեշտ է վերանայել կամ վերածեսկերպել ծրագրի նախագծային կամ մոնիտորինգի շրջանակը կամ փոփոխել դրա առաջնային նպատակները:

#### Կառավարում և հակակոռուպցիոն քաղաքականություն

6. ԱԶԲ Հակակոռուպցիոն քաղաքականությունը (ընդունված 1998-ին, առ այսօր կատարված փոփոխություններով) լուրջաբարվել և ընդարկվել է Կառավարության հետ: Կառավարությունն ընդունում է, որ չհակասելով լավ կառավարման, պատասխանատվության և բախանցիկության սկզբունքների հանձնառություններին՝ ԱԶԲ-ն իրավունք է վերապահում ուղղակիորեն կամ իր գործակալների միջոցով ուսումնասիրելու 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 տրանշների մրցութային փառաբոլերում: Մասնավորապես, ԱԶԲ կողմից ֆինանսավորվող բոլոր պայմանագրերը պետք է ներառեն դրույթներ, որոնց համաձայն ԱԶԲ-ն իրավունք ունի ըննության և աուդիտի ենթարկելու Հայաստանի 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 բախանցիկության բարելավման ուղղությամբ: Նշված միջոցները ներառում են՝ i) պայմանագրերի, նախագծերի հաշիվների և ֆինանսական հաշվետվությունների արտաքին անկախ աուդիտ, ii) գնումներին վերաբերող բոլոր որոշումների վերապահումը ԵԿԽ-ին և iii) խորհրդատուների և կապալառուների ընտրության մասին տեղեկատվության ժամանակին հրապարակումը տեղական լրագրերում:

#### Մոնիտորինգ և գնահատում

8. Ծրագրի և առանձին տրանշների կատարումը մոնիտորինգի կենթարկվի և կգնահատվի մի շարք ցուցանիշների միջոցով՝ հետևյալ մակարդակներում՝ ազդեցություն, հետևանքներ և արդյունքներ: Սրանք 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



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

**ՆԱԽԱԳՃՆԵՐԻ ԸՆՏՐՈՒԹՅԱՆ ՉԱՓԱՆԻՇՆԵՐ ԵՎ ՀԱՍՏԱՏԱՄԱՆ ԳՈՐԾԸՆԹԱՅ**

1. ԱԶԸ-ն կֆինանսավորի միայն այն նախագծերը, որոնք՝ i) Հայաստանում ճանապարհների զարգացման 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 ամսական 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 ենթածրագիր պետք է.

- (i) իրականացնի զարգացման առաջնահերթություն ունեցող ճանապարհների շինարարություն, բարենորոգում կամ վերականգնում՝ ելնելով 2009-2020 ճանապարհների ներդրումային պլանի իրականացման և ճանապարհային ենթադրարտի ճանապարհային բարանգի նպատակների իրականացման գործում դրանց նշանակությունից,
- (ii) համապատասխանի հաստատված տեխնիկական իրագործելիության ուսումնասիրությանը՝ բավարարելով ԱԶԸ և Հայաստանի կողմից ներկայացվող՝ ինժեներական, ֆինանսական, անտեսական, բնապահպանական և սոցիալական պահանջները,
- (iii) ունենա բավարար չափով համաֆինանսավորում՝ ծրագիրը կամ ենթածրագիրը ըստ ժամանակացույցի իրականացնելու և ծրագրի/ենթածրագրի 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 պրոյեկտը:

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 ԾԿԽ՝ բննության 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 տրանչով ֆինանսավորվող ծրագրի հնարավոր բաղադրիչները կարող են ներառել. i) Աշտարակ-Գյումրի 88 կմ ճանապարհի բարենորոգումը՝ քառաշերտ ստանդարտին համապատասխան, ii) տեխնիկական իրագործելիության ուսումնասիրությունները և մյուս տրանչներով ֆինանսավորվելիք նախագծերի նախապատրաստումը, iii) սահմանային ենթակառուցվածքների և ընթացակարգերի բարելավումը, և iv) Ճանապարհային ենթաոլորտի ծրագրի հետագա իրականացումը: Հաջորդող տրանչներում 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 հետագա կրաշխիքային շրջանակներով ու ծրագրերով նախատեսված այն պահանջները, որոնք պատրաստվել են Գործիքի և առաջին տրանշի առնչությամբ, և որոնց բոլոր օրինակները ներկայացվել են ԱԶԲ, և որոնց հիմունքները համարվում են ներառված սույն փաստաթղթում, բախարստվեն Գործիքի ներքո իրականացվող ծրագրերի նախնական քննարկման և իրականացման ընթացքում.

- (i) բնապահպանական գնահատման և ստանդարտիզացիայի շրջանակներ՝ թվագրված 2009 թ. հուլիսի 29-ով (ԲԳՌԻՇ),
- (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 հավանականությունն ունեցող ծրագրերի կամ քաղաքիչների քննարկման 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 լուծման 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 կտուրվելի 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 Հայաստանը 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 ողղիչ գործողությունների ծրագիր:

5. Ինչպիսիք էլ յուրաքանչյուր ծրագրի նկատմամբ կկիրառվեն ԱԶԲ գործող Երաշխիքային քաղաքականությունները այն օրվա դրությամբ, որով Գործիքի շրջանակներում կնախապատրաստվի և կարամադրվի 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 ապահովի, 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 կապահովի, 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 պրանց 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 ենթակի ԲԿԾ իրականացումը կապալառուի կողմից, ii) ապահովի, 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 կապահովի, 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 (ՀՕՏԾ) համաձայն:

- (i) ՀՕՏԾ-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 ՀՕՏԾ-ին համապատասխանող ՀՕՏԾ:
- (ii) Գործիքի համար և 1-ին տրանշի ծրագրի համար ՀՕՏԾ-ին համապատասխան ՀՕՏԾ-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 ավարտը նախապայման կհանդիսանա շինարարական աշխատանքների մեկնարկի համար: Հայավտոճանր պետք է այս նախապայմանը ներառի շինարարական աշխատանքների պայմանագրում(երում):

11 ԱԶԲ՝ Տարաբնակեցման բաղաբաղկանություն (1995) համաձայն՝ պահանջվում է հետևյալը.

- (i) փոխհասուցում կարամատչելի տեղավորման 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 փոխհասուցման համար,
- (iii) համաֆինանսավորման գումարները և վճարումները պետք է ժամանակին տրամադրվեն առժամ անձանց՝ նախքան հողի, տան կամ այլ գույքի օտարումը՝ նրանց տրամադրելով համաձայնեցված փոխհասուցումը և իրավունքների վերականգնումը.
- (iv) Հայաստանը պետք է յուր վրա վերցնի բյուջետային նախահաշվարկը գերազանցող ցանակացած անկախառեժեսի պարտավորություն,
- (v) ներդրումային ծրագրի շրջանակներում տարաբնակեցման աշխատանքների վերաբերյալ խորհրդակցությունները և բարձրները պետք է փաստագրվեն,
- (vi) Ներդրումային ծրագրի այնպիսի փոփոխությունների դեպքում, որոնցով ակնկալվում են տարաբնակեցման այլ կամ լրացուցիչ ազդեցություններ, ՀՕՏԸ-ները պետք է փարձազվեն, իսկ վերաբնակեցման աշխատանքների մասին պետք է տեղեկացնել ԱԶԲ-ին՝ իբրև Հայավտոճանրի կողմից ներկայացվող առաջընթացի մասին եռամսյակային հաշվետվությունների մաս:

12. Հայավտոճանր 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-օրժիքի ֆինանսավորմամբ իրականացվող ծրագրի համար նախատեսված ՀՕՏԸ-ն, եթե կիրառելի է տվյալ ծրագրի համար:

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

15. Հայավտոճանր կապահովի սոցիալական ազդեցությունների անկախ մոնիտորինգը Համա-կարգի իրականացման ողջ ընթացքում՝ խորհրդակցելով տեղական ինքնակառավարման մարմինների, տեղական համայնքների և հասարակական կազմակերպությունների հետ: Այս առնչությամբ Հայավտոճանր 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 միգրանտներին 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 ուսնձգությունների կանխարգելումը, iv) առողջ, անվտանգ և ապահով աշխատանքային պայմանները, 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 ենթաժրագրերի պայմանագրերը պետք է ներառեն հատուկ դրույթներ այս պարտավորությունների մասին, իսկ դրանց համապատասխանությունը խստորեն կվերահսկվի Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի իրականացման ընթացքում: Հայավտոճանր պետք է ապահովի, որ այս դրույթներին համապատասխանությունը վերահսկվի ՆԿԳ կողմից:



Պարտավորություններ

Ի հավելումն այն պարտավորությունների, որոնք ուղղաձիգ կերպով կպահանջվեն ԱԶԲ կողմից Գործիքի առանձին արանձների վերաբերյալ կնքված իրավական համաձայնագրերում, Հայաստանը պարտավորվում է ապահովել.

- (i) Դանապարհային ենթակառուցվածքի ծրագիր: ՏԿՆ-ն վերջնական տեսքի կրելի ԱԶԲ ֆինանսավորմամբ արևմտադարձային ոլորտի ռազմավարության հիման վրա մշակված ճանապարհային ենթակառուցվածքի ծրագիրը (2010-2020 թթ.), կառույցային և տրանսպորտային տարբեր օղակների և արտաքին շահառուների հավանությունը և կներկայացնի Կառավարության հաստատմանը մինչև 2011 թ. կեսերը:
- (ii) Համաֆինանսավորում և միջոցներ. i) ներդրումային ծրագրով և I-ին արանձի 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 ենթակառուցվածքի ծրագիրն իրականացնելու նպատակով, և iv) բոլոր ջանքերը կգործադրվեն Հյուսիս-հարավ միջանցքի վերակառուցման և վերականգնման համար անհրաժեշտ լրացուցիչ արտաքին 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 ենթակառուցվածքի զարգացումը և գործունեությունը, կհամապատասխանեցվեն այնպես, որ ճանապարհային ենթակառուցվածքի զարգացումը 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 ենթակառուցվածքն իսկապես 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 Հայաստանը 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 վործազետների 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 կրագրերում:

(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 զենդերային հարցեր:** i) Ներդրումային ծրագրի իրականացման ընթացքում անվտանգության, սոցիալական և մշակութային հարցերով տեղական բոլոր խորհրդատվություններն իրականացվում են աղյուսառության կրճատման և սոցիալական ռազմավարության ամփոփ վաստադրում ներկայագրված առաջարկությունների համաձայն, ii) տղամարդիկ և կանայք ունեն ներդրումային ծրագրից ուղղակիորեն կամ անուղղակիորեն յետո հավասար աշխատանքային հնարավորություններ՝ բացառելով աշխատավարձի տարբերակումը համարժեք աշխատանքի դիմաց, iii) տեղական գրադավաժությունն առավելագույնի հասցնելու մեխանիզմները կներառվեն մրցութային փաստաթղթերում:
- (ix) **Զրադվածություն և աշխատուժ:** Ներդրումային ծրագրով շինարարական աշխատանքների բոլոր պայմանագրերը՝ i) կհամապատասխանեն Հայաստանում կիրառելի աշխատանքային օրենսդրությանը, ii) կգործադրվեն բոլոր ջանքերը կանանց և տեղացի բնակիչներին, ներառյալ ծրագրի շրջակայքում բնակվող խոցելի խմբերի ներկայացուցիչները, աշխատանքի վերցնելու համար: Շինարարական աշխատանքների յուրաքանչյուր պայմանագիր պետք է պուլյներ պարունակի՝ i) մանկական աշխատանքի օգտագործման, ինչպես նաև համարժեք և նույն տեսակի աշխատանքի համար կանանց և տղամարդկանց 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 պառչած աշխատանքային պայմանների մասին: Այս երաշխիքների ապահովումը պետք է գրանցվի նախագծի իրականացման մոնիտորինգի համակարգում և մոնիտորինգի ենթարկվի 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 կձեռնարկեն 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 փոխելը, 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 Հայաստանի 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: