ՀԱՍՏԱՏՎԱԾ Է

Եվրասիական տնտեսական բարձրագույն խորհրդի 2015 թվականի
թիվ որոշմամբ

ԾՐԱԳԻՐ

Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետություններից մեկի տարածքում գրանցված փոխադրողների կողմից Եվրասիական տնտեսական միության այլ անդամ պետության տարածքում գտնվող կետերի միջեւ բեռների ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման փուլային ազատականացման՝ 2016-ից մինչեւ 2025 թվականն ընկած ժամանակահատվածի համար նախատեսված

Ծրագրի անձնագիր

|  |  |
| --- | --- |
| Անվանումը | Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետություններից մեկի տարածքում գրանցված փոխադրողների կողմից Եվրասիական տնտեսական միության այլ անդամ պետության տարածքում գտնվող կետերի միջեւ բեռների ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման փուլային ազատականացման՝ 2016-ից մինչեւ 2025 թվականն ընկած ժամանակահատվածի համար նախատեսված ծրագիր |
| Մշակման հիմքը | «Եվրասիական տնտեսական միության մասին» 2014 թվականի մայիսի 29-ի պայմանագիր |
| Պատասխանատու մշակող | Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողով |
| Համամշակողներ | Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ կապի նախարարություն,Բելառուսի Հանրապետության տրանսպորտի եւ հաղորդակցության նախարարություն,Ղազախստանի Հանրապետության ներդրումների եւ զարգացման նախարարություն,Ռուսաստանի Դաշնության տրանսպորտի նախարարություն |
| Նպատակները | Եվրասիական տնտեսական միության (այսուհետ՝ Միություն) շրջանակներում ավտոտրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ձեւավորում եւ Միության անդամ պետությունների (այսուհետ՝ անդամ պետություններ) փոխադրողների համար Միության ամբողջ տարածքում, քաղաքացիությունից եւ գրանցման պետությունից անկախ, բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների մատուցման հասանելիության դյուրացում |
| Խնդիրները | անդամ պետություններից մեկի տարածքում գրանցված փոխադրողի կողմից այլ անդամ պետության տարածքում գտնվող կետերի միջեւ իրականացվող բեռների ավտոմոբիլային փոխադրումների (բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ) նկատմամբ գործող սահմանափակումների՝ 2016 թվականի հունվարի 1-ից փուլային վերացմանն ուղղված անդամ պետությունների գործողությունների հաջորդականության որոշում |
| Նպատակային ցուցիչներն ու ցուցանիշները | միջազգային փոխադրումների ընդհանուր ծավալում դատարկ վազքերի մասնաբաժնի նվազեցում (տոկոս), ավտոտրանսպորտային ծառայությունների ներքին շուկայի վրա բեռների անօրինական կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների բացասական ազդեցության բացառում, անդամ պետության ավտոմոբիլային փոխադրումների ընդհանուր ծավալում այլ անդամ պետությունների փոխադրողների կողմից իրականացված բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների տեսակարար կշիռ (տոկոս), բեռների փոխադրման ծախսերի նվազեցում, ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրում իրականացնելու կարգի խախտումների թվի կրճատում |
| Փուլերն ու ժամկետները | Ծրագիրը երկարաժամկետ բնույթ է կրում եւ ենթակա է իրագործման 4 փուլով՝I փուլ՝ 2016 թվականի հունվարի 1-ից մինչեւ 2017 թվականի դեկտեմբերի 31-ը,II փուլ՝ 2018 թվականի հունվարի 1-ից մինչեւ 2019 թվականի դեկտեմբերի 31-ը,III փուլ՝ 2020 թվականի հունվարի 1-ից մինչեւ 2024 թվականի դեկտեմբերի 31-ը,IV փուլ՝ 2025 թվականի հունվարի 1-ից։ |
| Ֆինասավորման աղբյուրներն ու ծավալները | Անդամ պետությունների բյուջեները, բյուջետային ու արտաբյուջետային ֆոնդերը, այլ աղբյուրներ։Միության տարածքի սահմաններում տրանսպորտային հսկողության մեխանիզմի կատարելագործման, միջազգային փոխադրման տրանսպորտային միջոցների արդիականացման եւ նավիգացիայի միջոցներով դրանց հագեցման համար անհրաժեշտ ֆինանսավորման ծավալները ճշգրտվում են անդամ պետությունների կողմից՝ ըստ անհրաժեշտության |
| Ակնկալվող վերջնական արդյունքները՝ | դատարկ վազքերի երկարության եւ տեսակարար կշռի նվազեցում,բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների սպառողների տրանսպորտային ծախսերի նվազեցում, բեռների միջազգային փոխադրումներ իրականացնելիս ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործման արդյունավետության բարձրացում,ավտոտրանսպորտային ծառայությունների շուկայում մրցակցության զարգացման եւ բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոցների արդիականացման համար պայմանների ստեղծում,շրջակա միջավայրի վրա վնասակար ներգործության նվազեցում,Միության շրջանակներում բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների տրամադրման միասնական պայմանների ու կանոնների սահմանում |
| Ծրագրի իրագործման նկատմամբ հսկողությունը | իրագործման նկատմամբ հսկողությունն իրականացնում են՝Հայաստանի Հանրապետությունում՝Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ կապի նախարարությունն ու Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ կապի նախարարության տրանսպորտային տեսչությունը,Բելառուսի Հանրապետությունում՝Բելառուսի Հանրապետության տրանսպորտի եւ հաղորդակցության նախարարությունն ու Բելառուսի Հանրապետության տրանսպորտի եւ հաղորդակցության նախարարության տրանսպորտային տեսչությունը,Ղազախստանի Հանրապետությունում՝Ղազախստանի Հանրապետության ներդրումների եւ զարգացման նախարարությունն ու Ղազախստանի Հանրապետության ներդրումների եւ զարգացման նախարարության տրանսպորտի հարցերով կոմիտեն,Ռուսաստանի Դաշնությունում՝Ռուսաստանի Դաշնության տրանսպորտի նախարարությունը եւ Տրանսպորտի ոլորտի վերահսկողության դաշնային ծառայությունը։ |

Ներածություն

Սույն Ծրագիրը մշակվել է «Եվրասիական տնտեսական միության մասին» 2014 թվականի մայիսի 29-ի պայմանագրին (այսուհետ՝ Պայմանագիր) համապատասխան եւ միասնական տրանսպորտային տարածքի, Միության տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ձեւավորման եւ անդամ պետությունների կողմից ավտոտրանսպորտային ծառայությունների տրամադրման փուլային ազատականացման գործընթացի տրամաբանական շարունակությունն է։

Սույն Ծրագիրը մշակվել է՝ հաշվի առնելով անդամ պետությունների օրենսդրության, ինչպես նաեւ Եվրոպական միության օրենսդրության ու փորձի առանձնահատկությունները։

Անդամ պետությունների միջեւ արտաքին տնտեսական կապերն ապահովվում են տրանսպորտի գործնականորեն բոլոր տեսակներով, ընդ որում՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտը կարեւոր դեր է խաղում բեռների առաքման շղթայում եւ ապահովում է անդամ պետություններում բեռների փոխադրման ընդհանուր ծավալի 80 տոկոսից ավելին՝ սպասարկելով տնտեսության գործնականորեն բոլոր ճյուղերը։

Տրանսպորտի մյուս տեսակների համեմատ ավտոմոբիլային տրանսպորտի առավելություններն են դրա շահագործական եւ կոմերցիոն մանեւրականությունը, տրանսպորտի մյուս տեսակների հետ փոխգործակցության նկատմամբ տեխնոլոգիական հարմարվողականությունը եւ բեռների՝ «դռնից դուռ» առաքման հնարավորությունը։

Ավտոմոբիլային տրանսպորտը ձեռնարկատիրության զարգացման առանցքային տարրերից մեկն է, հատկապես փոքր եւ միջին բիզնեսի, որն առավել շահագրգռված է բեռներն ուղարկել ոչ մեծ խմբաքանակներով։

Ինտեգրումը խորացնելու եւ անդամ պետությունների տարածքներում գրանցված փոխադրողներին Միության ամբողջ տարածքում առանց թույլտվություն ստանալու հիմունքներով բեռների միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու իրավունքի տրամադրման մասին դրույթների, այդ թվում՝ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների փուլային ազատականացման մասին դրույթների ամրագրումը Պայմանագրում՝ Միության շրջանակներում բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ձեւավորման սկիզբն է։ Սույն Ծրագրում «բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրում» ասելով պետք է հասկանալ մեկ անդամ պետության տարածքում գրանցված փոխադրողի կողմից այլ անդամ պետության տարածքում գտնվող կետերի միջեւ բեռների փոխադրումը ավտոմոբիլային տրանսպորտով։

I. Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների շուկայի վիճակի ուսումնասիրություն

2005 - 2013 թվականների համար ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների շուկայի վիճակի ուսումնասիրությունն անցկացվել է՝ հաշվի առնելով Ավտոմոբիլային տրանսպորտի միջազգային միության «Միասնական տնտեսական տարածքում ավտոմոբիլային տրանսպորտի վիճակը» հետազոտությունը (այսուհետ՝ ԱՏՄՄ հետազոտություն), ինչպես նաեւ Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի, անդամ պետությունների վիճակագրական մարմինների, տրանսպորտի նախարարությունների եւ ավտոմոբիլային փոխադրողների ասոցիացիաների վիճակագրական տվյալները։

2013 թվականին անդամ պետությունների տարածքներում ավտոմոբիլային տրանսպորտով ընդհանուր առմամբ փոխադրվել է 8,8 մլրդ տոննա բեռ, որը 0,5 տոկոսով ավելի է 2012 թվականի համեմատ եւ 6 տոկոսով ավելի՝ 2005 թվականի համեմատ։

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների ծավալների աճ է նկատվում Ղազախստանի Հանրապետությունում, սակայն Բելառուսի Հանրապետությունում եւ Ռուսաստանի Դաշնությունում 2013 թվականին նկատվել է ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների ծավալների կրճատում (սույն Ծրագրի հավելվածի 1-ին աղյուսակ)։

2013 թվականին անդամ պետությունների ավտոմոբիլային տրանսպորտի բեռնաշրջանառությունը 2005 թվականի համեմատ աճել է 67 տոկոսով եւ գերազանցել է 400 մլրդ տ/կմ-ը (սույն Ծրագրի հավելվածի 2-րդ աղյուսակ)։

Անդամ պետությունների համար բնորոշ է ավտոմոբիլային տրանսպորտի բեռնաշրջանառության մեծացման ընդհանուր միտումը։

2013 թվականին ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասնաբաժինը բեռների փոխադրումների ծավալում՝ ընդհանուր առմամբ, ըստ անդամ պետությունների, շարունակում է մնալ բարձր եւ կազմում է 82,8 տոկոս, սակայն տարբերվում է ըստ անդամ պետությունների։ Ամենափոքր մասնաբաժինն ընկնում է Բելառուսի Հանրապետության ավտոմոբիլային տրանսպորտին (55,2 տոկոս), սակայն դիտվում է աճի միտում։ Ռուսաստանի Դաշնությունում եւ Ղազախստանի Հանրապետությունում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների մասնաբաժինը կազմում է բեռների փոխադրումների ընդհանուր ծավալի համապատասխանաբար 80,2 եւ 91 տոկոսը (սույն Ծրագրի հավելվածի 3-րդ աղյուսակ)։

ԱՏՄՄ-ի հետազոտության համաձայն՝ 2005-2013 թվականներին դիտվել է ավտոմոբիլային տրանսպորտի բեռնաշրջանառության աճ, Ղազախստանի Հանրապետությունում՝ ավելի քան 3 անգամ, Բելառուսի Հանրապետությունում՝ ավելի քան 2 անգամ, Ռուսաստանի Դաշնությունում՝ 1,28 անգամ։

2013 թվականին տրանսպորտի բոլոր տեսակների բեռնաշրջանառության մեջ (բացառությամբ խողովակաշարային տրանսպորտի) ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասնաբաժինը 2005 թվականի մակարդակի համեմատ առաջանցիկ տեմպերով աճել է՝ Բելառուսի Հանրապետությունում՝ 1,9 անգամ, Ղազախստանի Հանրապետությունում՝ 1,8 անգամ, Ռուսաստանի Դաշնությունում՝ 1.1 անգամ (սույն Ծրագրի հավելվածի 4-րդ աղյուսակ)։

Նաեւ դիտվում է ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների իրականացման հեռավորությունների մեծացում։

Այսպես, եթե փոխադրման միջին հեռավորությունը 2005 թվականին 30,2 կմ էր, ապա 2013 թվականին այն կազմել է 47,3 կմ։ Ընդ որում, Բելառուսի Հանրապետությունում 2013 թվականին ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների միջին հեռավորությունը գերազանցել է 128 կմ-ը (սույն Ծրագրի հավելվածի 5-րդ աղյուսակ)։

Անդամ պետություններում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների ծավալների դինամիկան 2005 - 2013 թվականների համար ներկայացված է սույն Ծրագրի հավելվածի 6-րդ աղյուսակում։

1. Ավտոմոբիլային տրանսպորտը
Հայաստանի Հանրապետությունում

2013 թվականին Հայաստանի Հանրապետությունում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների ծավալը կազմել է 7,3մլն տ, իսկ բեռնաշրջանառությունը՝ 0,5 մլրդ տ/կմ (սույն Ծրագրի հավելվածի 1-ին եւ 2-րդ աղյուսակներ)։

Հայաստանի Հանրապետությունում գրանցված է ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումներ իրականացնող 131 տրանսպորտային ընկերություն, որից 51-ը մտնում է Հայաստանի Հանրապետության միջազգային փոխադրողների ասոցիացիայի AirCA (ՀՄՓԱ) կազմի մեջ։

Ներկայումս բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոցների հավաքակայանն ունի մոտ 15 հազար ավտոմոբիլ։

Միջազգային ճանապարհային փոխադրումների համակարգով (ՄՃՓ) միջազգային փոխադրումներ է իրականացնում մոտ 650 բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոց։ Վերջին 3 տարվա ընթացքում ՄՃՓ գրքույկների տրամադրումն ավելացել է 30 տոկոսով։

AirCA-ի տվյալներով՝ Հայաստանի Հանրապետությունում բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոցների հավաքակայանը բաղկացած է Եվրո-3, Եվրո-4 եւ Եվրո-5 էկոլոգիական դասերի ժամանակակից տրանսպորտային միջոցներից։

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների միջին հեռավորությունը Հայաստանի Հանրապետությունում 2013 թվականին կազմել է 66,1 կմ։

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումներն իրականացվում են 19 օտարերկրյա պետությունների տարածքներում։

Հայաստանի Հանրապետությունում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությունը կազմում է 7792 կմ, որից 1963.8 կմ-ը հանրապետական ավտոմոբիլային ճանապարհներ են եւ 5828,2 կմ-ը՝ տեղական ավտոմոբիլային ճանապարհներ։

Եվրոպա-Կովկաս-Ասիա տրանսպորտային միջանցքի շրջանակներում Հայաստանի Հանրապետությունում իրականացվում է 556 կմ երկարությամբ Հյուսիս-Հարավ ավտոմոբիլային ճանապարհի շինարարության նախագծի իրագործումը։ Նախագծի իրագործման ժամկետը՝ 2009 - 2019 թվականներ։ Ճանապարհը, որն իրար կմիացնի երկրի հյուսիսն ու հարավը, համապատասխանելու է միջազգային ստանդարտներին։

2. Ավտոմոբիլային տրանսպորտը
Բելառուսի Հանրապետությունում

2013 թվականին ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների ծավալը կազմել է 0,2 մլրդ տ, իսկ բեռնաշրջանառությունը՝ 22,9 մլրդ տ/կմ (սույն Ծրագրի հավելվածի 1-ին եւ 2-րդ աղյուսակներ)։

2013 թվականին Բելառուսի Հանրապետությունում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների միջին հեռավորությունն ըստ ԱՏՄՄ-ի տվյալների կազմել է 128,7 կմ (սույն Ծրագրի հավելվածի 5-րդ աղյուսակ)։

Բելառուսի Հանրապետությունում գրանցված է ավելի քան 414 հազար բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոց, որից 285 հազարը պատկանում է իրավաբանական անձանց, 128 հազարը անձնական սեփականություն է։

Բելառուսի Հանրապետությունում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումներ են իրականացնում ավելի քան 15 հազար ավտոտրանսպորտային միջոցներ, այդ թվում՝ մոտ 12 հազար ավտոտրանսպորտային միջոցներ՝ ՄՃՓ ընթացակարգի կիրառմամբ։

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով ՄՃՓ ընթացակարգի կիրառմամբ բեռների փոխադրումներ իրականացնելու համար գրանցված ավտոտրանսպորտային միջոցների 57 տոկոսը համապատասխանում է Եվրո-4-ի եւ Եվրո-5-ի էկոլոգիական պահանջներին։ Մինչեւ 3 տարի շահագործման ժամկետով նոր ավտոտրանսպորտային միջոցների տեսակարար կշիռը ՄՃՓ ընթացակարգերի կիրառմամբ բեռների ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման համար թույլտվություն ունեցող տրանսպորտային միջոցների ընդհանուր ծավալում կազմում է 36 տոկոս, 3-7 տարի շահագործման ժամկետով ավտոտրանսպորտային միջոցների տեսակարար կշիռը՝ 36 տոկոս, 7 տարուց ավելի շահագործման ժամկետով ավտոտրանսպորտային միջոցների տեսակարար կշիռը՝ 28 տոկոս։

Բելառուսի Հանրապետության 3700-ից ավելի տնտեսավարող սուբյեկտներ իրականացնում են ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումներ, դրանցից ավելի քան 1000 տնտեսավարող սուբյեկտները մտնում են Միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրողների ասոցիացիայի (ԲԱՄԱՓ) կազմի մեջ։

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումներն իրականացվում են 40 օտարերկրյա պետությունների տարածքներում։

Բելառուսի Հանրապետությունում ընդհանուր նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությունը կազմել է 86648 կմ։ Ընդ որում, 15757 կմ-ը հանրապետական ավտոմոբիլային ճանապարհ է, 70891 կմ-ը՝ տեղական ավտոմոբիլային ճանապարհ։

Բելառուսի Հանրապետության տարածքը հատում են երկու տրանսեվրոպական տրանսպորտային միջանցքներ, որոնց համար, ըստ միջազգային դասակարգման, սահմանվել են II համարը (Արեւմուտք-Արեւելք) եւ IX համարը՝ (Հյուսիս-Հարավ)՝ IX В ճյուղավորմամբ։

М -1/ Е-30 Բրեստ-Մինսկ-Ռուսաստանի Դաշնության սահման ավտոմոբիլային ճանապարհը Բեռլին-Վարշավա-Մինսկ-Մոսկվա-Նիժնի Նովգորոդ տրանսեվրոպական տրանսպորտային II՝ միջանցքի տեղամաս է, որն իրար է միացնում Գերմանիան, Լեհաստանը, Բելառուսի Հանրապետությունը եւ Ռուսաստանի Դաշնությունը։ Այս տրանսպորտային միջանցքը Եվրոպական Միության կողմից սահմանվել է որպես տրանսեվրոպական տրանսպորտային միջանցքների շրջանում բարձրագույն գերակայություն՝ հաշվի առնելով այն կարեւոր նշանակությունը, որ ունեն արեւելքից արեւմուտք դրանով անցնող առեւտրային հոսքերը։ Բելառուսի Հանրապետության տարածքով դրա երկարությունը կազմում է 610 կմ, առանձին տեղամասերում երթեւեկության ինտենսիվությունը հասնում է օրական 8,5-10 հազար ավտոմոբիլի։

Ռուսաստանի Դաշնության սահման-Վիտեբսկ-Գոմել-Ուկրաինայի սահման М-8/ Е-95 ավտոմոբիլային ճանապարհը հատում է Բելառուսի Հանրապետությունը հյուսիսից հարավ, ունի 456 կմ երկարություն եւ տրանսեվրոպական տրանսպորտային IX միջանցքի տեղամասն է, որն իրար է միացնում Ֆինլանդիան, Լիտվան, Ռուսաստանի Դաշնությունը, Բելառուսի Հանրապետությունը, Ուկրաինան, Մոլդովան, Ռումինիան, Բուլղարիան եւ Հունաստանը։

Գոմել-Մինսկ-Վիլնյուս-Կլայպեդա-Կալինինգրադ IX В այդ միջանցքի ճյուղավորման երկարությունը Բելառուսի Հանրապետության տարածքով կազմում է 468 կմ։ Տվյալ ճյուղավորումն ապահովում է Արեւելյան Ուկրաինայի եւ Կենտրոնական Ռուսաստանի մարզերից բեռնատերերի ելքը դեպի Կլայպեդայի, Վենտսպիլսի եւ Կալինինգրադի մասնագիտացված ծովային նավահանգիստներ։

3. Ավտոմոբիլային տրանսպորտը
Ղազախստանի Հանրապետությունում

2013 թվականին Ղազախստանի Հանրապետությունում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների ծավալը կազմել է 2,9 մլրդ տ, իսկ բեռնաշրջանառությունը՝ 145,2 մլրդ տ/կմ (սույն Ծրագրի հավելվածի 1-ին եւ 2-րդ աղյուսակներ)։

Ներկայումս Ղազախստանի Հանրապետությունում գրանցված է մոտ 400 հազար բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոց։

Ղազախստանի Հանրապետությունում գրանցվել է ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումներ իրականացնող 2456 տրանսպորտային ընկերություն, որից 335-ը մտնում է Ղազախստանի Հանրապետության միջազգային փոխադրողների միության (ԿազԱՏՈ) կազմի մեջ։

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումներում գործարկվել է ավելի քան 12 հազար բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոց։ ՄՃՓ համակարգով փոխադրումներ է իրականացնում 5987 բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոց։

2013 թվականին Ղազախստանի Հանրապետությունում Ղազախստանի ավտոփոխադրողների շուկայի մասնաբաժինը միջազգային փոխադրումների շուկայում կազմել է 37 տոկոս, որը նախորդ տարվա համեմատ 3 տոկոսով ավելի է։

ԿազԱՏՈ-ի տվյալներով՝ 2009 - 2013 թվականներին Եվրո-0, Եվրո-1 եւ Եվրո-2 էկոլոգիական դասի ավտոմոբիլների թիվը կրճատվել է 74,1 տոկոսից մինչեւ 45,6 տոկոս։ Եվրո-3, Եվրո-4 եւ Եվրո-5 էկոլոգիական դասի ավտոմոբիլների թիվը 25,9 տոկոսից ավելացել է մինչեւ 54,4 տոկոս։

Փոխադրումների միջին հեռավորությունը կազմում է 48,7 կմ, որը գործնականորեն համապատասխանում է Միության միջին ցուցանիշներին (47,3 կմ)։

Ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությունը կազմում է 96873 կմ, դրանցից՝ կոշտ ծածկույթով ճանապարհների երկարությունը՝ 86581 կմ, գրունտային ճանապարհների երկարությունը՝ 10292 կմ։

Միջազգային փոխադրումներում բեռների հիմնական ծավալը փոխադրվում է անդամ պետությունների, Եվրոպայի, Կենտրոնական Ասիայի պետությունների եւ Չինաստանի միջեւ արտահանման-ներմուծման հաղորդակցությամբ։

ԿազԱՏՈ-ի տվյալներով՝ Ղազախստանի Հանրապետության եւ Եվրոպայի երկրների միջեւ ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների կառուցվածքը բաշխվել է հետեւյալ կերպ՝ Գերմանիա՝ 36,2 տոկոս, Լիտվա՝ 15,9 տոկոս, Լեհաստան՝ 14,1 տոկոս, Իտալիա՝ 4,7 տոկոս, Ֆինլանդիա՝ 4,5 տոկոս, Մեծ Բրիտանիա՝ 4,1 տոկոս, Նիդեռլանդներ՝ 4,0 տոկոս, Բելգիա՝ 2,9 տոկոս, Լատվիա՝ 2,1 տոկոս, Չեխիա՝ 1,6 տոկոս, Ֆրանսիա՝ 1,4 տոկոս, Ավստրիա՝ 1,1 տոկոս, Ռումինիա՝ 1,1 տոկոս, Իսպանիա՝ 1,0 տոկոս, Շվեյցարիա՝ 1,0 տոկոս։

Ասիական ուղղությամբ բեռների հոսքի հիմքը կազմում են Չինաստանը (80,8 տոկոս) եւ Թուրքիան (14,4 տոկոս)։

Ղազախստանի Հանրապետության տարածքով անցնում եւ ձեւավորվում է 3 միջազգային տրանսպորտային միջանցք, որի հետագա զարգացումն ունի ռազմավարական նշանակություն, այդ թվում նաեւ՝ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելիս՝

ՏՐԱՍԵԿԱ՝ Արեւելյան Եվրոպա- Կենտրոնական Ասիա Սեւ ծովով, Կովկասով եւ Կասպից ծովով,

Հյուսիս-Հարավ՝ Հյուսիսային Եվրոպա՝ Պարսից ծոցի երկրներ Ռուսաստանի Դաշնության եւ Իրանի տարածքով՝ Ղազախստանի Հանրապետության մասնակցությամբ,

Արեւմտյան Եվրոպա-Արեւմտյան Չինաստան։

Արեւմտյան Եվրոպա-Արեւմտյան Չինաստան միջազգային միջանցքն ունի 8445 կմ երկարություն, այդ թվում՝ Չինաստանի տարածքով՝ 3425 կմ, Ռուսաստանի Դաշնության տարածքով՝ 2233 կմ, Ղազախստանի Հանրապետության տարածքով՝ 2787 կմ։

Նախագծի իրագործումը կթույլատրի գրեթե 3,5 անգամ՝ մինչեւ 10 օրով, կրճատել Չինաստանից Եվրոպա ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների առաքման ժամկետները։

Տարանցիկ բեռների հոսքերի կանխատեսվող աճը Չինաստան-Կենտրոնական Ասիա եւ Չինաստան-Ռուսաստան-Արեւմտյան Եվրոպա ուղղություններով 2015 թվականի դրությամբ 1,5 անգամ է (մինչեւ 1,2 մլն տ)։

Տրանսպորտային միջանցքների հիմնական բաղադրիչը ժամանակակից արդյունավետ լոգիստիկ ենթակառուցվածքն է, ստեղծվում են խոշոր լոգիստիկ կենտրոններ՝ «Արեւմտյան դարպասներ»՝ Ակտաու նավահանգստում, «Արեւելյան դարպասներ»՝ «Հորգոս» ազատ տնտեսական գոտում, Ալմաթի, Աստանա եւ այլ քաղաքներում։

Ղազախստանի Հանրապետության ռազմավարական նպատակներին համապատասխան՝ մինչեւ 2020 թվականը պլանավորվում է ստեղծել ժամանակակից ավտոճանապարհային ցանց, որն իրար կմիացնի խոշոր քաղաքներ եւ բնակավայրեր։ Դրա համար կկառուցվեն եւ կվերանորոգվեն հանրապետական նշանակության մոտ 16 հազար կմ ավտոմոբիլային ճանապարհներ։ Հատուկ ուշադրություն կդարձվի նաեւ տեղական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհների զարգացմանը։

4. Ավտոմոբիլային տրանսպորտը
Ռուսաստանի Դաշնությունում

2013 թվականին ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների ծավալը կազմել է 5,6 մլրդ տ, իսկ բեռնաշրջանառությունը՝ 250 մլրդ տ/կմ (սույն Ծրագրի հավելվածի 1-ին եւ 2-րդ աղյուսակներ)։

Ներկայումս սեփականության ոչ պետական ձեւ ունեցող ձեռնարկությունների կողմից իրականացվում է ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների 95,8 տոկոսը։

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրվող բեռների կառուցվածքում 83 տոկոսը կազմում են խուռնաբեռն բեռները, պարենային ապրանքների մասնաբաժինը կազմում է մոտ 8,5 տոկոս, փայտանյութերին եւ ժողովրդական սպառման ապրանքներին բաժին է ընկնում 3-ական տոկոս։

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումներն իրականացվում են 45 օտարերկրյա պետության տարածքներով։

Ավտոտրանսպորտային ծառայությունների շուկան բնութագրվում է մասնակիցների մեծ թվով։ Ռուսաստանի Դաշնության ներսում բեռների փոխադրումներ է իրականացնում ավելի քան 6 մլն ավտոմոբիլներ։ Սրա հետ կապված՝ շուկայում մրցակցության մակարդակը շատ բարձր է։

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումների շուկան բնութագրվում է ինչպես ռուսաստանյան ընկերությունների, այնպես էլ օտարերկրյա փոխադրողների մրցակցության բարձր մակարդակով։

50 հազարից ավելի ավտոտրանսպորտային միջոց ներգրավված է միջազգային փոխադրումներում, 36 հազար տրանսպորտային միջոց պատկանում է Միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրողների ասոցիացիայի անդամներին (ՄԱՓԱ)։

2012 թվականին ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումների թույլտվություն ուներ մոտ 7,4 հազար ձեռնարկություն։ Դրանցից միջազգային շուկայում կանոնավոր ռեժիմով աշխատում է շուրջ 4,5 հազար փոխադրող։

2014 թվականի հունվարի 1-ի դրությամբ ՄԱՓԱ հավաքակայանի 36185 տրանսպորտային միջոցներից 43,1 տոկոսը կազմում էին Եվրո-4 եւ Եվրո-5 էկոլոգիական դասերի ժամանակակից տրանսպորտային միջոցները։

Ռուսաստանի Դաշնությունում դաշնային նշանակության ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների երկարությունը կազմում է 50,7 հազար կմ։ Ծրագրվում է կառուցել եւ վերակառուցել դաշնային համաֆինանսավորում նախատեսող դաշնային նշանակության 7,4 հազար կմ ավտոմոբիլային ճանապարհ եւ տարածաշրջանային ու մունիցիպալ նշանակության՝ 6,7 հազար կմ ավտոմոբիլային ճանապարհ։

Համաձայն ԱՏՄՄ-ի հետազոտության՝ միջազգային տրանսպորտային միջանցքների մեջ մտնող ավտոմոբիլային ճանապարհների ռուսական հատվածների զգալի երկարության վրա գործնականորեն սպառված են կամ բացակայում են փոխադրումներ իրականացնելու հնարավորությունները։

Հյուսիս-Հարավ միջանցքով կարելի է նշել հետեւյալ տեղամասերը, որոնք սպասարկում են երթեւեկությունը գերբեռնման ռեժիմում եւ շարունակում են լինել նեղ հատվածներ՝

Ֆինլանդիայի հետ սահման (Տորֆյանովկա)/Բալթիկ ծովի նավահանգիստներ-Սանկտ Պետերբուրգ-Վելիկի Նովգորոդ-Տվեր-Մոսկվա-Կաշիրա-Տամբով-Բորիսոգլեբսկ-Վոլգոգրադ-Ղազախստանի Հանրապետության սահման (Կոտյաեւկա) ավտոմոբիլային երթուղով,

М -10 «Սկանդինավիա» ավտոմոբիլային ճանապարհին (Սանկտ Պետերբուրգ- Վիբորգ-Ֆինլանդիայի հետ սահման հատվածում)՝ տեղամասերի անբավարար անցունակություն Ռուսաստանի Դաշնության պետական սահմանի «Բրուսնիչնոյե» եւ «Տորֆյանովկա» բազմակողմանի ավտոմոբիլային անցակետերի մատույցներում,

М-6 «Կասպիյ» (Մոսկվա (Կաշիրայից) - Տամբով - Վոլգոգրադ - Աստրախան) ավտոմոբիլային ճանապարհին,

թիվ 2 ավտոմոբիլային երթուղով (Լեհաստանի հետ սահման - Բրեստ - Մինսկ - Սմոլենսկ - Մոսկվա - Վլադիմիր - Նիժնի Նովգորոդ),

М-7 «Վոլգա» ավտոմոբիլային ճանապարհին (Մոսկվա - Վլադիմիր - Նիժնի Նովգորոդ)՝ ավտոմոբիլային ճանապարհի 4 տեղամասերի անբավարար անցունակություն։

Ավտոմոբիլային թիվ 1 երթուղու մի շարք տեղամասեր՝

М-21 ավտոմոբիլային ճանապարհին (Վոլգոգրադ Կամենսկ-Շախտինսկի-Ուկրաինայի հետ սահման),

М-5 «Ուրալ» ավտոմոբիլային ճանապարհին (Մոսկվա - Ռյազան - Պենզա - Սամարա - Ուֆա - Չելյաբինսկ)։

Կարեւորագույն ենթակառուցվածքային նախագիծ պետք է դառնա կենտրոնական օղակաձեւ ավտոմոբիլային ճանապարհը (ԿՕԱՃ)՝ 520 կմ երկարությամբ։

II Ծրագրի իրագործման նպատակը, խնդիրներն ու ժամկետները

Սույն Ծրագիրն ուղղված է Միության տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ձեւավորմանը եւ անդամ պետությունների փոխադրողների համար Միության ամբողջ տարածքում բեռնատար ավտոմոբիլային տրասնպորտի ծառայությունների մատուցման հասանելիության դյուրացմանը՝ անկախ քաղաքացիությունից եւ գրանցման պետությունից։

Սույն Ծրագրի հիմնական խնդիրը անդամ պետություններից մեկի տարածքում գրանցված փոխադրողի կողմից այլ անդամ պետության տարածքում գտնվող կետերի միջեւ իրականացվող բեռների ավտոմոբիլային փոխադրումների նկատմամբ գործող սահմանափակումների՝ 2016 թվականի հունվարի 1-ից փուլային վերացմանն ուղղված անդամ պետությունների գործողությունների հաջորդականության որոշումն է։

Սույն Ծրագիրը ենթակա է իրագործման 2016-2025 թվականներին՝ 4 փուլով։

III. Ծրագրի իրագործման համար պատասխանատու մարմինները

Սույն Ծրագրի իրագործումը պետք է ապահովվի անդամ պետությունների այն պետական մարմինների կողմից, որոնք պատասխանատու են տրանսպորտային գործունեության կարգավորման եւ տրանսպորտային հսկողության ապահովման համար, այդ թվում՝ հետեւյալ մարմինների կողմից՝

Հայաստանի Հանրապետությունում՝ Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ կապի նախարարությունը, Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ կապի նախարարության տրանսպորտային տեսչությունը,

Բելառուսի Հանրապետությունում՝ Բելառուսի Հանրապետության տրանսպորտի եւ հաղորդակցության նախարարությունը, Բելառուսի Հանրապետության տրանսպորտի եւ հաղորդակցության նախարարության տրանսպորտային տեսչությունը, Բելառուսի Հանրապետության էկոնոմիկայի նախարարությունը,

Ղազախստանի Հանրապետությունում՝ Ղազախստանի Հանրապետության ներդրումների եւ զարգացման նախարարությունը, Ղազախստանի Հանրապետության ներդրումների եւ զարգացման նախարարության տրանսպորտի հարցերով կոմիտեն, Ղազախստանի Հանրապետության ազգային էկոնոմիկայի նախարարությունը,

Ռուսաստանի Դաշնությունում՝ Ռուսաստանի Դաշնության տրանսպորտի նախարարությունը, Ռուսաստանի Դաշնության տրանսպորտի ոլորտի վերահսկողության դաշնային ծառայությունը, Ռուսաստանի Դաշնության տնտեսական զարգացման նախարարությունը, Դաշնային մաքսային ծառայությունը։

IV. Բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու պայմանները

Անդամ պետությունները, սույն Ծրագրին համապատասխան, որոշում են բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների ժամանակային բնույթը եւ դիտարկում են դրանց ժամանակավոր բնույթը սահմանելու 2 չափորոշիչ՝

տեւողությունը՝ այն ժամանակամիջոցը, որի ընթացքում փոխադրողն իրականացնում է բեռների մեկ կամ մի քանի կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ,

հաճախականությունը՝ որոշակի ժամանակահատվածում իրականացվող բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների թիվը։

Միության շրջանակներում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումները, այդ թվում՝ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումները, ենթակա են կարգավորման՝ անդամ պետությունների օրենսդրությանը համապատասխան։ Անդամ պետությունների օրենսդրության մոտարկումը պետք է կատարվի այնքանով, որքանով դա անհրաժեշտ է՝ Միության տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի բնականոն գործունեությունն ապահովելու համար։

Սույն Ծրագրի իրագործման շրջանակներում անդամ պետությունները՝ հաշվի առնելով սույն բաժնի դրույթները, ապահովում են անդամ պետությունների օրենսդրության հիման վրա բեռների միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումների կատարման թույլտվություն ունեցող ցանկացած փոխադրողի՝ ժամանակավոր հիմունքով բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու իրավունքը սահմանող նորմատիվ իրավական ակտերի ընդունումը։ Նշված դրույթն իրագործելու նպատակներով անդամ պետություններն իրենց նորմատիվ իրավական ակտերում ապահովում են բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման հետեւյալ պայմանների ամրագրումը՝

այլ անդամ պետություններում գրանցված փոխադրողներին անդամ պետության տարածքով բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու իրավունքը տրամադրվում է միայն այդ անդամ պետության տարածքում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումն ավարտելուց հետո,

չի թույլատրվում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացումը մեկ անդամ պետության տարածքում գրանցված փոխադրողի՝ մեկ այլ անդամ պետության տարածք դատարկ ժամանած տրանսպորտային միջոցով,

անդամ պետությունների տարածքում վտանգավոր բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներն արգելվում են,

բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ կատարելիս օգտագործվող տրանսպորտային միջոցները պետք է սարքավորված լինեն պտուտագրիչներով (տախոգրաֆներ) եւ արբանյակային նավիգացիայի միջոցներով,

Մինչեւ ազատականացման II փուլի ավարտն ընկած ժամանակահատվածում (2016 թվականի հունվարի 1-ից մինչեւ 2019 թվականի դեկտեմբերի 31-ը) բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելիս տրանսպորտային միջոցում պետք է առկա լինի անդամ պետության իրավասու մարմնի կողմից սահմանված կարգով տրված հատուկ թույլտվություն եւ տրասնպորտային միջոցի մատյան, որի մեջ առկա են նման փոխադրում իրականացնելու օրինականությունը հավաստող տեղեկություններ։ Մեկ անդամ պետության իրավասու մարմինը համապատասխան հատուկ թույլտվությունների ձեւաթղթերը փոխանցում է այլ անդամ պետության իրավասու մարմնին՝ ըստ պահանջի։ Տրանսպորտային միջոցի մատյանի ձեւը եւ այն վարելու կարգը հաստատում են անդամ պետությունների տրանսպորտային հսկողության մարմինները,

ազատականացման III փուլի սկզբից հաշվարկված ժամանակահատվածում (2020 թվականի հունվարի 1-ից սկսած) բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներն իրականացվում են միայն փոխադրողի կողմից համապատասխան անդամ պետության տրանսպորտային հսկողության մարմնին դրա վերաբերյալ նախօրոք տեղեկացնելուց եւ նրանից նման փոխադրում կատարելու հաստատում ստանալուց հետո։ Բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրման կատարումը հաստատելու կամ կատարումը մերժելու վերաբերյալ որոշումը տրանսպորտային հսկողության մարմինների կողմից ընդունվում է հայտն ստանալու պահից ոչ ուշ, քան 24 ժամվա ընթացքում։ Հայտի մեջ նշվող տեղեկությունների կազմը, դրա քննարկման կարգն ու մերժման պայմանները սահմանվում են անդամ պետությունների տրանսպորտային հսկողության մարմինների կողմից։ Միության շրջանակներում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու հնարավորությունը ճանաչվում է միայն այն դեպքում, եթե փոխադրողը ներկայացրել է միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումների կատարման եւ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների տրամաբանական հաջորդականության փաստաթղթային ապացույցները (դեպի բեռնման հաջորդ վայր համընթաց ուղղություն կամ տրանսպորտային միջոցի վերադարձ՝ փոխադրողի գրանցման պետություն)։ Փաստաթղթային ապացույցները պետք է պարունակեն բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների վերաբերյալ հետեւյալ տեղեկությունները՝ բեռնառաքողի անվանումը, հասցեն եւ ստորագրությունը, փոխադրողի անվանումը, հասցեն եւ ստորագրությունը, բեռն ստացողի անվանումը, հասցեն եւ ստորագրությունը, ինչպես նաեւ առաքման ամսաթիվը (բեռի առաքման դեպքում), բեռնման վայրն ու ամսաթիվը եւ բեռնառաքման վայրը, բեռի անվանումը, բեռի համաքաշը կամ քանակը, փոխադրման համար օգտագործվող տրանսպորտային միջոցի գրանցման նշանները,

բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներն իրականացվում են գրանցման պետությունում բեռների միջազգային փոխադրումներ իրականացնելու թույլտվություն ունեցող եւ անդամ պետության իրավասու մարմնի կողմից վարվող՝ փոխադրողների համապատասխան ռեեստրում ներառված փոխադրողների կողմից։ Բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու պայմանները խախտելու դեպքում փոխադրողին խախտումը հայտնաբերելու ամսաթվից 1 տարվա ընթացքում չի թույլատրվում նման փոխադրումներ իրականացնել։ Անդամ պետությունների իրավասու մարմինները փոխգործակցության էլեկտրոնային համակարգի միջոցով փոխանակում են միջազգային փոխադրումներ իրականացնելու իրավունք ունեցող փոխադրողների ռեեստրները։

Այն անդամ պետության օրենսդրությամբ, որի տարածքով իրականացվում են բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումները, կարգավորվում են համապատասխան պայմանագրերի պայմանները (այդ թվում՝ տրանսպորտային միջոցների քաշին եւ եզրաչափերին վերաբերող պայմանները), հարկմանը եւ պատասխանատվության ապահովագրմանը, ընդհանուր օգտագործման ճանապարհներով երթեւեկելու համար գանձումների վճարմանը վերաբերող հարցերը, սահմանվում են պահանջներ բեռների առանձին կատեգորիաների (շուտ փչացող բեռներ, կենդանի կենդանիներ) փոխադրման նկատմամբ, վարորդների աշխատանքի եւ հանգստի ռեժիմի առանձնահատկությունները, բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու պայմանները խախտելու համար պատասխանատվությունը։

Փոխադրողների նկատմամբ քաղաքացիության կամ գրանցման վայրի հատկանիշով որեւէ խտրականությունից խուսափելու համար անդամ պետությունները միջոցներ են ձեռնարկում, որպեսզի իրենց կողմից սահմանվող՝ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման պայմանները տարածվեն անդամ պետությունների՝ նման փոխադրումներ իրականացնող բոլոր փոխադրողների վրա։

V. Բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների ազատականացման փուլերը

Անդամ պետությունները փոխադարձ համաձայնությամբ իրավունք ունեն սահմանելու բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների անցկացման տարբեր մակարդակներ եւ արագություններ, եթե դա չի հակասում ավտոմոբիլային տրանսպորտի ոլորտում անդամ պետությունների՝ ինտեգրման ընդհանուր նպատակներին։

Ավտոմոբիլային փոխադրումների ոլորտում ինտեգրացիայի խորացմանը զուգընթաց՝ անդամ պետությունները կձեռնարկեն միջոցներ՝ կնքելու միջազգային պայմանագրեր եւ ընդունելու Միության շրջանակներում բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների տրամադրման, նման ծառայությունների տրամադրման նկատմամբ հսկողության պայմաններ եւ կանոններ սահմանող իրավական ակտեր, խախտման համար պատասխանատվության միջոցների ներդաշնակեցմանն ուղղված պահանջներ, ինչպես նաեւ կձեռնարկեն միջոցներ՝ փոխադրողներին միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացումը թույլատրող պայմանները ներդաշնակեցնելու համար։

Անդամ պետությունները հետեւողականորեն միջոցներ են իրականացնում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումները ազատականացնելու համար՝ ազատականացման աստիճանի որոշմամբ՝ հիմք ընդունելով հետեւյալ փուլերը՝

անցումային շրջան (մինչեւ 2015 թվականի դեկտեմբերի 31-ը)՝ իրականացվում են միջոցառումներ անդամ պետությունների տարածքների սահմաններում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների նկատմամբ արդյունավետ տրանսպորտային հսկողություն ապահովելու մասով Միության իրավունքի ձեւավորման վերաբերյալ.

I. փուլ՝ (2016 թվականի հունվարի 1-ից մինչեւ 2017 թվականի դեկտեմբերի 31-ը)՝

Ռուսաստանի Դաշնության կամ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում գրանցված փոխադրողներին Բելառուսի Հանրապետությունն իրավունք է տալիս Միության անդամ չհանդիսացող պետություններից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումը Բելառուսի Հանրապետության տարածքում ավարտելուց հետո դեպի գրանցման պետություն համընթաց ուղղությամբ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Բելառուսի Հանրապետության Գոմելի կամ Մոգիլյովի կամ Վիտեբսկի մարզերի տարածքում.

Ռուսաստանի Դաշնությունն իրավունք է տալիս՝

Բելառուսի Հանրապետության տարածքում գրանցված փոխադրողներին՝ Միության անդամ չհանդիսացող պետություններից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումը Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում ավարտելուց հետո դեպի գրանցման պետություն համընթաց ուղղությամբ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Ռուսաստանի Դաշնության Բրյանսկի կամ Պսկովսկի կամ Սմոլենսկի մարզերի տարածքում,

Հայաստանի Հանրապետության տարածքում գրանցված փոխադրողներին՝ Միության անդամ չհանդիսացող պետություններից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումը Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում ավարտելուց հետո դեպի գրանցման պետություն համընթաց ուղղությամբ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Ռուսաստանի Դաշնության Ռոստովի մարզի կամ Ստավրոպոլի երկրամասի կամ Հյուսիսային Օսիայի Հանրապետություն-Ալանիայի տարածքում,

Բելառուսի Հանրապետության կամ Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում գրանցված փոխադրողներին Հայաստանի Հանրապետությունն իրավունք է տալիս Միության անդամ չհանդիսացող պետություններից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումը Հայաստանի Հանրապետության տարածքում ավարտելուց հետո դեպի գրանցման պետություն համընթաց ուղղությամբ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Հայաստանի Հանրապետության Արագածոտնի կամ Լոռու կամ Տավուշի մարզերի տարածքում։

Ընդ որում, բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ կատարելիս բեռաթափումը պետք է իրականացվի բեռնաթափման օրվանից 3 օրացուցային օրվա ընթացքում այն անդամ պետությունում միջազգային փոխադրումն ավարտելու ժամանակ, որի տարածքում կատարվում է բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումը.

II փուլ՝ (2018 թվականի հունվարի 1-ից մինչեւ 2019 թվականի դեկտեմբերի 31-ը)՝

Ռուսաստանի Դաշնության կամ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում գրանցված փոխադրողներին Բելառուսի Հանրապետությունն իրավունք է տալիս Միության անդամ չհանդիսացող պետություններից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումը Բելառուսի Հանրապետության տարածքում ավարտելուց հետո դեպի գրանցման պետություն համընթաց ուղղությամբ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Բելառուսի Հանրապետության Գոմելի, Մոգիլյովի, Վիտեբսկի մարզերի տարածքում.

Ռուսաստանի Դաշնությունն իրավունք է տալիս՝

Բելառուսի Հանրապետության տարածքում գրանցված փոխադրողներին՝ Միության անդամ չհանդիսացող պետություններից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումը Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում ավարտելուց հետո դեպի գրանցման պետություն համընթաց ուղղությամբ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Ռուսաստանի Դաշնության Բրյանսկի, Պսկովի, Սմոլենսկի մարզերի տարածքում,

Հայաստանի Հանրապետության տարածքում գրանցված փոխադրողներին՝ Միության անդամ չհանդիսացող պետություններից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումը Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում ավարտելուց հետո դեպի գրանցման պետություն համընթաց ուղղությամբ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Ռուսաստանի Դաշնության Ռոստովի մարզի, Ստավրոպոլի երկրամասի, Հյուսիսային Օսիայի Հանրապետություն-Ալանիայի տարածքում,

Բելառուսի Հանրապետության կամ Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում գրանցված փոխադրողներին Հայաստանի Հանրապետությունն իրավունք է տալիս Միության անդամ չհանդիսացող պետություններից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումը Հայաստանի Հանրապետության տարածքում ավարտելուց հետո դեպի գրանցման պետություն համընթաց ուղղությամբ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Հայաստանի Հանրապետության Արագածոտնի, Լոռու, Տավուշի մարզերի տարածքում։

Ընդ որում, բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ կատարելիս բեռնաթափումը պետք է իրականացվի բեռնաթափման օրվանից 7 օրացուցային օրվա ընթացքում այն անդամ պետությունում միջազգային փոխադրումն ավարտելու ժամանակ, որի տարածքում կատարվում է բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումը.

III փուլ՝ (2020 թվականի հունվարի 1-ից մինչեւ 2024 թվականի դեկտեմբերի 31-ը),

Հայաստանի Հանրապետությունը, Բելառուսի Հանրապետությունը եւ Ռուսաստանի Դաշնությունը իրավունք են տալիս՝

Բելառուսի Հանրապետությունում գրանցված փոխադրողներին՝ Հայաստանի Հանրապետության կամ Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումն ավարտելուց հետո դեպի գրանցման պետություն համընթաց ուղղությամբ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Հայաստանի Հանրապետության կամ Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում գտնվող կետերի միջեւ։

Ռուսաստանի Դաշնությունում գրանցված փոխադրողներին՝ Հայաստանի Հանրապետության կամ Բելառուսի Հանրապետության տարածքում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումն ավարտելուց հետո դեպի գրանցման պետություն համընթաց ուղղությամբ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Հայաստանի Հանրապետության կամ Բելառուսի Հանրապետության տարածքում գտնվող կետերի միջեւ։

Հայաստանի Հանրապետության տարածքում գրանցված փոխադրողներին՝ Բելառուսի Հանրապետության կամ Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումն ավարտելուց հետո բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Բելառուսի Հանրապետության կամ Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում գտնվող կետերի միջեւ։

Ընդ որում, բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ կատարելիս բեռաթափումը պետք է իրականացվի բեռնաթափման օրվանից 7 օրացուցային օրվա ընթացքում այն անդամ պետությունում միջազգային փոխադրումն ավարտելու ժամանակ, որի տարածքում կատարվում է բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումը.

IV փուլ՝ (2025 թվականի հունվարի 1-ից).

անդամ պետություններից մեկի տարածքում գրանցված փոխադրողներին անդամ պետություններն իրավունք են տալիս ավտոմոբիլային տրանսպորտով մյուս անդամ պետության տարածքում բեռների միջազգային փոխադրումն ավարտելուց հետո միեւնույն տրանսպորտային միջոցով այդ մյուս անդամ պետության տարածքում գտնվող կետերի միջեւ բեռների մինչեւ 3 հաջորդական փոխադրում կատարել։

Ընդ որում, բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ կատարելիս վերջին բեռնաթափումը պետք է իրականացվի բեռնաթափման օրվանից 7 օրացուցային օրվա ընթացքում միջազգային փոխադրումն ավարտելու ժամանակ, այն անդամ պետությունում, որի տարածքում կատարվում է բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումը։

VI. Համագործակցությունը եւ փոխօգնությունը

Անդամ պետություններում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացմանն առնչվող վիճելի հարցերը լուծվում են խորհրդակցությունների ու բանակցությունների միջոցով։

Անդամ պետությունները փոխգործակցություն են իրականացնում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների կատարման համար սահմանված կարգի պահպանման նկատմամբ արդյունավետ հսկողություն ապահովելու նպատակներով։

Որեւէ անդամ պետությունում ավտոմոբիլային տրանսպորտով միջազգային բեռների փոխադրումները կարգավորող օրենսդրության՝ կատարված կամ հայտնաբերված խախտման դեպքում նման խախտում կատարած փոխադրողի գրանցման պետության իրավասու մարմինները պետք է համապատասխան միջոցներ ձեռնարկեն։

Այն անդամ պետության իրավասու մարմինները, որի տարածքում տեղի է ունեցել խախտումը, առավելագույն կարճ ժամկետներում, սակայն խախտումը բացահայտելու օրվանից ոչ ուշ, քան 6 շաբաթվա ընթացքում փոխադրողի գրանցման պետության իրավասու մարմիններ են ուղարկում հետեւյալ տեղեկությունները՝

խախտման նկարագրությունը, դրա կատարման վայրը, ամսաթիվը, ժամանակը,

նշանակված տույժերը։

Անդամ պետությունների իրավասու մարմինները տեղեկատվական տվյալների բազաներ են մուտքագրում իրենց տարածքում փոխադրողների կողմից ավտոմոբիլային տրանսպորտով կատարված միջազգային բեռների փոխադրումները կարգավորող օրենսդրության խախտումների եւ դրանց հաջորդած պատժամիջոցների վերաբերյալ տեղեկություններ։

Բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների կատարման համար սահմանված կարգի խախտումների վերաբերյալ տեղեկությունների փոխանակումն իրականացվում է անդամ պետություններում տրանսպորտային հսկողություն իրականացնող մարմինների ազգային ռեսուրսները, ինչպես նաեւ Միության արտաքին եւ փոխադարձ առեւտրի ինտեգրացված տեղեկատվական համակարգի ընդհանուր ռեսուրսն օգտագործելու միջոցով։

Անդամ պետությունները կձեռնարկեն միջոցներ՝ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման պայմանների ու կանոնների խախտման համար պատասխանատվությունն ապահովելու համար։ Նման միջոցները պետք է լինեն համակարգված, արդյունավետ, համաչափ եւ պետք է ունենան զսպող ներգործություն։

VII. Բեռնատար ավտոմոբիլային տրասպորտի ծառայությունների շուկայի պաշտպանության միջոցներ

Սույն Ծրագրի նպատակին հասնելու համար անդամ պետությունները Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի հետ համատեղ յուրաքանչյուր տարի անցկացնում են միջոցառումներ՝ ավտոտրանսպորտային ծառայությունների շուկայում իրավիճակը գնահատելու համար եւ որոշումներ են ընդունում ավտոտրանսպորտային ծառայությունների, այդ թվում՝ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների ներքին շուկաների հետագա բացման անհրաժեշտության վերաբերյալ։

Անդամ պետությունները յուրաքանչյուր տարի՝ մինչեւ մայիսի 1-ը, Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողով են ներկայացնում տեղեկություններ նախորդ տարվա դեկտեմբերի 31-ի դրությամբ ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումներ իրականացնելու համար թույլտվություն ունեցող փոխադրողների թվի, նշված ամսաթվի դրությամբ բեռների միջազգային փոխադրումներում ընդգրկված ավտոտրանսպորտային միջոցների թվի վերաբերյալ։

Անդամ պետությունները նաեւ յուրաքանչյուր տարի մինչեւ մայիսի 1-ը տեղեկացնում են Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովին բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման համար բաց մարզերում բեռների փոխադրումների վիճակագրության, բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների ժամանակ փոխադրվող բեռների բնույթի, ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների պայմանների խախտումների եւ կիրառված պատասխանատվության միջոցների վերաբերյալ։

Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովն օգտագործում է ներկայացված տեղեկությունները Միության տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի վիճակի վերաբերյալ հաշվետվություն կազմելու համար, ապահովում է դրա քննարկումը տրանսպորտի ոլորտում անդամ պետությունների լիազորված մարմինների նախարարների (տրանսպորտի նախարարների) խորհրդակցության ժամանակ։

Հաշվետվությունը պետք է պարունակի շուկայական կոնյուկտուրայի վերլուծությունը, այդ թվում՝ հսկողության մեթոդների արդյունավետության գնահատումը, անդամ պետությունների ավտոտրանսպորտային ծառայությունների շուկաների վրա բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների ազդեցության աստիճանը, ինչպես նաեւ այն գնահատականը, թե արդյոք կանոնների ներդաշնակեցման աստիճանը թույլ է տալիս ուրվագծել ավտոտրանսպորտային ծառայությունների, այդ թվում՝ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների ներքին շուկաների հետագա բացումը։

Ավտոտրանսպորտային ծառայությունների այնպիսի ներքին շուկայի անկայուն կոնյուկտուրայի դեպքում, որը սրվում է բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու համար բաց շրջաններում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների հետեւանքով, անդամ պետությունները Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովի աջակցությամբ անցկացնում են խորհրդակցություններ՝ բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների շուկայի պաշտպանության համար միջոցներ ձեռնարկելու նպատակով։

Ընդ որում, ավտոտրանսպորտային ծառայությունների ներքին շուկայի «անկայուն կոնյուկտուրա» ասելով պետք է հասկանալ շուկայում այնպիսի խնդիրների առկայություն, որոնցով պայմանավորվում է պահանջարկի նկատմամբ առաջարկի լուրջ եւ պոտենցիալ կայուն գերազանցումը, որը սպառնալիք է ստեղծում զգալի թվով փոխադրողների ֆինանսական կայունության եւ գործունեության համար։

Բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների շուկայի պաշտպանության միջոցների թվին կարող է դասվել առանձին մարզերում (շրջաններում) բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու հասանելիության ժամանակավոր սահմանափակումը։

Որպես բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների շուկայի պաշտպանության եւ միջազգային ու ներքին փոխադրողների շահերի միջեւ հավասարակշռությունը պահպանելու միջոց՝ կարող է նաեւ կիրառվել բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներում ընդգրկված փոխադրողների թվի քվոտավորումը։

Բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների շուկայի պաշտպանության միջոցները կիրառվում են ոչ ավելի, քան 6 ամսվա ընթացքում եւ մեկ անգամ կարող են երկարաձգվել նույն ժամկետով։

Պաշտպանական միջոցների կիրառման մասին պետք է տեղեկացվեն բոլոր այն անդամ պետությունները, որոնք իրենց տարածքում փոխադարձ հիմունքներով ապահովում են բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման հասանելիությունը։

Բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների ազատականացումը պետք է անցկացվի աստիճանաբար եւ ուղեկցվի ազգային մակարդակում դրանց իրականացման նկատմամբ արդյունավետ հսկողության մեխանիզմի ստեղծմամբ։

VIII. Անդամ պետությունների օրենսդրության ներդաշնակեցման միջոցներ

Անդամ պետությունները միջոցներ կձեռնարկեն Միության շրջանակներում ավտոտրանսպորտային գործունեության իրավական կարգավորումը կատարելագործելու համար։

Անդամ պետությունների տարածքներում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների նկատմամբ գործուն ու արդյունավետ հսկողության մեխանիզմի, ինչպես նաեւ տրանսպորտային հսկողության արդյունքների վերաբերյալ տվյալների փոխանակման մեխանիզմի ստեղծման համար կպահանջվի տրանսպորտային հսկողության մարմինների փոխգործակցության եւ տեղեկատվական տվյալների փոխանակման առանձնահատկությունները, բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների կատարումը հավաստող փաստաթղթերի ցանկը սահմանող ակտի ընդունում։

Բացի դրանից՝ կպահանջվի անդամ պետությունների օրենսդրության մեջ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման պայմանների խախտման համար պատասխանատվության միջոցները ներդաշնակեցնելու մասով փոփոխությունների կատարում, ինչպես նաեւ անդամ պետություններում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու համար իրավական հիմքի ստեղծում։

Ենթակա են թարմացման հետեւյալ ակտերը.

միջազգային պայմանագրերը՝

Հայաստանի Հանրապետության կառավարության եւ Բելառուսի Հանրապետության կառավարության միջեւ «Միջազգային ավտոմոբիլային հաղորդակցության մասին» 1997 թվականի սեպտեմբերի 20-ի համաձայնագիրը (հոդված 9),

Բելառուսի Հանրապետության կառավարության եւ Ղազախստանի Հանրապետության կառավարության միջեւ «Միջազգային ավտոմոբիլային հաղորդակցության մասին» 2004 թվականի հունվարի 19-ի համաձայնագիրը (հոդված 7),

Ղազախստանի Հանրապետության կառավարության եւ Ռուսաստանի Դաշնության կառավարության միջեւ «Միջազգային ավտոմոբիլային հաղորդակցության մասին» 2003 թվականի ապրիլի 15-ի համաձայնագիրը (հոդված 10),

Ռուսաստանի Դաշնության տրանսպորտի նախարարության եւ Բելառուսի Հանրապետության տրանսպորտի նախարարության միջեւ «Ավտոմոբիլային հաղորդակցության մասին» 1992 թվականի հուլիսի 20-ի համաձայնագիրը, անդամ պետությունների օրենսդրությունը:

Բելառուսի Հանրապետությունում՝

«Ավտոմոբիլային տրանսպորտի եւ ավտոմոբիլային փոխադրումների մասին» Բելառուսի Հանրապետության 2014 թվականի հուլիսի 14-ի թիվ 278-3 օրենքը (հոդված 19)։

Ռուսաստանի Դաշնությունում՝

«Միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման նկատմամբ պետական հսկողության եւ դրանց կատարման կարգի խախտման համար պատասխանատվության մասին» 1998 թվականի հուլիսի 24-ի թիվ 127-ՖԶ դաշնային օրենքը (հոդված 7),

Ռուսաստանի Դաշնության կառավարության 1998 թվականի հոկտեմբերի 31-ի «Միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման նկատմամբ պետական հսկողության մասին» թիվ 1272 որոշումը (2012 թվականի հունվարի 26-ի խմբագրությամբ)։

Ղազախստանի Հանրապետությունը պլանավորում է սույն Ծրագրի իրագործումն սկսել 2025 թվականի հունվարի 1-ից։

IX. Ծրագրի իրագործման սոցիալ-տնտեսական արդյունքը եւ դրան հասնելու միջոցները

Պլանավորվում է, որ սույն Ծրագրի իրագործումը դրական արդյունք կունենա հետեւյալ առումներով՝

շուկայում մրցակցության համար պայմանների ստեղծում, որը խթան կհանդիսանա ավտոտրանսպորտային ընկերությունների աշխատանքի արդյունավետությունը բարձրացնելու, բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոցների հավաքակայանի նորացման համար,

դատարկ վազքերի երկարության եւ ծավալի նվազեցում,

պահանջարկի եւ առաջարկի միջեւ ժամանակավոր անհավասարակշռության խնդրի լուծում,

սպառողների կրած տրանսպորտային ծախսերի եւ փոխադրվող բեռների գնի մեջ տրանսպորտային բաղադրիչի տեսակարար կշռի նվազեցում,

ճանապարհային երթեւեկության անվտանգության բարձրացում,

շրջակա միջավայրի վրա վնասակար ներգործության նվազեցում՝ ներքին շուկայում ժամանակակից բեռնատար ավտոմոբիլների օգտագործումն ընդլայնելու հաշվին։

Սույն Ծրագրի նպատակներին եւ դրական սոցիալ-տնտեսական արդյունքի հասնելու համար անհրաժեշտ է անդամ պետությունների կողմից հետեւյալ համատեղ գործողությունների անցկացումը՝

անդամ պետությունների միջեւ միջազգային ավտոմոբիլային հաղորդակցության մասին կնքված միջազգային պայմանագրերում եւ անդամ պետությունների օրենսդրության մեջ՝ անդամ պետությունների միջազգային փոխադրողների ավտոտրանսպորտային միջոցներով բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներն արգելող դրույթները վերացնելու մասով փոփոխությունների կատարում,

ավտոտրանսպորտային գործունեության ոլորտում անդամ պետությունների օրենսդրության ներդաշնակեցում (ներառյալ համընդհանուր ճանաչում ունեցող միջազգային նորմերի, ծառայությունները մատուցելու ժամանակ օգտագործվող սարքավորումներին ներկայացվող տեխնիկական պահանջների հիման վրա (ավտոտրանսպորտային միջոցների քաշային եւ եզրաչափային պարամետրեր) ավտոտրանսպորտային գործունեությունը եւ տրանսպորտային հսկողությունը կանոնակարգող ստանդարտների, ցուցումների եւ տեխնիկական պայմանների ներդաշնակեցումը),

Միության տարածքում տրանսպորտային հսկողության մեխանիզմի ստեղծում, բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների արդյունավետ դիտանցում իրականացնելու համար տվյալների բազաների վարման եւ հսկողություն իրականացնող մարմինների միջեւ տեղեկատվության փոխանակման ապահովում,

բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների նկատմամբ արդյունավետ դիտանցում իրականացնելու համար ֆինանսական ռեսուրսների անբավարարության վերացում,

շարժակազմի նորացման համար պայմանների ստեղծում,

ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջազգային փոխադրումները խոչընդոտող, այդ թվում՝ ապահովագրական պոլիսների ճանաչմանը վերաբերող խոչընդոտների վերացում,

բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների շուկայի կարգավորման մեխանիզմի եւ համակարգի ստեղծում (ներառյալ Միության շրջանակներում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների փուլային ազատականացման հետ կապված վիճելի հարցերի քննարկումը)։

Հսկողության մեթոդների արդյունավետության բարձրացումը եւ համապատասխան մասնագիտություն ունեցող աշխատողների համար աշխատանքի պայմանների բարելավումը, բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման կանոնների, ինչպես նաեւ աշխատանքային օրենսդրության ներդաշնակեցումը թույլ կտան ազատականացման եզրափակիչ փուլում գործարկել Եվրասիական տնտեսական միության փոխադրողների ինստիտուտը։

ՀԱՎԵԼՎԱԾ

Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետություններից մեկի տարածքում գրանցված փոխադրողների կողմից Եվրասիական տնտեսական միության այլ անդամ պետության տարածքում գտնվող կետերի միջեւ բեռների ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման համար փուլային ազատականացման՝ 2016-ից մինչեւ 2025 թվականն ընկած ժամանակահատվածի համար նախատեսված ծրագրի

ՑԱՆԿ

վիճակագրական ցուցանիշների

Աղյուսակ 1

Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետություններում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրում

(մլն տ)

|  | 2005 թվական | 2010 թվական | 2011 թվական | 2012 թվական | 2013 թվական | 2013 թվական/ 2005 թվական |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Հայաստանի Հանրապետություն | 4,5 | 6,2 | 4,9 | 6,8 | 7,3 | 163,39 % |
| Բելառուսի Հանրապետություն | 100,7 | 166,9 | 191,0 | 189,3 | 192,5 | 191,19% |
| Ղազախստանի Հանրապետություն | 1511,1 | 1971,8 | 2475,5 | 2718,4 | 2983,4 | 197,43 % |
| Ռուսաստանի Դաշնություն | 6685 | 5236 | 5663 | 5842 | 5635 | 84,29 % |
| Եվրասիական տնտեսական միություն | 8301,3 | 7380,9 | 8334,4 | 8756,5 | 8818,2 | 106,23 % |

Աղյուսակ 2

Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետություններում ավտոմոբիլային տրանսպորտի բեռնաշրջանառությունը

(մլրդ տ/կմ)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2005 թվական | 2010 թվական | 2011 թվական | 2012 թվական | 2013 թվական | 2013 թվական/ 2005 թվական |
| Հայաստանի Հանրապետություն | 0,06 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,5 | 871,35 % |
| Բելառուսի Հանրապետություն | 9,4 | 16,0 | 19,4 | 22,0 | 25,6 | 273,80 % |
| Ղազախստանի Հանրապետություն | 47,1 | 80,3 | 121,1 | 132,3 | 145,3 | 308,49 % |
| Ռուսաստանի Դաշնություն | 194 | 199 | 223 | 249 | 250 | 128,87 % |
| Եվրասիական տնտեսական միություն | 250,5 | 295,6 | 363,8 | 403,7 | 421,4 | 168,21 % |

Աղյուսակ 3

Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետություններում տրանսպորտի բոլոր տեսակներով փոխադրումների ծավալում (չհաշված խողովակաշարային տրանսպորտը) ավտոմոբիլային տրանսպորտի տեսակարար կշիռը

(տոկոս)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2005 թվական | 2008 թվական | 2009 թվական | 2010 թվական | 2011 թվական | 2012 թվական | 2013 թվական |
| Հայաստանի Հանրապետություն | 63,08 | 64,68 | 65,64 | 66,85 | 60,12 | 66,33 | 69,02 |
| Բելառուսի Հանրապետություն | 44,00 | 46,22 | 48,98 | 53,32 | 54,49 | 54,55 | 57,12 |
| Ղազախստանի Հանրապետություն | 87,10 | 86,36 | 86,97 | 87,82 | 89,67 | 90,05 | 90,90 |
| Ռուսաստանի Դաշնություն | 82,34 | 82,22 | 80,81 | 78,28 | 78,59 | 78,70 | 78,60 |
| Եվրասիական տնտեսական միություն | 82,27 | 82,02 | 81,17 | 79,74 | 80,72 | 81,09 | 81,66 |

Աղյուսակ 4

Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետություններում տրանսպորտի բոլոր տեսակների բեռնաշրջանառության մեջ (չհաշված խողովակաշարային տրանսպորտը) ավտոմոբիլային տրանսպորտի տեսակարար կշիռը

(տոկոս)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2005 թվական | 2008 թվական | 2009 թվական | 2010 թվական | 2011 թվական | 2012 թվական | 2013 թվական |
| Հայաստանի Հանրապետություն | 7,71 | 19,99 | 20,00 | 23,85 | 25,81 | 31,34 | 36,08 |
| Բելառուսի Հանրապետություն | 17,62 | 21,85 | 23,96 | 25,68 | 28,17 | 31,21 | 36,79 |
| Ղազախստանի Հանրապետություն | 21,49 | 22,73 | 24,99 | 27,06 | 34,79 | 35,65 | 38,30 |
| Ռուսաստանի Դաշնություն | 8,81 | 8,70 | 8,18 | 8,40 | 8,95 | 9,57 | 9,72 |
| Եվրասիական տնտեսական միություն | 10,12 | 10,38 | 10,31 | 10,83 | 12,50 | 13,25 | 13,95 |

Աղյուսակ 5

Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետություններում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրման միջին հեռավորության դինամիկան

(կիլոմետրեր)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 2005 թվական | 2012 թվական | 2013 թվական |
| Հայաստանի Հանրապետություն | 12,3 | 58,6 | 66,1 |
| Բելառուսի Հանրապետություն | 73,5 | 116,8 | 128,7 |
| Ղազախստանի Հանրապետություն | 31,2 | 48,7 | 48,7 |
| Ռուսաստանի Դաշնություն | 29 | 42,5 | 44,3 |

Աղյուսակ 6

Եվրասիական տնտեսական միության անդամ պետություններում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների ծավալների դինամիկան

(նախորդ տարվա նկատմամբ տոկոսներով)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2005 թվական | 2008 թվական | 2009 թվական | 2010 թվական | 2011 թվական | 2012 թվական | 2013 թվական |
| Հայաստանի Հանրապետություն | 142,1 | 101,2 | 80,8 | 104,4 | 112,9 | 105,1 | 100,7 |
| Բելառուսի Հանրապետություն | 114,3 | 118,1 | 102,3 | 124,6 | 114,4 | 99,1 | 101,7 |
| Ղազախստանի Հանրապետություն | 104,6 | 103,2 | 98,1 | 116,8 | 125,5 | 109,8 | 109,7 |
| Ռուսաստանի Դաշնություն | 101,8 | 100,5 | 76,0 | 99,9 | 108,2 | 103,2 | 96,5 |
| Եվրասիական տնտեսական միություն | 102,4 | 101,2 | 80,8 | 104,4 | 112,9 | 105,1 | 100,7 |