



Ծրագիրը համաֆինանսավորվում է
Եվրոպական միության կողմից



Իրականացնող՝
Ինֆորմացիայի ազատության կենտրոն



Եվրոպական լրագրության կենտրոն



Տեղեկատվության մատչելիություն և հետաքննական լրագրություն
առավել իրագրելի քաղաքացիների համար

**«ՃԱՆԱԳԱՐՀԱԾԻՆԱԿԱՆ ԾՐԱԳՐԵՐԻ ԾԱԽՍԵՐԻ ՀՐԱՊԱՐԱԿԱՅՆՈՒԹՅՈՒՆ ԵՎ
ՀԱՆՐԱՅԻՆ ՎԵՐԱՀՍԿՈՂՈՒԹՅՈՒՆ» ԾՐԱԳՐ**

tpio.am եւ mtcit.am կայքերի մշտադիտարկում եւ վերլուծություն

Սույն վերլուծության առարկան «Տրանսպորտային ծրագրերի իրականացման կազմակերպություն» ՊՈԱԿ-ի, ինչպես նաեւ ՀՀ Տրանսպորտի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարության կայքերի 01.04.2019-26.04.2018 ժամանակահատվածում իրականացված մշտադիտարկման արդյունքներն են: Մշտադիտարկումը նպատակ է ունեցել պարզելու «Հյուսիս-հարավ ճանապարհաշինական ծրագրի» շրջանակում կատարվող ծախսերի (պետական բյուջեի եւ վարկային միջոցների) հրապարակայնությունը՝ հանրային վերահսկողության հնարավորության տեսանկյունից:

Մոնիտորինգն իրականացվել է ՃԱԱԽ ՀԿ-ի փորձագետների կողմից, երեք ցուցիչով՝ տեղեկատվության հրապարակայնության, հասանելիության եւ մատչելիության սկզբունքի դիտարկմամբ: Կիրառվել է թեմատիկ հղումների ուղիղ ուսումնասիրության, այնպես էլ բանալի բառով որոնման միջոցով հնարավոր տեղեկությունների հայթայթման մեթոդը: Դիտարկվել է 2016-2018 թթ ժամանակահատվածի գործունեության մասին տեղեկատվությունը՝ ծրագրի Տրանս 3-ի մասին՝ հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ դրան մի քանի բաղադրիչներով՝ բյուջետային, վարկային եւ դրամաշնորհային նկատելի միջոցներ են հատկացվել:

tpio.am - «Տրանսպորտային ծրագրերի իրականացման կազմակերպություն» ՊՈԱԿ

Նախ, թե ինչպես կարելի է գտնել տվյալ կայքը Google որոնման համակարգում: «Հյուսիս հարավ ճանապարհային միջանցք» որոնումն այստեղ առաջնային ներկայացնում է northsouth.am կայքը, ապա Տրանսպորտի, կապի եւ տեղեկատվական տեխնոլոգիաների կայքը՝ mtcit.am-ը, որիցք հետո միայն tpio.am-ը: Միայն սույն կայքերի ուսումնասիրությունից հետո պարզվում է, որ առաջինը «Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի իրականացման կազմակերպություն» ՊՈԱԿ-ի կայքն է, որը չի գործարկվել 2017-ի մարտից հետո: Այս ՊՈԱԿ-ի և «Տրանսպորտի ծրագրերի իրականացման գրասենյակ» պետական հիմնարկի վերակազմակերպման և միավորման արդյունքում 2017թ.-ի մարտի 1-ին ստեղծվել է «Տրանսպորտային ծրագրերի իրականացման կազմակերպություն» ՊՈԱԿ-ը, որն էլ ստեղծել է արդեն միասնական tpio.am կայքը: Երկու կայքերի առկայությունը որոնման համակարգում, մանավանդ, երբ դրանցում հստակ ու աչքի զարնոդ հղումային կապեր չկան, կարող են շփոթության առիթով հանդիսանալ:

Ի դեպ, նույն խնդիրն առկա է նաեւ նախարարության կայքում, որտեղ դեպի այսօրվա հիմնական՝ tpio.am կայք տանող հղումը տեսանելի հատվածում չէ: Ավելին, նախարարության «Հյուսիս-հարավ ծրագիր» թեմատիկ բաժնի «Հաշվետվություններ» ենթաբաժնի բոլոր հղումները հին են և տանում են northsouth.am: Դրան դեռ կանդրադառնանք:

Այսպիսով, կարելու է այսուհանդերձ նկատել, որ նոր՝ tpio.am կայքը, նախորդի համեմատ, աչքի է ընկնում ավելի ժամանակակից, այցելուի համար գրավիչ ու մատչելի արտաքին տեսքով ու կառուցվածքով:

Թեմատիկ ուղիղ հղումներով տեղեկատվություն որոնելիս՝ բավականին հեշտ է գտնել «Հյուսիս-հարավ ներդրումային ծրագիր» ենթաբաժինը, որտեղ ըստ առանձին տրանշերի, ներկայացված է ողջ ծրագիրը՝ մեկնարկած և պլանավորված բաղադրիչներով: Հին կայքի համեմատ, նկատենք, այստեղ ամեն տրանշի հատկացվող գումարի չափը՝ վարկային, պետական բյուջեի, դրամաշնորհների մասով հստակ ներկայացված են, ինչն արդեն իսկ դրական առաջընթաց է: Այսպիսով, մենք ունենք այստեղ ընդհանրական հատկացումների գումարի չափը, ու պետք է փորձենք ճշտել, թե նշված գումարից ե՞րբ և որքա՞ն է ծախսվել և ամենակարելուրը, ի՞նչ արդյունքի ենք հասել: Որպես օրինակ, այստեղից էլ վերցնում ենք Տրանշ 3-ի՝ Թալին-Լանջիկ, Լանջիկ-Գյումրի հատվածի ծախսերի պարզումը, քանի որ այն ունի նաեւ բավականին մեծ՝ 32.4 մլն ԱՄՆ դոլար ՀՀ պետբյուջեից ներդրման մասնաբաժին: Մակայն այստեղ աչքի է զարնում մի հանգամանք, որը ինչպես ցույց տվեց նաեւ մեր հետագա ուսումնասիրությունը, թվերի համադրելիության առումով լուրջ խնդիր է առաջացնում: Ծրագրի մեկ տրանշին հատկացված գումարները ներկայացված են տարբեր արժույթներով, ընդ որում, ՀՀ պետբյուջեի հատկացումների հատվածը եւս: Մի մասը,

ըստ վարկատու կառույցների, ներկայացված է ԱՄՆ դոլարով, մյուս մասը՝ Եվրոյով: Իսկ արդեն իրականացման վերաբերյալ տարեկան կամ եռամսակային հաշվետվությունների մեջ բոլոր թվերը դրամով են:

Հաջորդ թեմատիկ հղումը, որն անմիջապես աչքի է ընկնում ու կարող է պարունակել մեզ հետաքրքրող տեղեկությունները, «Մեր մասին» բաժնի «Ծրագրի մոնիթորինգ» ենթաբաժինն է: Այստեղ բերում է հենց Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի մոնիթորինգի արդյունքներ, 6 հղում, որոնք բոլորն էլ տանում են կրկին հին՝ northsouth.am կայք, որոնցից մեզ հետաքրքրող բյուջետային ծախսերի տարր կարող է պարունակել թերեւս միային վերջինը՝ Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի Արարատ-Թալին հատվածի բարելավում և մասնակի լայնացում /հատվածներ 1,2 և 3: Հայտնվելով վերոնշյալ կայքում, մենք ունենում ենք գրաֆիկական աղյուսակ Աշտարակ - Թալին հատվածի մասին՝ ըստ միջանկյալ վճարման ակտերի (ՄՎԱ), արտահայտված տոկոսներով /կուտակային/, ընդ որում, մինչև 2017 թվականի թվյալ: Այս տվյալները մեր հետաքրքրության տեսանկյունից ոչինչ չեն տալիս, իսկ կից pdf ձևաչափի հաշվետվության ֆայլերն ուղղակի չեն բացվում կամ ներբեռնվում: Ընդ որում, նշված կայքի մոնիթորինգի բաժնի որեւէ հաշվետվություն **չի ներբեռնում եւ հասանելի չէ: Այսպիսով, այս հատվածում ունենք ինչպես հրապարակայնության, այնպես էլ հասանելիության ու մատչելիության խնդիր:**

Թեմատիկ հղումներից հաջորդը, որ մեզ կարող է հետաքրքրել, «Փաստաթղթեր» բաժնի «Ֆինանսական հաշվետվություններ եւ անկախ աուդիտորական եզրակացություններ» ենթաբաժինն է, որտեղ համանման եւ նույնական անուններով ներկայացված նյութերի հղումներից պարզ չէ, թե այն կոնկրետ ճանապարհաշինկան որ ծրագրին է վերաբերում, **ինչը մատչելիության խնդիր է:** Միայն փաստաթղթերը ներբեռնելուց հետո կարելի է տեսնել, թե այն որ ծրագրին է վերաբերում: Այսուհանդերձ, բովանդակային առումով ֆինանսական հաշվետվությունները տրվում են տարեկան ժամանակահատվածով (ի դեպ, վերջին հաշվետվություններն այս բաժնում 2017 թվականով են ամփոփվում, 2018-ը դեռեւս չկա) ու թեւէ դրանցում բավականաչափ մանրամասն ներկայացվում են ծրագրերը, ծախսերը, սակայն թե՛ ժամանակային տարանջատման, թե՛ տոկոսային կամ դրամ/դոլար տարբեր փոխհարաբերություններով ներկայացման, թե՛ նեղ մասնագիտական ձեւակերպումների պատճառով նշված ֆինանսական հաշվետվություններից եզրակացություններ անելը խիստ դժվար է, քանի որ մեկնարկային ընդհանրական ֆինանսավորման թվերը, օրինակ, նույն Տրանշ 3-ի մասով, այստեղ տարանջատել եւ գտնել, համադրելը գրեթե անհնար է՝ համենայնդեպս մասնագիտական հատուկ հմտություններ չունեցող մարդկանց, ասել է թե, հանրության լայն շրջանակի համար: Սա, ինքնին, բացառում է հանրության վերահսկողության ֆունկցիայի իրականացումը, քանի որ բացակայում է մեկ ձեւաչափով տեղեկատվությունը: Այս իմաստով ստացվում

է, որ թեեւ տեղեկությունները **հրապարակային են, սակայն դրանք բացարձակ մատչելի չեն:**

Հաշվետվողականության առումով հետաքրքիր կարող էին լինել նաեւ նույն «Փաստաթղթեր» բաժնի «Արձանագրություններ» ենթաբաժնի խորհրդի նիստի արձանագրությունները, որոնք առկա են բոլոր 2016-18 թվականների համար, սակայն դրանց բովանդակության ուսումնասիրությունը եւս պարզեց, որ թեեւ հրապարակային խոսքում ոլորտի պատասխանատուների հայտարարություններին (2018-ի ամփոփիչ ասուլիսում նախարարի խոսքը), խորհրդի նիստերի արձանագրություններում ծրագրի իրականացման ընթացքում առկա խնդիրների մասին արձանագրություններ չկան:

Թեմատիկ հետաքրքրություն ներկայացնող հղումների որոնումը մեզ հասցնում է կայքի հիմնական մենյուի վերջին՝ «Անվտանգության քաղաքականություն» բաժին, որի ենթաբաժիններից «Սոցիալական ազդեցություն եւ վերաբնակեցումը» բյուջետային ծախսերի մասին տեղեկություններ որոնողներին կարող է հետաքրքրել, եթե հիշենք, որ պետբյուջեից հատկացումների նպատակներից մեկը սահմանված էր հենց վերաբնակեցման եւ հողի օտարման փոխհատուցումների համար: Այստեղ երկրորդ ենթաենթաազուխը(երրորդ խորություն)՝ անհասկանալի հապավմամբ «ՀՕՏ փաստաթղթեր» բավականին ուշադրավ նյութեր է պարունակում Հյուսիս-հարավի վերաբերյալ, չնայած բացի նրանից, որ ինքնին ենթաբաժնի անունն է անհասկանալի, նաեւ բացվող առաջնային տեքստում ոչ մի խոսք չկա էջում այս ծրագրի մասին տեղեկատվության մասին: Ընդհանրապես, այս ենթաբաժնի էջը շատ առատ է հղումներով ու տպավորություն է, թե ինչի համար այլ տեղ չի գտնվել, զետեղվել է այստեղ: Այս իմաստով առկա է տեղեկությունների **թե՛ մատչելիության, թե՛ հասանելիության խնդիր:** Այսպես, հենց այստեղ կենսական նշանակության ճանապարհների բարելավման ծրագրի մասին տեքստի տակ տեղադրված է վերնագիր եւ հիպերհղումներ «Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր – Ծրագիր 2, կիսամյակային հաշվետվություններ» անվամբ, եւ արդեն տակը՝ երեք հղում՝ 2017 թվականի երկու կիսամյակների եւ 2018-ի առաջին կիսամյակի մասին: Արդեն դրանք ներբեռնելով՝ պարզ է դառնում, որ անզերեն լեզվով փաստաթղթեր են՝ սոցիալական մոնիտորինգի հաշվետվություններ: **Մատչելիության** խնդիրն ակնհայտ է: Ապա կրկին ոչ այնքան հասկանալի «Հողի օտարման և տարաբնակեցման շրջանակ» ենթավերնագրի ներքո կառավարության մի քանի որոշումներ են՝ Հյուսիս-հարավի մասին, ի վերջո՝ «Հողի օտարման և տարաբնակեցման ծրագրեր» ենթավերնագիրը, որի ներքո գտնում ենք մեզ հետաքրքրող օրինակ հանդիսացող «Տրանշ 3»-ի մասին տեղեկություններ, առաջին փաստաթուղթը մեզ ոչ մի տեղեկություն չի տալիս, քանի որ այն ընդամենը 14.01. 2016թ. ՀՀ կառավարության 9-Ն որոշումն է Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի- Ծրագիր 3 (Լանջիկ-Գյումրի) ճանապարհահատվածի Հողի

օտարման եւ տարաբնակեցման ծրագիրը հաստատելու մասին: Միայն ուշադիր լինելու դեպքում արդեն այս փաստաթղթում կարելի է նկատել ակտիվ հղում դեպի հավելվածը, որտեղ արդեն ներկայացված է բուն ծրագիրը: Ստացվում է, որ որոնողն այստեղ միայն 5-րդ խորության վրա կարող է գտնել իրեն հետաքրքրող տեղեկությունը: Սա **հասանելիության տեսանկյունից** լուրջ խոչընդոտ է: **Մատչելիության տեսանկյունից** այս հսկայական, ավելի քան 550 էջանոց փաստաթղթից բյուջեի մասին տեղեկություններ ստանալու նպատակով որոնում ենք «բյուջե» բառը եւ գտնում բավականին շատ տեղեկություններ: Որոնմանը հետեւելով՝ գտնում ենք այս տեղեկությունը. «ՀՕՏՕ-ի իրականացումը կտևի մոտ մեկ տարի: Տրանշ 3 Ծրագրի համար ՀՕՏ ծախսերը, ներառյալ՝ փոխհատուցումը, վերականգնման օժանդակությունները, ինչպես նաև ՀՕՏՕ-ի իրականացման վարչական և չնախատեսված ծախսերը կազմում է 875.918.889,65 ՀՀ դրամ, որը համարժեք է 1.848.086,10 ԱՄՆ դոլարին: Ի լրումն, վերջնական ՀՕՏՕ-ի արտաքին մոնիթորինգը կարժենա 48,000 ԱՄՆ դոլար (ներառյալ ԱԱՀ-ն), որը կֆինանսավորվի վարկային միջոցներից (ԱԱՀ-ն կֆինանսավորվի ՀՀ պետական բյուջեից)»: Պարզ է դառնում, թե որքան գումարի մասին է խոսքը 2016 թվականի ծրագրի շրջանակում, բայց նախատեսված այս գումարի մասին տեղեկություն ունենալով, ոչ մի այլ տեղ դեռևս հստակ ու ամփոփ տեղեկություն չենք գտել ըստ տարիների ՀՕՏՕ-ի վճարումների, այսինքն, արդեն իրականացված ծախսերի մասին: Նույն էջում, քիչ ներքեւ «Գերակա հանրային շահ ճանաչված և օտարման ենթակա հողերի և դրանց սեփականատերերի ցանկ» վերնագրի տակ կրկին կառավարության որոշումներ են՝ Տրանշ 3-ի մասին միայն 2014, 2015 թվականների առումով: Վերոնշյալ 2016թ-ի մասին, էլ չենք նշում մյուս տարիները, որեւէ տեղեկություն չկա, որ փորձ կատարվի համադրել, ինչ-որ բան դրուս բերել: Այսինքն, այստեղ նաեւ **հրապարկայնության խնդիրն** է նկատելի, ստացվում է, որ տեղեկությունները հրապարակված են հատվածական, ինչը ամբողջական պատկեր ունենալու հնարավորություն չի ընձեռում, չնայած առաջին հայացքից տպավորություն է, թե բավականին շատ տեղեկություններ հրապարակային են: **Մատչելիության տեսանկյունից** նաեւ պետք է նշել, առկա երկու՝ 2014, 2015 թվականների փաստաթղթերը ներբեռնելուց հետո պարզ է դառնում, որ դրանցում տեղեկությունը թերևս մատչելի կարող է լինել միայն գործին՝ տվյալ ձեւաթղթերի տրամաբանությանը ծանոթ մասնագիտական շրջանակին:

Տեղեկություններ որոնողն, անշուշտ, ուշադրություն կդարձնի երրորդ խորության վրա գտնվող «Մոնիթորինգ եւ գնահատում» ենթաենթաբաժնին, քանի որ մի ենթաբաժնի մեզ արդեն հանդիպել է «Ծրագրի մոնիթորինգ» անունով: Ինչո՞վ է այս մոնիթորինգը տարբերվում մյուսից: Առաջին հայացքից հասկանալը շատ բարդ է, քանի որ այստեղ էլ տարբեր վերնագրերի տակ բավականին շատ փաստաթղթեր կան: Սակայն հետո պարզ է դառնում, որ եթե նախորդ մոնիթարինգային բաժնում ճանապարհաշինկական բուն ծրագրի արդյունքների դիտարկումն է, այստեղ միայն հողերի օտարումն է: Տրանշ 3-ի հետքերով գնալով՝ ներբեռնենք «Արտաքին մոնիթորինգի հաշվետվությունների» տակ գետեղված փաստաթղթերը: Առաջին իսկ

փաստաթուղթը 2016 թվականին Տրանշ 3-ի շրջանակում իրականացված «Հողերի օտարման եւ տարաբնակեցման ծրագրի իրականացման համապատասխանության» հաշվետվությունն է: Այն, ինչ փնտրում էինք ծրագիրն ունենալուց հետո: Մակայն փաստաթղթի ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ վերոնշյալ ծրագրում նշված 875.918.889,65 ՀՀ դրամի կամ համարժեք է 1.848.086,10 ԱՄՆ դոլարի մասին համադրելի տեղեկություն այստեղ եւս չկա, քանի որ ծրագիրն իրականացվել է րիտարկվել է ենթահատվածներով: Ըստ հաշվետվության, այս ենթահատվածում Թալին-Լանջիկ հատվածում ծախսվել է 44,791,335 դրամ, իսկ Լանգիկ-Գյումրիում՝ 154,454,712 դրամ, ինչը «հիմնականում համընկել է պլանավորած եւ իրականացված» ցուցանիշներին: Ենթահատվածների եւ հատվածների ծախսերի գումարը ստանալու նպատակով մենք նույն հատվածում պետք է ներբեռնենք մյուս եւս չորս ենթահատվածների մասին հաշվետվությունները, ընդհանուր առմամբ, 5 ենթահատված է, գումարենք դրանց առանձին հատվածների թվերը ու հասկանանք, թե ի վերջո ինչ գումար ենք ստանում: Այս տրամաբանությունն ակնհայտ ցույց է տալիս, որ այստեղ տեղեկությունների **մատչելիության մասին խոսելը դժվար է**, իհարկե, **հասանելիության հետ եւս խնդիր կա**, քանի որ առկա տեղեկությունները համակարգված չեն որոնումը հեշտացնելու համար:

Մշտադիտարկման վերոնշյալ հատվածը ցույց տվեց, թե որքան խրթին է **ուղիղ թեմատիկ հղումներով** կայքում տեղեկությունների որոնման գործընթացը: Մակայն մենք անշուշտ, որպես տեղեկություններ որոնող, փորձել ենք օգտվել նաեւ **բանալի բառերով որոնումներ** կատարելու հնարավորությունից:

Բանալի բառերով որոնում իրականացնելիս, օրինակ՝ հենց «բյուջե»: Ունենք 3 նյութ «Նորություններ» բաժնից, որը մենք թեմատիկ որոնում կատարելիս չէինք դիտարկել, քանի որ հասկանալի է, որ այս դեպքում բալմաթիվ լուրերի շարքից մեզ հետաքրքրողներն առանձնացնելու առումով ավելի արդյունավետ է օգտվել բառային որոնումից: Այստեղ նոր են եւ թեմատիկ որոնման ժամանակ չենք առնչվել 2-ին՝ 2018թ.-ից, մեկը՝ 2019-ից: Դրանցից հատկապես մեկը, որը վերնագրված է «Վերջին 19 ամիսներին ճանապարհաշինության ոլորտում գրանցված հիմնական արդյունքները», հրապարակված 07.05.2018-ին, անշուշտ հետաքրքրում է վերնագրով, սակայն, ցավոք, պետական բյուջեից այս ծրագրով ծախսված գումարների մասին տվյալներ չկան: Ուշադիր լինելու դեպքում նկար- քարտեզում կարելի է տեսնել ճանապարհն ու շատ մանր տառատեսակով՝ նաեւ միջազգային դոնոր կազմակարպություններից տրամադրվող վարկային գումարների չափը, սակայն պետբյուջեից հատկացումների մասին՝ ոչ: Այնինչ, ծրագիրն իրականացվում է համաֆինանսավորմամբ: Մյուս երկու լուրերում մեր փնտրած տեղեկությունները չկան, չնայած հատկանշական է, որ լրագրողների այցի մասին պատմող լուրերից մեկում նշվում է, որ լրագրողները բարձրացրել էւ կարելուրել են Հյուսիս-հարավ ծրագրի հրապարակայնության խնդիրը:

Այսպիսով, այս հատվածում եւս **հրապարակայնության ու մատչելիության խնդիրները եւս տեսանելի են:**

Հաջորդ բանալի բառը «Հյուսիս-հարավ» է, որն ի տարբերություն «բյուջե» բառի, «Նորությունների» բաժնում բավականին շատ լուրեր է ներկայացնում: Դրանցից մեկը, «Պարզաբանումներ՝ հյուսիս-հարավ ճանապարհային ծրագրի վերաբերյալ մամուլում տեղ գտած հրապարակումների առիթով», հրապարակված 11.09.2017-ին, հատուկ ուշադրություն է գրավում, քանի որ հստակ թվային տվյալներ է պարունակում ծրագրի առանձին հարցերի մասին, ինչպես, օրինակ, առանձին ենթազույգներով անդրադարձ է կատարվում ճանապարհի 1կմ-ի արժեքին, ընդհանուր գումարին, հայտնաբերված թերությունների եւ վճարումների մասին: Այսինքն, մամուլին արձագանքելով, ծրագրի պատասխանատուները դեռեւս 2017-ին բավականին մատչելի ձևով պարզաբանումներ ներկայացրել են մի հատվածի մասին, ինչը վկայում է, որ հանրության կողմից սա պահանջված է, իսկ պատասխանատուների համար լիովին հնարավոր, սակայն, ցավոք, սա եզակի պարզաբանում եւ հրապարակում է այս պաշտոնական կայքում, դրանից հետո մինչ օրս նման ձեւաչափով տեղեկատվություն չի եղել, ինչպես ցույց է տալիս մեր մշտադիտարկումը: Նշենք, որ դրա շրջանակում «Ֆինանսավորում», «Հաշվետվություններ» բանալի բառովերով եւ որոնման պարագայում նոր նյութեր չգտանք:

mtcit.am - ՀՀ Տրանսպորտի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարություն

Թեմատիկ հղումների ուղիղ ուսումնասիրություն- գլխավոր մենյուին նայելիս երեք բաժնում է, որ կարելի է գտնել տեղեկություն Հյուսիս-հարավ ծրագրի բյուջետային ծախսերի վերաբերյալ: Դրանք են՝ Ծրագրեր և գերակա խնդիրներ, Ճանապարհներ և Հյուսիս-Հարավ ծրագիր: Բնականաբար, որոնողին առաջնային կհետաքրքրի նախ վերջինը:

Հյուսիս-հարավ ծրագիր

Գլխավոր մենյու -> Հյուսիս-հարավ ծրագիր -> Ծրագրի մասին

[Ծրագրի մասին](#) ենթաբաժնում բավականին հստակ տեղեկություններ կան բոլոր տրանշերի ֆինանսական աղբյուրների՝ վարկային կազմակերպությունների և պետբյուջեի ընդհանուր գումարի չափի մասին: Սա, անշուշտ, մեկնարկային տեղեկություն է, որը հնարավոր է գտնել նաեւ [tpio.am](#) կայքում: Ինչպես արդեն նշել ենք,

հենց այս մեկնարկային տեղեկությունը դիտարկելով, հետազոտության ավելի նեղ թիրախ ենք ընտրում Տրանշ 3-ը, որն ունի բյուջեի առավել մեծ մասնաբաժնով հատկացումներ: Մեր խնդիրն է գտնել, թե նշված գումարներից՝ վարկային, դրամաշնորհային եւ պետբյուջեի հատկացումներ, որ տարում որքան է ծախսվել եւ ինչ նպատակով: Անցնում ենք հաշվետվություններ բաժին:

Գլխավոր մենյու -> Հյուսիս-հարավ ծրագիր -> Հաշվետվություններ

[Հաշվետվություն](#) ենթաբաժնի ամենաթարմ տեղեկությունը **2014-2015թթ.**-ի «Ֆինանսական հաշվետվություններ և անկախ աուդիտորական եզրակացություններ» փաստաթուղթն է, որը տանում է Հյուսիս-հարավի [north-south.am կայք](http://north-south.am):

Ինչպես նախարարության, այնպես էլ north-south.am-ի բացվող էջում որեւէ տվյալ կամ ուղղորդող հղում չկա դեպի մեր կողմից որոնվող 2016-2018 թվականների հաշվետվություններ, ինչպիսիք, ինչպես ցույց տվեց մեր հետագա ուսումնասիրությունը, կան, հենց նախարարության կայքում, կամ ավելին, նոր tpio.am-ում: Ընդհանրապես, նախարարության կայքից դեպի վերջինս տանող ակտիվ հղում կա այս բաժնի «Ծրագրի մասին» ենթաբաժնում, ամենավերջում եւ ընդհանուր տեքստից տեսանելիության առումով գրեթե չտարբերվող չափով: Այն կարելի է նկատել շատ ուշադիր լինելու, ողջ էջի տեղեկությունները մինչեւ վերջին բառը կարդալու դեպքում:

Այսպիսով, այստեղ տեսնում ենք առավելապես հասանելիության եւ մատչելիության խնդիր է, քանի որ ինչպես հետագա ուսումնասիրությունը ցույց տվեց, նախարարության կայքի այլ՝ «Ծրագրեր եւ գերակա խնդիրներ» բաժնում եւս ունենք հրապարակային այլ հաշվետվություններ, ինչպես նաեւ՝ «Բյուջե» ենթաբաժինը, որը կարող է մեզ հավելյալ մեկնարկային տեղեկություններ տալ՝ ըստ տարիների իրականացվող ծրագրերի մասին:

Ծրագրեր և գերակա խնդիրներ բաժին

Գլխավոր մենյու -> Ծրագրեր և գերակա խնդիրներ -> Բյուջե

Ծրագրեր և գերակա խնդիրների [Բյուջե](#) ենթաբաժնում կար երեք փաստաթուղթ, որոնք կարող ենք հետաքրքրել մեզ, չնայած դրանք վերնագրով տարբեր են, 2018-ի դեպքում «հատկացումներ» են, 2017-ի դեպքում «կատարողական», 2015-16-ի դեպքում տեղեկանք ծրագրերի մասին:

2018 թվականի ՀՀ պետական բյուջեի ծրագրերի գծով ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարության հատկացումներն են Excel ձևաչափով, 2016թ. -ի ՀՀ պետական բյուջեի ծրագրերի գծով ՀՀ տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարության հատկացումների [փաստաթուղթը](#) PDF ձևաչափով է, որը **մատչելիության տեսանկյունից** արտաքին տեսքով թերեւս ավելի հարմար է, քանի որ միանգամից ներբեռնում եւ բացվում է առանձին պատուհանով:

2016-ի փաստաթղթում Տրանշ 3-ի մասով կա երկու տողով տեղեկություն, մեկը Եվրոպական ներդրումային բանկի աջակցությամբ իրականացվող Հյուսիս - հարավ տրանսպորտային միջանցքի զարգացման ծրագիր՝ 1,671,937.9 դրամ, մյուսը՝ Ասիական զարգացման բանկի աջակցությամբ իրականացվող Հյուսիս-հարավ տրանսպորտային միջանցքի զարգացման ծրագիր (Տրանշ 3) ՀՕՏ՝ 1,956,951.2:

2017-ում երեք տողով է ներկայացվում՝ նշված երկուսը, եւ եւս մեկը Եվրոպական ներդրումային բանկի աջակցությամբ իրականացվող, որը գումարի հատկացման անվանումով չի տարբերվում նախորդից՝ բացառությամբ «դրամաշնորհային» բառի, ինչը նկատելու համար պետք է ուշադիր լինել, ու հասկանալ, որ մեկը դրամաշնորհային մասն է, մյուսը այլ ներդրում: Նույնը նաեւ Ասիական բանկի տողում՝ այստեղ չկա ՀՕՏ հապավումներ: Նման հապավումները, անվանումների չնչին, անգամ աննկատ փոփոխությունները **փաստաթղթի մատչելիության, ընկալելիության խնդիր կարող են առաջացնել:**

Նույնը կարելի է ասել 2018-ի բյուջեի դեպքում՝ երեք տողով է ներկայատվում տեղեկությունը: Սակայն ամենակարեւոր խնդիրը տվյալ երեք փաստաթղթերի դեպքում այն է, որ դրանցից մեկն ուղղակի տեղեկանք է ծրագրերի մասին, պարզ չէ, հատկացում է, թե՞ կատարողական, մյուսը՝ 2017 թվականինը պարունակում է եւ՝ հատկացումը, եւ՝ կատարողականը, իսկ 2018-ը՝ միայն հատկացումները: 2017-ն անշուշտ, լավագույն տարբերակն է: Այսպիսով, **հրապարկայնության առումով** տվյալներ առկա են, սակայն դրանք **համադրելի եւ մատչելի չեն:**

Ի դեպ, բոլորովին վերջերս ավելացվել է 2019թ. ՀՀ Տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարության կողմից իրականացվող

բյուջետային ծրագրերի և միջոցառումների վերաբերյալ տեղեկանքը, որտեղ պարզապես նշված է նախարարության ոլորտում 2019թ.-ին նախատեսված հատկացումները՝ թվերի տեսքով, սակայն նախորդներից փոքր-ինչ տարբերվող ձևաչափով, փորձ է արվել «բացել» անվանումները, սակայն դա եւս **մատչելիություն չի ապահովում**: Ցանկացած պարագայում մեկնարկային այս տվյալները փորձենք համադրել նույն բաժնի «Հաշվետվությունների» ենթաբաժնում գտնվող տեղեկությունների հետ:

Գլխավոր մենյու -> Ծրագրեր և գերակա խնդիրներ -> Հաշվետվություն

Ամենաթարմ տեղեկությունը ՀՀ Տրանսպորտի, կապի և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների նախարարության 2018 թվականի գործունեության վերաբերյալ [հաշվետվությունն](#) է: Հաշվետվության մեջ նշված է, թե որ տրանշի համար որքան գումար է ծախսվել վարկային միջոցներից ու նշված են գործողությունները: Տրանշ 3-ի մասով առանձին երեք տողերով եւ հատվածներով կատարված աշխատանքի բյուջեի մասին թվեր կան, սակայն դրանք բյուջեում նշված հատկացումների հետ թվային լուրջ տարբերություններ են պարունակում ու պարզ չէ, թե ինչո՞ւ է ավել կամ պակաս գումար ծախսվել, երբ հատկացումն այլ է եղել: Այստեղ էլ հատկացման եւ փաստացի ծախսման չափը եւս առկա չէ:

Հաշվետվությունը գտնվում է 3-րդ խորության վրա, **այսինքն հասանելի է**: Հաշվետվությունը PDF ձևաչափով է, որը հնարավորություն է տալիս սեղմել և տեղում դիտել փաստաթուղթը, ինչպես նաև որոնում կատարել բանալի բառերով:

Մյուս ենթաբաժինները չեն առնչվում մշտադիտարկման առարկա հանդիսացող թեմային:

2016-2017-ի մասին տեղեկություններ չկան այս բաժնում, սակայն դրանք հնարավոր է գտնել «Հաշվետվություն» բառի որոնման միջոցով կամ պահոցով: Բովանդակային առումով դրանք նույնական են, ինչ 2018 թվականը, ինչի մասին արդեն նշվեց:

Ճանապարհներ

Գլխավոր մենյու -> Ճանապարհներ -> Ճանապարհաշինական ծրագրեր

[Ճանապարհաշինական ծրագրեր](#) ենթաբաժնում կարելի է գտնել՝

1. Excel ձևաչափով ոչ ֆինանսական հաշվետվություն
2. ՀՀ պետական բյուջեի ֆինանսավորման շրջանակներում 2011-2016թթ. հիմնանորոգված ճանապարհահատվածների և տրանսպորտային օբյեկտների ցանկ
3. Համաշխարհային բանկի ֆինանսավորմամբ վարկային ծրագրերով 2009 - 2016թթ. իրականացված ճանապարհաշինական աշխատանքներ
4. Ինչպես նաև բոլորովին վերջերս ներբեռնված 2019թ.-ի պետբյուջեից ֆինանսավորվող ճանապարհների նորոգման մասին կրկին ոչ ֆինանսական տեղեկություն:

Հյուսիս-հարավ ծրագրի մասին այս բաժնում ոչինչ չկա:

Բանալի բառերով որոնման համակարգով փնտրում ենք «բյուջե» բառը, որտեղ ստանում նյութերի մի [ցանկ](#), որից բյուջետային ծախսերին առնչվող տեղեկություն գտնվում է 2 բաժնում.

Նորություններ բաժնում առկա է 155 նյութ, որից ctrl-find-ով Հյուսիս-հարավ որոնելիս գտնվել է 5 նյութ, որից ամենաթարմը 18/07/2018թ-ի նախարար Ա. Հակոբյանի՝ լրագրողներին պարզաբանումն է՝ տրանշերի և դրանց հատկացված վարկային միջոցների վերաբերյալ: Լուրի մեջ նշվում է, որ նախարարն անդրադարձել է հողերի օտարման գործընթացին, սակայն դրա ֆինանսական բաղադրիչի մասին որևէ տվյալ չի ներկայացվում: Մյուս 4 նյութում բյուջեի մասին որևէ հիշատակում չկա:

Հաշվետվություն բաժնում առկա է 6 նյութ, որից ամենաթարմը նախարարության 2018թ.-ի բյուջեի կատարման 1-ին եռամսյակի ֆինանսական [հաշվետվությունն](#) է: Սա մեզ հետաքրքրեց, քանի որ դրանում տեղեկություններ կան Հյուսիս-հարավի տրանշերի նախատեսված ու փաստացի ծախսերի, կատարողականների և թերակատարումների պատճառների մասին: Սակայն մյուս 3 եռամսյակների հաշվետվությունները նույն որոնման արդյունքում չենք գտնում: Հաջորդը 2017թ.-ի 1-ին եռամսյակի հաշվետվությունն է, որը, ի դեպ, հրապարակվել է 03/08/2017թ.-ին կրկին այդ տարվա միակ եռամսյակային հաշվետվությունն է: Այնինչ հաշվետվության մեջ նշված է. *«Յուրաքանչյուր ամիս, եռամսյակ ներկայացվում է հաշվետվություն՝ բյուջետային ծրագրի կատարման ուղղությամբ՝ համապատասխան բացատրություններ ներկայացնելով թերի իրացման ցուցանիշների վերաբերյալ»:* Որոնումը շարունակում ենք **հաշվետվություն** և **եռամսյակ** բառերով, սակայն եռամսյակային այլ հաշվետվություններ չեն գտնվում: Այսուհանդերձ, եռամսյակային վերոնշյալ հաշվետվությունների մեջ կարելի է գտնել ներդրումային բյուջեով փաստացի ու սահմանված ծախսերի, տարբերության պատճառների, չիրականացված

գործողությունների պատճառների և ծրագրի ցուցանիշների վերաբերյալ տեղեկություն: Պետբյուջեի ծախսերի մասին չկա տեղեկություն: Ու չնայած դրան, այս դեպքում մենք հստակ եւ մատչելի տեղեկություններ ունենք ծրագրի իրականացման տվյալ ժամանակահատվածի մասին: Եռամսակային այս հաշվետվությունների ձեւաչափը բավականին նյութ է պարունակում եւ մատչելիության տեսանկյունից շատ ցանկալի է ունենալ այս տեսակ փաստաթղթեր, ու եթե չլիներ դրանք հատվածաբար ներկայացնելու խնդիրը, ապա կունենայինք բավականին լավ տեղեկատվական բազա:

Այսպիսով, նախարարության կայքում նյութերի բաշխման խորության հետ կապված, այսինքն, հասանելիության առումով լուրջ խոչընդոտներ չկան, սակայն հրապարակայնության հատվածականության ու մատչելիության խնդիրն ակնհայտ է:

Եզրակացություն եւ առաջարկություններ

Երկու աղբյուրների դեպքում կան ընդհանրական խնդիրներ: Դրանք ներկայացված տեղեկությունների բովանդակային առումով ոչ համակարգայնությունն է եւ դրվագայնությունը: Այս պարագայում երկրորդական է դառնում անգամ մասնագիտական լեզվով տեղեկությունների ներկայացված լինելու խնդիրը, ինչը նույնպես առկա է: Ասել է թե անգամ խիստ մասնագիտական գիտելիքներ եւ կարողություններ ունեցող մասնագետները հնարավորություն չունեն ստանալու, օրինակ, համադրելի տեղեկություններ տարեկան կտրվածքով եւ կատարել անհարժեշտ վերլուծություններ: **Ուստի անհրաժեշտ է նախ հստակ սահմանել եւ հետեւել հրապարակվող տեղեկությունների-հաշվետվությունների պարբերականությանը՝ առնվազն տարեկան ժամանակահատված կամ կիսամյակային:**

Խիստ ցանկալի է անդրադառնալ հրապարակվող հաշվետվությունների **տեխնիկական առումով միասնական ձեւաչափին՝** ընտրելով փաստաթղթի այնպիսի ձեւաչափ, որը հնարավորություն կտա հեշտորեն օգտագործել այն որոնման կամ զետեղված հղումների կիրառելի լինելու առումով: Այս առումով ցանկալի է **լիովին բացառել լուսապատճենված(սքանավորված) փաստաթղթերի հրապարակումը, նախընտրելի են wordը կամ pdfը:**

Կայքերի ընդհանուր տեխնիկական լուծումների տեսանկյունից՝ հասանելիության առումով ակնհայտ է trio.am-ի խնդիրը, որտեղ շատ տեղեկություններ գտնվում են 5-րդ խորության վրա, ինչը կայքերին առաջադրվող ժամանակակից տեխնիկական

առաջադրանքների՝ օգտագործողի համար հասանելիության տեսանկյունից ընդունելի չի համարվում: Ընդունելի է համարվում տեղեկությունների զետեղումը մինչև երրորդ խորությունը, այսինքն, օգտագործողին այն պետք է հասնի երեք սեղմումից (հղումից) հետո:

Այսպիսով, հաշվի առնելով վերոնշյալ դիտարկումները՝ հանրության լայն շրջանակի համար նշված բաց աղբյուրներում առկա տեղեկություններն ավելի հասանելի եւ մատչելի դարձնելու նպատակով առաջարկում ենք նաեւ՝

- Google որոնման համակարգում այդ աղբյուրների հասանելիության նպատակով northsouth.am եւ tpio.am կայքերի միջեւ կապն ավելի հստակեցնել, մասնավորապես, հին կայքում՝ northsouth.am-ում ավելի տեսանելի տարբերակով՝ օրինակ, նկար-բաների տեսքով հղում դնել դեպի նոր ռեսուրս՝ tpio.am
- Նախարարության mtcit.am-ից դեպի northsouth.am տանող հղումների վերանայում եւ թարմացում՝ հատկապես «Հյուսիս-հարավ ծրագիր» բաժնում: Քանի որ այժմ ծրագրի տեղեկատվական հիմնական աղբյուրը tpio.am-ն է, նախարարության թեմատիկ բաժնում անհարժեշտ է ավելի տեսանելի ձևով հղում տեղակայել նաեւ այդ գլխավոր կայք: Ընդ որում, սա կարելի է անել նախարարության մյուս բաժիններում եւս՝ նաեւ ենթաբաժինների հղումային կապերը վերանայելու եւ թարմացնելու միջոցով, ինչպես նաեւ, անգամ լուրերի բաժիններից ակտիվ կապերով ապահովել այդ անցումը՝ ուղղորդումը:
- Tpio.am-ում «Անվտանգության քաղաքականություն» ՀՕՏ եւ «Մոնիթորնգ եւ գնահատում» ենթաենթաբաժնի վերակառուցում: Մասնավորապես, կայքում առկա մոնիթորինգների մասին ստեղծել մեկ ընդհանրական գլուխ, այնտեղ, ըստ տեսակների, տեղակայել մոնիթորինգները: Նույնը նաեւ հաշվետվությունների եւ աուսիդների մասին: Այստեղից անհրաժեշտ է դուրս բերել նաեւ իրավական փաստաթղթերը եւ ծրագրերի իրականացման պայմանագրերը մի առանձին բաժին կամ ենթաբաժին:

Նշված խնդիրներից շատերին համակարգային լուծում տալու համար ՃԱԱԽ փորձագետները մշակել եւ ոլորտի պատասխանատուների հետ քննարկումների արդյունքում արաջարկում են ճանապարհաշինական ծախսերի հրապարակայնության ձեւաթղթի մի նմուշը, որի նպատակը որոշակի պարբերականությամբ(տարեկան) հանրամատչելի եւ հանրության լայն շրջանակի համար առավելագույնս հասկանալի տեղեկությունների հրապարակումն է՝ ի հավելումն պետական պաշտոնական հաշվետվությունների,

որոնք պատասխանատուների համար նաև պարտադիր եւ հրապարակային բնույթ են կրում:

Ձեռքբերողը մշակվել է՝ հաշվի առնելով ծրագրի հիմնական նպատակը, այն է՝ ոլորտում հանրային վերահսկողությունն ապահովելու նպատակով հանրության լայն շրջանակի համար հետաքրքրություն ներկայացնող եւ նրանց համար հասկանալի տեղեկությունների ամփոփ ներկայացումը:

Տե՛ս կից ձեռաթղթի նմուշը