

«Ճանապարհային դեպարտամենտ» հիմնադրամ

Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր

Ռեզոլուցիայի կարևոր նշանակություն ունեցող այս ճանապարհի կառուցումը կապահովի Հայաստանի հարավային սահմանից դուրս երթևեկը մինչև Վրաստանի սահման, ապա նաև՝ դեպի Սևծովյան նավահանգիստներ, թույլ կտա իրականացնել եվրոպական չափանիշներին համապատասխանող բեռնափոխադրումներ և ուղևորափոխադրումներ, զարգացման լուրջ հնարավորություններ կընձեռի Հայաստանի հարավից հյուսիս ընկած բոլոր բնակավայրերին:

Ծրագրի իրականացման համար պայմանագրեր են կնքվել Ասիական զարգացման (ԱԶԲ), Եվրոպական ներդրումային (ԵՆԲ) և Եվրասիական զարգացման բանկերի (ԵԱԶԲ) հետ: Ծրագիրը բաժանված է 5 տրանշերի: Շարունակում են իրականացվել նաև բանակցային գործընթացներ միջանցքի հյուսիսային և հարավային հատվածների կառուցման նպատակով այլ դոնորների ներգրավման ուղղությամբ:

Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքը՝

- Ապահովում է Հայաստանի, Վրաստանի տարածքներով ելք դեպի Սև ծով և այնուհետև դեպի եվրոպական երկրներ,
- Հատելով Հայաստանի տարածքը հարավից հյուսիս (Մեղրի-Երևան-Աշտարակ-Գյումրի-Բավրա)՝ միջանցքը միանում է վրացական ճանապարհին հարավային կողմից, որը տանում է դեպի Փոթի և Բաթումի նավահանգիստները,
- Ծրագրի իրականացման արդյունքում բարելավվում է Եվրոպա-Կովկաս-Ասիա ճանապարհային հաղորդակցությունը՝ Արևմտյան Ասիայի և Արևելյան Եվրոպայի հատման վայրում:

Ծրագրի նպատակներն են՝ հարևան երկրների հետ հաղորդակցման դուրսնացումը, Կենտրոնական Ասիա, Եվրոպա ձգվող հաղորդակցության ուղիներով դեպի արտաքին շուկաներ ելքի հնարավորությունների ընդլայնումը և դուրսնացումը, տնտեսության հիմնական ոլորտների զարգացումը և արտահանման ընդլայնումը (արդյունաբերություն, գյուղատնտեսություն, հանքարդյունաբերություն, շինարարություն, զբոսաշրջություն), բնակչության ներքին շարժերի ակտիվացումը և այլն:

Ծրագրի հիմնական խնդիրներն են՝ բարձրացնել անվտանգությունը և հարմարավետությունը, կրճատել ժամանակային և ֆինանսական ծախսերը, ինտեգրել հնարավոր անհրաժեշտ հեռահաղորդակցության և այլ ենթակառուցյունները:

Ծրագիրն իրականացվում է բազմատրանշ ֆինանսավորման տարբերակով: Այն բաժանված է առանձին տրանշների, որոնց շրջանակում կնքվում են վարկային առանձին պայմանագրեր:

Տրանշ-1 (Երևան – Աշտարակ 11,4կմ, Երևան – Արտաշատ 19,6կմ) ընդհանուր երկարությունը՝ շուրջ 31կմ

Առաջին տրանշի վարկային համաձայնագիրը կնքվել է 2009թ.-ի հոկտեմբերի 12-ին:

Նախագծային աշխատանքներ իրականացնող խորհրդատու կազմակերպությունն է ֆրանսիական **«Էջիս Բիսիոմ Ինտերնեշնլ»** ընկերությունը:

Կապալառու կազմակերպությունն է իսպանական **«Կորսան Կորվիամ Կոնստրուկսյոն Էս Ա»** ընկերությունը:

Կառավարման խորհրդատու և շինարարության տեխնիկական վերահսկողությունն իրականացնող կազմակերպությունն է ֆրանսիական **«Սաֆեժ»** և իսպանական **«Էպտիսա»** ընկերությունների համատեղ ձեռնարկությունը:

Առաջին տրանշի շինարարության պայմանագրային գինն է **70,4 մլն ԱՄՆ դոլար**, ներառյալ հարկերը: Վարկատու՝ **Ասիական զարգացման բանկ**:

Ֆինանսավորվում էր հետևյալ աղբյուրներից՝

- Ասիական զարգացման բանկի (ԱԶԲ) ADF ֆոնդից (արտոնյալ վարկային միջոցներ առանց պարտավճարի)՝ 60 մլն ԱՄՆ դոլարի չափով
- ՀՀ պետբյուջեից՝ միայն հարկերի մասով՝ շուրջ 15 մլն ԱՄՆ դոլարի չափով

Առաջին տրանշով իրականացված աշխատանքների նկարագիրը.

- Երևան – Աշտարակ հատվածի 11,4 կմ-ը ամբողջությամբ ապամոնտաժվել և նորացվել է ճանապարհային կառուցվածքն ու ճանապարհային պաստառը:
- Երևան – Արտաշատ 19,6 կմ տեղամասում իրականացվել է վերակառուցում, երթևեկության անվտանգության բարելավում, ներառյալ ճանապարհային նշանները, շարժման ուղղությունների ցուցանակները, ուղղորդ սյուները, արգելափակոցները, ճանապարհային գծանշումները, սպասման գոտիները և այլն:

Աշխատանքներն իրականացվել են ճանապարհի առկա պաստառի շրջանակում, առանց հողերի հավելյալ օտարման և տարաբնակեցման:

+++

Տրանշ 2 (Աշտարակ-Թալին) ընդհանուր երկարությունը՝ շուրջ 42կմ

Երկրորդ տրանշի վարկային համաձայնագիրը ստորագրվել է 2011թ. մայիսի 30-ին:

Նախագծային աշխատանքներ իրականացնող խորհրդատու կազմակերպությունն է ֆրանսիական «Էջիս Բիսիոմ Ինթերնեյշնլ» ընկերությունը:

Մինչև 18.07.2019թ. կապալառու կազմակերպությունն էր իսպանական «Կորսան Կորվիամ Կոնստրուկսիոն Էս Ա» ընկերությունը:

Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ կապալառուն դադարեցրել է շինարարական աշխատանքները՝ սկսած 2018-ի տարեվերջից և լքել է Հայաստանը, 2019 թվականի հուլիսի 18-ին «Կորսան Կորվիամ Կոնստրուկսիոն» իսպանական ընկերությանը ծանուցվել է պայմանագիրը լուծելու մասին՝ կապալառուի կողմից պայմանագրի դրույթների բազմաթիվ խախտումների, ինչպես նաև վերջինիս անվճարունակ լինելու պատճառով:

2020-2021 թվականներին միջոցներ են ձեռնարկվել այլ կապալառու/կապալառուների միջոցով ծրագիրը շարունակելու ուղղությամբ: 2021 թվականին ներգրավվել է ծրագրի նոր ինժեներ/խորհրդատու՝ նախորդ շինարարի կողմից չիրականացված ծավալների հաշվարկման, առկա նախագծերի լրամշակման, նոր մրցութային փաստաթղթերի մշակման,

ինչպես նաև շինարարության ժամանակ Ինժեների գործունեությունն իրականացնելու համար: Համապատասխան պայմանագիր է ստորագրվել «Էջիս Ինթերնեյշնլ» և «Կոքս Կոնսալթ» համատեղ ձեռնարկության հետ: Այս պահին հայտարարվել է

Շինարարությունը նախատեսվում է վերսկսել երկու հատվածներով՝

1. Ագարակի հնագիտական վայրը շրջանցող 8կմ հատված (կմ 29+600-կմ 37+545) և
2. 34 կմ անավարտ հատված (կմ 37+545-կմ 71+500):

Մինչև 31.12.2019թ. կառավարման խորհրդատու և շինարարության տեխնիկական վերահսկողությունն իրականացնող կազմակերպությունն էր ֆրանսիական «Սաֆեժ» և իսպանական «Էպտիսա» ընկերությունների համատեղ ձեռնարկությունը:

Երկրորդ տրանշի շինարարության պայմանագրային գինն է **179,6 մլն ԱՄՆ դոլար**, ներառյալ հարկերը: Վարկատու՝ **Ասիական զարգացման բանկ**:

Ֆինանսավորվում է հետևյալ աղբյուրներից՝

- ԱԶԲ-ի OCR ֆոնդից (սովորական վարկային միջոցներ)՝ 170 մլն ԱՄՆ դոլար
- ՀՀ պետբյուջեից հարկերի մասով՝ շուրջ 40 մլն ԱՄՆ դոլարի չափով, հողերի օտարման և տարաբնակեցման մասով՝ շուրջ 8 մլն ԱՄՆ դոլար

Երկրորդ տրանշով իրականացվելիք աշխատանքների նկարագիրը.

1. Աշտարակ-Թալին 42կմ երկարության հատվածի վերակառուցում և ներկայում գոյություն ունեցող երկշարք ճանապարհի լայնացում մինչև քառաշարք ճանապարհի:
2. Խորհրդատվական ծառայություններ և ծրագրի կառավարում. այդ թվում նաև ուսումնասիրությունների նախապատրաստում և ներդրումային ծրագրի շրջանակներում ֆինանսավորվող հետագա ծրագրերի մանրամասն նախագծերի, պլանների, շինարարության նկատմամբ վերահսկողության իրականացում, մրցութային փաստաթղթերի նախապատրաստում, գնումներ և կարողությունների հզորացում:

Տրանշ-3 (Թալին-Լանջիկ 18,7կմ, Լանջիկ-Գյումրի 23կմ) ընդհանուր երկարությունը՝ շուրջ 41,7կմ

Երրորդ տրանշի վարկային համաձայնագրերը ստորագրվել են երկու վարկատու ֆինանսական հաստատությունների՝ **Ասիական զարգացման բանկի** (11.03.2014թ.) և **Եվրոպական ներդրումային բանկի** հետ (18.11.2013թ.):

Նախագծային աշխատանքներ իրականացնող խորհրդատու կազմակերպությունն է ֆրանսիական **«Էջիս Բիսիոմ Ինտերնեշնլ»** ընկերությունը:

Կապալառու կազմակերպությունն է չինական **«Մինսիդրո Բորվորեյշն»** ՍՊԸ-ն:

Շինարարության տեխնիկական վերահսկողությունն իրականացնող կազմակերպությունը մինչև 2019թ. հոկտեմբեր **«Սպեա Ինջեներիա Եվրոպեա և ԱյԱրԴի Ինջինիերինգ կոնսորցիում»** իտալական համատեղ ձեռնարկությունն էր: 2019թ. հոկտեմբերից տեխնիկական վերահսկողությունն իրականացնում է **«ԱյԱրԴի Ինջինիերինգ»** ընկերությունը:

Երրորդ տրանշի ֆինանսավորում՝

- Թալին-Լանջիկ հատվածի համար՝ ԱԶԲ-ի "OCR" ֆոնդից (սովորական վարկային միջոցներ)՝ 100 մլն ԱՄՆ դոլար, ՀՀ պետբյուջեից հարկերի մասով՝ շուրջ 20.5 մլն ԱՄՆ դոլարի չափով, հողերի օտարման և տարաբնակեցման մասով (ընդհանուր Թալին-Գյումրի հատվածի համար)՝ շուրջ 8.5 մլն ԱՄՆ դոլար, իսկ ենթակառուցվածքների տեղափոխման մասով՝ շուրջ 3.4 մլն ԱՄՆ դոլար: Ընդամենը՝ շուրջ 32.4 մլն ԱՄՆ դոլար:
- Լանջիկ-Գյումրի հատվածի համար՝ ԵՆԲ-ի վարկային միջոցներ՝ 60 մլն եվրո, Հարևան երկրների ներդրումային գործիքի դրամաշնորհ (NIF Grant)՝ 12 մլն եվրո, ՀՀ պետբյուջեից հարկերի մասով՝ շուրջ 16.2 մլն եվրոյի չափով:

Տրանշ-3-ում 2021թ. իրականացվել են մոտ 50կմ ասֆալտապատման աշխատանքներ: Թալին-Հոռոմ բնակավայրի խաչմերուկի հատվածում մեկ ուղղությամբ տրանսպորտային երթևեկությունը տեղափոխվել է նոր կառուցված ճանապարհահատված: Այլ հատվածներում հողային, ասֆալտապատման և ենթակառուցվածքների հետ կապված աշխատանքները շարունակվում են:

Երրորդ տրանշով իրականացվող աշխատանքների նկարագիրը.

1. **Թալին-Լանջիկ** 18,7 կմ հատվածի վերակառուցումը, տեխնիկական հսկողությունը, ինչպես նաև միջանցքի հարավային հատվածի նախագծումն ու Տրանշ 4-ի նախապատրաստումը ֆինանսավորվում են ԱԶԲ վրակային միջոցներով: Նախատեսվում է՝

- Թալին-Լանջիկ 18,7 կմ հատվածի վերակառուցման աշխատանքներ,
- Թալին-Լանջիկ հատվածի շինարարական աշխատանքների տեխնիկական հսկողություն,
- Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի հարավային՝ Արտաշատից Քաջարան մոտ 304 կմ հատվածի տեխնիկատնտեսական ուսումնասիրության և նախնական նախագծի պատրաստում,
- Ծրագրի իրականացմանն աջակցություն և Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի հետագա մասնաբաժնի նախապատրաստում, այդ թվում՝ մոտ 60կմ հատվածի վերջնական նախագծի պատրաստում,
- Երկարաժամկետ ճանապարհային ենթաուղորտային ծրագրի, ճանապարհային ակտիվների կառավարման և ընթացիկ պահպանության վարչական համակարգի մշակում ու իրականացում:

2. **Լանջիկ-Գյումրի** 23կմ հատվածի վերակառուցումը և տեխնիկական հսկողությունը, ինչպես նաև Գյումրիի շրջանցիկի և Գյումրի-Բավրա մոտ 70կմ հատվածների նախագծումը ֆինանսավորվում են ԵՆԲ վարկային և դրամաշնորհային միջոցներով: Նախատեսվում է՝

- Լանջիկ-Գյումրի 23կմ երկշարք հատվածի վերակառուցում՝ ընդլայնելով այն մինչև քառաշարք,
- Լանջիկ-Գյումրի հատվածի շինարարական աշխատանքների տեխնիկական հսկողություն,
- Հյուսիսային Գյումրի-Բավրա շուրջ 70կմ հատվածի տեխնիկատնտեսական ուսումնասիրություն, նախնական և մանրամասն նախագծում,
- 5-րդ տրանշի հայտի և մրցութային փաստաթղթերի նախապատրաստում:

+++

Տրանշ 4 - Բաղկացած է 3 ենթահատվածից՝ Արտաշատ-Միսիան, Միսիան-Քաջարան, Քաջարան-Ագարակ

Տրանշ 4, Արտաշատ-Միսիան հատված (հեռանկարային ծրագիր)

- Նախատեսվում է կառուցել 2-րդ տեխնիկական կարգի շուրջ 160կմ ընդհանուր երկարությամբ ճանապարհահատված, այդ թվում՝ կամուրջներ և թունելներ:
- Նախապատրաստվել է նախնական նախագիծ:

Տրանշ 4, Միսիան-Քաջարան հատված

- Միսիան-Քաջարան ճանապարհահատվածի կառուցման ներդրումային ծրագիրը Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի անբաժանելի մասն է: Միսիան-Քաջարան ճանապարհահատվածի կառուցման ներդրումային ծրագիրը հաստատվել է 24.09.2021թ. ՀՀ կառավարության թիվ 1564-Ա որոշմամբ:
- Ծրագրով նախատեսված զուտ շինարարական աշխատանքների իրականացման հաշվարկված ժամկետը կազմելու է շուրջ 6 տարի, որից հետո կմեկնարկի 365 օր տևողությամբ որակի երաշխիքային ժամկետը:
- Մանրամասն աշխատանքային նախագիծը և շինարարության նախահաշիվը պատրաստ են: Միսիան-Քաջարան ճանապարհահատվածի շինարարության մանրամասն նախագիծը մշակվել է 2018-ին, ըստ որի՝ նախատեսվում է կառուցել 2-րդ տեխնիկական կարգի նոր ճանապարհահատված՝ մոտ 60 կմ ընդհանուր երկարությամբ, ներառյալ 4.7 կմ ընդհանուր երկարությամբ 27 կամուրջներ և 12.5

կմ ընդհանուր երկարությամբ 9 թունելներ (ամենաերկարը Բարգուշատի թունելն է՝ մոտ 8,6 կմ երկարությամբ): Մանրամասն աշխատանքային նախագիծը անցել է հատուկ համալիր փորձաքննություն, որի ամփոփ եզրակացությունը հավանություն է ստացել 2020 թվականի մայիսի 27-ին ՀՀ կառավարության թիվ 870-Ա որոշմամբ:

- 16.02.2022թ. հայտարարվել է Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի Տրանշ-4-ի Միսիան-Քաջարան մոտ 60կմ ճանապարհահատվածի շինաշխատանքների ձեռքբերման նախատրակավորման գործընթաց:

Տրանշ 4, Քաջարան-Ագարակ հատված

Քաջարան-Ագարակ հատվածի մի մասի (Ագարակ-Վարդանիձոր-Քաջարանի նախատեսվող թունելի մուտք) կառուցումը ֆինանսավորվում է Հայաստանի Հանրապետության և Եվրասիական զարգացման բանկի Կայունացման և զարգացման եվրասիական հիմնադրամի միջոցներով:

- Նախատեսվում է կառուցել շուրջ 32կմ ընդհանուր երկարությամբ ճանապարհահատված (Ագարակ-Վարդանիձոր-Քաջարանի նախատեսվող թունելի մուտք):
- Քաջարան-Ագարակ հատվածի մանրամասն նախագծման համար 2018 թվականին հայտարարվել է միջազգային մրցույթ: 2019 թվականի փետրվարին մրցույթի արդյունքները ամփոփվել են: 2021 թվականին նախագծման աշխատանքները ավարտվել են:

Ըստ նախագծի՝ նախատեսվում է կառուցել շուրջ 7.2կմ ընդհանուր երկարությամբ Քաջարանի թունել և շուրջ 3կմ՝ թունելի մոտեցումները:

Հայտարարվել է Ագարակից մինչև թունել մոտ 32կմ ճանապարհի շինարարական աշխատանքների տեխնիկական հսկողության խորհրդատվական ծառայությունների ձեռքբերման միջազգային մրցույթ:

+++

Տրանշ 5 - (Գյումրիի շրջանցիկ և Գյումրի-Բավրա հատված), ընդհանուր երկարությունը՝ շուրջ 60կմ:

Նախագծման մրցույթն իրականացվել է **Եվրոպական ներդրումային բանկի** դրամաշնորհի միջոցներով, որի շրջանակներում 2015թ. դեկտեմբերին իտալական «**Լոթթի Ինջեներիա և Էյ Այ Սի Պոզետտի**» ընկերության հետ կնքվել է պայմանագիր:

Նախագծային աշխատանքներն իրականացվել են հետևյալ հատվածներով.

Գյումրի շրջանցիկ ճանապարհահատված. նախագիծն իրականացված է երեք հատվածներով՝ ընդհանուր 23.181 կմ երկարությամբ:

Գյումրի-Բավրա ճանապարհահատված. նախագիծն իրականացված է չորս հատվածներով՝ ընդհանուր 37.234 կմ երկարությամբ:

Նախագիծը անցել է պարզ տեխնիկական փորձաքննություն և պետական համալիր փորձաքննություն, ներկայումս գտնվում է հատուկ համալիր փորձաքննության փուլում:

Ծրագրի կառավարման խորհրդի կողմից որոշվել է Ծրագիր 5-ի («Գյումրի շրջանցիկ (23.18 կմ և Գյումրի-Բավրա (37.234 կմ) ճանապարհ») շրջանակում իրականացնել II տեխնիկական կարգի (100կմ/ժամ հաշվարկային արագությամբ) ընդհանուր 60կմ երկարությամբ նոր ճանապարհահատված:

Մեկնարկել է հողերի օտարման և տարաբնակեցման ծրագրի մշակման և օտարման գործընթացի նախապատրաստական փուլը, որի շրջանակներում սկսվել է ազդակիր համայնքներում հանրային իրազեկման գործընթացը, և նախատեսվում է սկսել համապատասխան դաշտային աշխատանքները (հողերի չափագրում, անշարժ գույքի գնահատում, սոցիալ-տնտեսական հետազոտում, մարդահամար և այլն):