ԵՎՐԱՍԻԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ԲԱՐՁՐԱԳՈՒՅՆ ԽՈՐՀՐԴԻ

ՈՐՈՇՈՒՄ

8 մայիսի 2015 թվականի **թիվ 13** քաղ. Մոսկվա

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 ծրագրի վերաբերյալ

«Համակարգված (համաձայնեցված) տրանսպորտային քաղաքականության մասին» արձանագրության II բաժնի 6-րդ կետի համաձայն («Եվրասիական տնտեսական միության մասին» 2014 թվականի մայիսի 29-ի պայմանագրի հավելված թիվ 24) Եվրասիական տնտեսական բարձրագույն խորհուրդը **որոշեց՝**

1. Հաստատել 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 կցվող ծրագիրը՝ 2016-ից մինչեւ 2025 թվականն ընկած ժամանակահատվածի համար:

2. Եվրասիական տնտեսական միության կառավարություններին՝ ապահովել անդամ պետությունների կողմից 2016 թվականի հունվարի 1-ից սույն որոշմամբ հաստատված ծրագրի իրականացման համար անհրաժեշտ միջոցառումների անցկացումը:

3. Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովին՝ ապահովել Եվրասիական

տնտեսական միության անդամ պետությունների կողմից սույն որոշմամբ հաստատված ծրագրի կատարման նկատմամբ մոնիթորինգը եւ տեղեկացնել Եվրասիական տնտեսական բարձրագույն խորհրդին բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների ազատականացման փուլերից յուրաքանչյուրի իրականացման արդյունքների վերաբերյալ:

Եվրասիական տնտեսական բարձրագույն խորհրդի անդամներ՝

Հայաստանի Հանրապետությունից	**Բելառուսի Հանրապետությունից**	**Ղազախստանի Հանրապետությունից**	**Ռուսաստանի Դաշնությունից**

ՀԱՍՏԱՏՎԱԾ Է

Եվրասիական տնտեսական
բարձրագույն խորհրդի 2015
թվականի մայիսի 8-ի թիվ 13
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

Ծրագրի անձնագիր

Անվանում	-	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 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 հասանելիության դյուրինացում
Խնդիրները	-	անդամ պետություններից մեկի տարածքում գրանցված փոխադրողի կողմից այլ անդամ պետության տարածքում տեղակայված 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 բաժնի նվազեցում (տոկոս), ավտոտրանսպորտային ծառայությունների ներքին շուկայում բեռների ոչ իրավաչափ կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների բացասական ազդեցության բացառում, անդամ պետության ավտոմոբիլային փոխադրումների ընդհանուր ծավալում այլ անդամ պետությունների փոխադրողների կողմից կատարված բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների տեսակարար կշիռը (տոկոս), բեռների փոխադրման ծախսերի նվազեցում, ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրում իրականացնելու կարգի խախտումների քանակի նվազեցում

Փուլերն ու ժամկետները	-	Ծրագիրը երկարաժամկետ բնույթ է կրում եւ ենթակա է 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 փոխադրումների տրանսպորտային միջոցների արդիականացման եւ նավիգացիոն միջոցներով դրանց հագեցման համար անհրաժեշտ ֆինանսավորման ծավալները ճշգրտվում են անդամ պետությունների կողմից՝ ըստ անհրաժեշտության
Ակնկալվող վերջնական արդյունքները	-	դատարկ վազքերի տարածականության եւ տեսակարար կշռի նվազեցում, բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների սպառողների տրանսպորտային ծախսերի նվազեցում, բեռների միջպետական փոխադրումներ իրականացնելիս ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործման արդյունավետության բարձրացում, Ավտոտրանսպորտային ծառայությունների շուկայում մրցակցության զարգացման եւ բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոցների արդիականացման համար պայմանների ստեղծում, շրջակա միջավայրի վրա վնասակար ազդեցության նվազեցում, Միության շրջանակներում բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների տրամադրման միասնական պայմանների ու կանոնների սահմանում
Ծրագրի իրականացման	-	իրականացման նկատմամբ հսկողությունը իրագործում են՝

նկատմամբ հսկողությունը	Հայաստանի Հանրապետությունում՝ Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ կապի նախարարությունը եւ Հայաստանի Հանրապետության տրանսպորտի եւ կապի նախարարության տրանսպորտային տեսչությունը, Բելառուսի Հանրապետությունում՝ Բելառուսի Հանրապետության տրանսպորտի եւ հաղորդակցության նախարարությունը եւ Բելառուսի Հանրապետության տրանսպորտի եւ հաղորդակցության նախարարության տրանսպորտային տեսչությունը, Ղազախստանի Հանրապետությունում՝ Ղազախստանի Հանրապետության ներդրումների եւ զարգացման նախարարությունը եւ 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 հանդիսանում է միասնական տրանսպորտային տարածքի, Միության տրանսպորտի ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ձեւավորման եւ անդամ պետությունների կողմից ավտոտրանսպորտային ծառայությունների տրամադրման փուլային ազատականացման գործընթացների տրամաբանական շարունակությունը:

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

Անդամ պետությունների միջեւ արտաքին տնտեսական կապերը

ապահովվում են տրանսպորտի գործնականապես 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 գործնականապես բոլոր ոլորտները:

Տրանսպորտի մյուս տեսակների համեմատ ավտոմոբիլային տրանսպորտի առավելություններն են դրա շահագործողական եւ կոմերցիոն շարժունակությունը, տրանսպորտի մյուս տեսակների հետ փոխգործողության համար տեխնոլոգիական հարմարվածությունը եւ բեռների դռնից դուռ առաքման հնարավորությունը»:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտը ձեռնարկատիրության զարգացման հիմնական տարրերից մեկն է, հատկապես փոքր եւ միջին գործարարության, որն ամենից ավելի է շահագրգռված բեռները ոչ մեծ խմբաքանակներով ուղարկելու մեջ:

Պայմանագրում՝ ինտեգրումը խորացնելու եւ անդամ պետությունների տարածքներում գրանցված փոխադրողներին Միության ամբողջ տարածքում առանց թույլտվություն ստանալու անհրաժեշտության բեռների միջպետական ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու դրույթների, այդ թվում՝ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների փուլային ազատականացման մասին դրույթների ամրագրումը Միության շրջանակներում բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ձեւավորման սկիզբն է:

Սույն Ծրագրում «բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ» նշանակում է մեկ անդամ պետության տարածքում գրանցված փոխադրողի կողմից այլ անդամ պետության տարածքում տեղակայված կետերի միջեւ բեռների փոխադրումների իրականացում ավտոմոբիլային տրանսպորտով:

I. Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների շուկայի վիճակի ուսումնասիրություն

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների շուկայի վիճակի 2005-2013 թվականների ուսումնասիրությունը անցկացվել է հաշվի առնելով Ավտոմոբիլային տրանսպորտի միջազգային միության «Միասնական տնտեսական տարածքում ավտոմոբիլային տրանսպորտի վիճակի» հետազոտությունները (այսուհետ՝ ԱՏՄՄ հետազոտություններ), 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 ավելացման ընդհանուր միտում:

2013 թվականին ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների ծավալում անդամ պետությունների բաժինը ընդհանուր առմամբ շարունակում է մնալ բարձր եւ կազմում է 82.8 տոկոս, սակայն տարբերվում է ըստ

անդամ պետությունների: Ամենափոքր բաժինն ընկնում է Բելառուսի Հանրապետության ավտոմոբիլային տրանսպորտին (55.2 տոկոս), սակայն դիտվում է աճի միտում: Ռուսաստանի Դաշնությունում եւ Ղազախստանի Հանրապետությունում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների բաժինը կազմում է բեռների փոխադրումների ընդհանուր ծավալի համապատասխանաբար 80.2 եւ 91 տոկոսը (սույն Ծրագրի հավելվածի 3-րդ աղյուսակ):

ԱՏՄՄ-ի հետազոտությունների համաձայն 2005-2013 թվականներին դիտվում 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) առաջանցիկ տեմպերով աճել է ավտոմոբիլային տրանսպորտի բաժինը 2005 թվականի մակարդակի համեմատությամբ՝ 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 ավելացում:

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):

2005-2013 թվականներին անդամ պետությունների ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների ծավալների դինամիկան

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 գրանցվել է ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումներ իրականացնող 131 տրանսպորտային ընկերություն, որոնցից 51-ը մտնում են Հայաստանի Հանրապետության միջազգային փոխադրումների ասոցիացիայի (AirCA) կազմի մեջ:

Ներկայումս բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոցների պարկը ունի մոտ 15 հազար ավտոմոբիլ:

Մոտ 650 բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոցներ միջպետական փոխադրումներ են իրականացնում միջազգային ճանապարհային փոխադրումների համակարգով (ՄՃՓ): Վերջին 3 տարիների ընթացքում ՄՃՓ գրքույկների տրամադրումը ավելացել է 30 տոկոսով:

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

Հայաստանի Հանրապետությունում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների միջին հեռավորությունը 2013 թվականին կազմել է 66.1 կմ:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումները

իրականացվում են 19 օտարերկրյա պետությունների տարածքներում:

Հայաստանի Հանրապետությունում ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների տարածականությունը կազմում է 7792 կմ, որից 1963.8 կմ-ը հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներ են եւ 5828.2 կմ-ը տեղական (մարզային) նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներ են:

Եվրոպա-Կովկաս-Ասիա տրանսպորտային միջանցքի շրջանակներում Հայաստանի Հանրապետությունում իրականացվում է 556 կմ տարածականությամբ Հյուսիս-Հարավ ավտոմոբիլային ճանապարհի շինարարության նախագծի իրագործումը: Նախագծի իրագործման ժամկետը՝ 2009-2019 թվականներ: Երկրի հյուսիսն ու հարավը իրար կապող ճանապարհը պետք է համապատասխանի միջազգային ստանդարտներին:

2. Ավտոմոբիլային տրանսպորտը Բելառուսի Հանրապետությունում

2013 թվականին Բելառուսի Հանրապետությունում 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 հեռավորությունը 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, որոնցից 285 հազարը պատկանում են իրավաբանական անձանց, 128 հազարը անձնական սեփականություն են:

Բելառուսի Հանրապետությունում ավտոմոբիլային տրանսպորտով

բեռների միջպետական 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-րդ եւ Եվրո-5-րդ էկոլոգիական դասերի 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 Հանրապետությունում 3700-ից ավելի տնտեսավարող սուբյեկտներ իրականացնում են ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումներ, դրանցից ավելի քան 1000 տնտեսավարող սուբյեկտները մտնում են Ավտոմոբիլային փոխադրողների միջազգական ասոցիացիայի (ԵԱՄԱՊ) կազմի մեջ:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումներ են իրականացվում 40 օտարերկրյա պետությունների տարածքներում:

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

Բելառուսի Հանրապետության տարածքը հատում են երկու տրանսեվրոպական տրանսպորտային միջանցքներ, որոնց համար ըստ

միջազգային դասակարգման սահմանվել են II (Արեւմուտք-Արեւելք) եւ IX (Հյուսիս-Հարավ) համարները՝ IX Բ ճյուղավորմամբ:

Մ-1/Ե-30 Բրեստ-Մինսկ-Ռուսաստանի Դաշնության սահման ավտոմոբիլային ճանապարհը հանդիսանում է տրանսեվրոպական տրանսպորտային II՝ Բեռլին-Վարշավա-Մինսկ-Մոսկվա-Նիժնի Նովգորոդ միջանցքի տեղամասն է, որը իրար է կապում Գերմանիան, Լեհաստանը, Բելառուսի Հանրապետությունը եւ Ռուսաստանի Դաշնությունը: Այս տրանսպորտային միջանցքը Եվրոպական Միության կողմից սահմանվել է որպես տրանս-եվրոպական տրանսպորտային միջանցքների մեջ բարձրագույն առաջնահերթություն՝ հաշվի առնելով այն կարեւոր նշանակությունը, որ ունեն արեւելքից արեւմուտք դրանով անցնող առեւտրային հոսքերը: Բելառուսի Հանրապետության տարածքով դրա տարածականությունը կազմում է 610 կմ, առանձին տեղամասերում երթեւեկության ինտենսիվությունը հասնում է օրեկան 8.5-10 հազար ավտոմոբիլի:

Ռուսաստանի Դաշնության սահման-Վիտեբսկ-Գոմել-Ուկրաինայի սահման Մ-8/Ե-95 ավտոմոբիլային ճանապարհը հատում է Բելառուսի Հանրապետությունը հյուսիսից հարավ, ունի 456 կմ տարածականություն եւ տրանս-եվրոպական տրանսպորտային IX միջանցքի տեղամասն է, որն իրար է կապում Ֆինլանդիան, Լիտվան, Ռուսաստանի Դաշնությունը, Բելառուսի Հանրապետությունը, Ուկրաինան, Մոլդովան, Ռումինիան, Բուլղարիան եւ Հունաստանը:

Այդ միջանցքի IX Բ՝ Գոմել-Մինսկ-Վիլնյուս-Կլայպեդ-Կալինինգրադ ճյուղավորման տարածականությունը Բելառուսի Հանրապետության տարածքով կազմում է 468 կմ: Տվյալ ճյուղավորումը ապահովում է Արեւելյան Ուկրաինայի եւ Կենտրոնական Ռուսաստանի մարզերից բեռնատերերի ելքը դեպի Կլայպեդի, 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 բեռատար ավտոտրանսպորտային միջոց:

Ղազախստանի Հանրապետությունում գրանցվել է ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումներ իրականացնող 2456 տրանսպորտային ընկերություն, որոնցից 335-ը մտնում են Ղազախստանի Հանրապետության միջազգային փոխադրողների միության (ԿազԱՏՕ) կազմի մեջ:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումներում ընդգրկված է ավելի քան 12 հազար բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոց: 5987 բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոց փոխադրումներ է իրականացնում ՄՃՓ համակարգով:

2013 թվականին Ղազախստանի Հանրապետությունում Ղազախստանի ավտոոխադրողների շուկայի բաժինը միջպետական փոխադրումների շուկայում կազմել է 37 տոկոս, որը 3 տոկոսով ավելի է նախորդ տարվա ցուցանիշներից:

ԿազԱՏՕ-ի տվյալներով 2009-2013 տարիներին Եվրո-0, Եվրո-1 եւ Եվրո-2 էկոլոգիական դասի ավտոմոբիլների քանակը նվազել է 74.1 տոկոսից մինչեւ 45.6 տոկոս: Եվրո-3, Եվրո-4 եւ Եվրո-5 էկոլոգիական դասի ավտոմոբիլների քանակը ավելացել է 25.9 տոկոսից մինչեւ 54.4 տոկոս:

Փոխադրումների միջին հեռավորությունը կազմում է 48.7 կմ, որը գործնականում համապատասխանում է Միության մասշտաբով միջին ցուցանիշներին (47,3 կմ):

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

Բեռների հիմնական ծավալը միջպետական փոխադրումներում փոխադրվում է անդամ պետությունների, Եվրոպայի պետությունների, Կենտրոնական Ասիայի եւ Չինաստանի արտահանման-ներմուծման հաղորդակցությամբ:

ԿԱՀԱՏՕ-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:

Ասիայի ուղղությամբ բեռների հոսքի հիմքը կազմում են Չինաստանը (80.8 տոկոս) եւ Թուրքիան (14.4 տոկոս):

Ղազախստանի Հանրապետության տարածքով անցնում եւ ձեւավորվում են 3 միջպետասկան տրանսպորտային միջանցքներ, որոնց հետագա զարգացումը ունի ռազմավարական նշանակություն, այդ թվում նաեւ՝ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելիս՝

ՏՐԱՍԵԿԱ՝ Արեւելյան Եվրոպա- Կենտրոնական Ասիա Սեւ ծովի, Կովկասի եւ Կասպից ծովի վրայով,

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

Արեւմտյան Եվրոպա-Արեւմտյան Չինաստան:

Արեւմտյան Եվրոպա-Արեւմտյան Չինաստան միջազգային միջանցքը ունի 8445 կմ տարածականություն, 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, նվազեցնել 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»՝ ազատ տնտեսական գոտում, «Հորգոս»՝ Ալմաթի, Աստանա եւ այլ քաղաքներում:

Ղազախստանի Հանրապետության ռազմավարական նպատակներին համապատասխան մինչեւ 2020 թվականը ծրագրվում է ստեղծել ժամանակակից ավտոճանապարհային ցանց, որը իրար կկապի խոշոր քաղաքներ եւ բնակավայրեր:

Դրա համար կկառուցվեն եւ կվերանորոգվեն հանրապետական նշանակության մոտ 16 հազար կմ ավտոմոբիլային ճանապարհներ: Նաեւ հատուկ ուշադրություն կդարձվի 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 ավտոմոբիլային տրանսպորտի նկատմամբ սեփականության ոչ պետական ձեւ ունեցող ձեռնարկությունների կողմից իրականացվում է բեռների փոխադրումների 95.8 տոկոսը:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրվող բեռների կառուցվածքում 83 տոկոսը կազմում են դիզովի բեռները, պարենային ապրանքների բաժինը կազմում է մոտ 8.5 տոկոս, փայտանյութին եւ ժողովրդական սպառման ապրանքներին բաժին է ընկնում 3-ական տոկոս:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումները իրականացվում են 45 օտարերկրյա պետությունների տարածքներում:

Ավտոտրանսպորտային ծառայությունների շուկան բնութագրվում է մասնակիցների մեծ քանակությամբ: Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում բեռների փոխադրումներ են իրականացնում ավելի քան 6 մլն ավտոմոբիլներ: Սրա հետ կապված շուկայում մրցակցության մակարդակը շատ բարձր է:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումների շուկան բնութագրվում է ինչպես Ռուսաստանի ընկերությունների, այնպես էլ օտարերկրյա փոխադրողների մրցակցության բարձր մակարդակով:

Միջպետական փոխադրումներում ներգրավված է ավելի քան 50 հազար ավտոտրանսպորտային միջոց, 36 հազար տրանսպորտային միջոց պատկանում է Միջազգային ավտոմոբիլային փոխադրողների ասոցիացիայի անդամներին (АСМАП):

2012 թվականին ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական

փոխադրումների նկատմամբ թույլտվություն ունեին մոտ 7.4 հազար ձեռնարկություններ: Դրանցից միջպետական շուկայում պարբերական ռեժիմով աշխատում են շուրջ 4.5 հազար փոխադրողներ:

2014 թվականի հունվարի 1-ի դրությամբ ԱՀՄԱՊ պարկի 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 տարածականությունը կազմում է 50.7 հազար կմ: Ծրագրվում է կառուցել եւ վերակառուցել դաշնային համաֆինանսավորում նախատեսող դաշնային նշանակության 7.4 հազար կմ ավտոմոբիլային ճանապարհներ եւ տարածաշրջանային ու տեղական նշանակության՝ 6.7 հազար կմ ավտոմոբիլային ճանապարհներ:

Համաձայն ԱՏՄՄ-ի հետազոտությունների միջազգային տրանսպորտային միջանցքների մեջ մտնող ավտոմոբիլային ճանապարհների ռուսական հատվածների զգալի տարածականություններում գործնականորեն սպառված են կամ բացակայում են փոխադրումներ իրականացնելու հնարավորությունները:

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

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

Մ-10 «Սկանդինավիա» ավտոմոբիլային ճանապարհին (Սանկտ Պետերբուրգ- Վիբորգ-Ֆինլանդիայի հետ սահման տեղամասում)՝ տեղամասերի անբավարար անցունակություն Ռուսաստանի Դաշնության «Բրուսնիչնոյե» եւ «Տորֆյանովկա» պետական սահմանի բազմակողմանի ավտոմոբիլային

անցակետերի մատույցներում,

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

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

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

Ավտոմոբիլային թիվ 1 երթուղու մի շարք տեղամասեր՝

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

Մ-5 «Ուրալ» ավտոմոբիլային ճանապարհին (Մոսկվա - Ռյազան - Պենզա - Սամարա - Ուֆա - Չելյաբինսկ):

520 կմ տարածականությամբ Կենտրոնական օղակաձեւ ավտոմոբիլային ճանապարհը (ԿՕԱՃ) պետք է դառնա ենթակառուցվածքի կարեւորագույն նախագիծ:

II. Ծրագրի իրագործման նպատակը, խնդիրներն ու ժամկետները

Սույն Ծրագիրը ուղղված է Միության տրանսպորտային ծառայությունների ընդհանուր շուկայի ձեւավորմանը եւ անդամ պետությունների փոխադրողների համար Միության ամբողջ տարածքում բեռնատար ավտոմոբիլային տրասնպորտի ծառայությունների մատուցման նկատմամբ հասանելիության դյուրինացմանը՝ անկախ քաղաքացիությունից եւ գրանցման պետությունից:

Սույն Ծրագրի հիմնական խնդիրը անդամ պետություններից մեկի

տարածքում գրանցված փոխադրողի կողմից այլ անդամ պետության տարածքում տեղակայված 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 հսկողություն ապահովելու համար, այդ թվում՝ հետեւյալ մարմինների կողմից՝

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

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

Ղազախստանի Հանրապետությունում՝ Ղազախստանի Հանրապետության ներդրումների եւ զարգացման նախարարությունը եւ 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 բնույթը եւ քննարկում են դրանց ժամանակավոր բնույթը սահմանելու համար 2 չափորոշիչ՝

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

հաճախականությունը՝ որոշակի ժամանակի ընթացքում իրականացվող բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների քանակը:

Միության շրջանակներում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական 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 գործունեությունը ապահովելու համար:

Սույն Ծրագրի իրագործման շրջանակներում անդամ պետությունները՝ հաշվի առնելով սույն բաժնի դրույթները, ապահովում են անդամ պետությունների օրենսդրության հիման վրա բեռների միջպետական ավտոմոբիլային փոխադրումների կատարման թույլտվություն ունեցող ցանկացած փոխադրողի՝

ժամանակավորապես բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու իրավունքը սահմանող նորմատիվ իրավական ակտերի ընդունումը: Նշված դրույթը իրագործելու նպատակներով անդամ պետությունները իրենց նորմատիվ իրավական ակտերում ապահովում են բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման հետեւյալ պայմանների ամրագրումը՝

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

Չի թույլատրվում փոխադրողի՝ մեկ անդամ պետության տարածքում գրանցված եւ դատարկ այլ անդամ պետության տարածք ժամանած տրանսպորային միջոցով բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացումը,

արգելվում են անդամ պետությունների տարածքներում վտանգավոր բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումները,

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

Մինչեւ II փուլի ավարտը ընկած ժամանակահատվածում (2016 թվականի հունվարի 1-ից մինչեւ 2019 թվականի դեկտերմբերի 31-ը) բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելիս տրանսպորտային միջոցում պետք է լինի անդամ պետության իրավասու մարմնի կողմից սահմանված կարգով տրված հատուկ թույլտվություն եւ տրասնպորտային միջոցի մատյան, որում առկա են նման փոխադրում իրականացնելու իրավաչափությունը հավաստող

տեղեկություններ: Մեկ անդամ պետության իրավասու մարմինը մեկ այլ անդամ պետության իրավասու մարմնի պահանջով համապատասխան հատուկ թույլտվությունների ձեւաթղթերը հանձնում է այդ անդամ պետության իրավասու մարմնին: Տրանսպորտային միջոցի մատյանի ձեւը եւ այն վարելու կարգը հաստատում են անդամ պետությունների տրանսպորտային հսկողության մարմինները,

ազատականացման III փուլի սկզբի ժամանակահատվածում (2020 թվականի հունվարի 1-ից սկսած) բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներն իրականացվում են միայն փոխադրողի կողմից համապատասխան անդամ պետության տրանսպորտային հսկողության մարմնին դրա վերաբերյալ նախնական տեղեկացումից եւ նրանից նման փոխադրում կատարելու հավաստում ստանալուց հետո: Բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրման կատարումը հավաստելու կամ մերժելու վերաբերյալ որոշումը տրանսպորտային հսկողության մարմնի կողմից ընդունվում է դիմումը ստանալու պահից ոչ ուշ, քան 24 ժամվա ընթացքում: Դիմումում նշված 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 միջպետական ավտոմոբիլային փոխադրումների եւ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների կատարման (դեպի բեռնման հաջորդ վայր համընթաց ուղղություն կամ փոխադրողի գրանցման պետություն տրանսպորտային միջոցի վերադարձ) տրամաբանական հաջորդականության փաստաթղթային ապացույցներ: Փաստաթղթային ապացույցները պետք է պարունակեն բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների վերաբերյալ հետեւյալ տեղեկությունները՝ բեռնառաքողի անվանումը, հասցեն եւ ստորագրությունը, փոխադրողի անվանումը, հասցեն եւ ստորագրությունը, բեռը 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 միջպետական փոխադրումներ իրականացնելու թույլտվություն ունեցող եւ անդամ պետության իրավասու մարմնի կողմից վարվող՝ փոխադրողների համապատասխան ռեեստրում գրանցված փոխադրողների կողմից: Բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու պայմանները խախտելու դեպքում փոխադրողին խախտումը հայտնաբերելու օրվանից՝ 1 տարվա ընթացքում չի թույլատրվում նման փոխադրումներ իրականացնել: Անդամ պետությունների իրավասու մարմինները փոխգործակցության էլեկտրոնային համակարգի միջոցով փոխանակում են միջպետական փոխադրումներ իրականացնելու իրավունք ունեցող փոխադրողների ռեեստրերը:

Այն անդամ պետության օրենսդրությամբ, որի տարածքով իրականացվում են բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումները, կարգավորվում են համապատասխան պայմանագրերի պայմանները (այդ թվում՝ տրանսպորտային միջոցների քաշին եւ եզրաչափքերին վերաբերող պայմանները), հարկմանը եւ պատասխանատվության ապահովագրմանը, ընդհանուր օգտագործման ճանապարհներով երթեւեկելու համար գանձումների վճարմանը վերաբերող խնդիրները, 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 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 համատեղ ինտեգրացիոն նպատակներին:

Ավտոմոբիլային փոխադրումների ոլորտում ինտեգրացիայի խորացմանը զուգընթաց անդամ պետությունները կձեռնարկեն միջոցներ կնքելու միջազգային պայմանագրեր եւ ընդունելու Միության շրջանակներում բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների տրամադրման պայմաններ եւ կանոններ սահմանող իրավական ակտեր, նման ծառայությունների տրամադրման նկատմամբ հսկողության, խախտման համար պատասխանատվության միջոցների ներդաշնակեցման պահանջներ, ինչպես նաեւ կձեռնարկեն միջոցներ փոխադրողների համար միջպետական ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման հասանելիության պայմանները ներդաշնակեցնելու համար:

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

անցումային ժամանակաշրջան (մինչեւ 2015 թվականի դեկտեմբերի 31-ը)՝

իրականացվում են միջոցառումներ անդամ պետությունների տարածքների սահմաններում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների նկատմամբ տրանսպորտային հսկողության արդյունավետությունը ապահովելու մասով,

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

Ռուսաստանի Դաշնության կամ Հայաստանի Հանրապետության տարածքում գրանցված փոխադրողներին Բելառուսի Հանրապետությունը իրավունք է տրամադրում Միության անդամ չհանդիսացող պետություններից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական 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 Դաշնությունը իրավունք է տրամադրում՝

Բելառուսի Հանրապետության տարածքում գրանցված փոխադրողներին՝ Միության անդամ չհանդիսացող պետություններից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական 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 միջպետական փոխադրումը Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում ավարտելուց հետո դեպի գրանցման

պետությունհամընթաց ուղղությամբ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Ռուսաստանի Դաշնության Ռոստովսկի մարզի կամ Ստավրոպոլի երկրամասի կամ Հյուսիսային Օսիայի Հանրապետություն-Ալանիայի տարածքում,

Բելառուսի Հանրապետության կամ Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում գրանցված փոխադրողներին Հայաստանի Հանրապետությունը իրավունք է տրամադրում Միության անդամ չհանդիսացող պետություններից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական 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 միջպետական փոխադրումը ավարտելու ժամանակ, բեռնաթափման օրվանից հետո 3 օրացուցային օրվա ընթացքում այն անդամ պետությունում, 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 Հանրապետությունը իրավունք է տրամադրում Միության անդամ չհանդիսացող պետություններից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական 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 Դաշնությունը իրավունք է տրամադրում՝

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

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

Բելառուսի Հանրապետության կամ Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում գրանցված փոխադրողներին Հայաստանի Հանրապետությունը իրավունք է տրամադրում Միության անդամ չհանդիսացող պետություններից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական 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 միջպետական փոխադրումը

ավարտելու ժամանակ բեռնաթափման օրվանից հետո 7 օրացուցային օրվա ընթացքում այն անդամ պետությունում, 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 տրամադրում՝

Բելառուսի Հանրապետությունում գրանցված փոխադրողներին՝ Հայաստանի Հանրապետության կամ Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումը ավարտելուց հետո դեպի գրանցման պետություն համընթաց ուղղությամբ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Հայաստանի Հանրապետության կամ Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում տեղակայված կետերի միջեւ:

Բելառուսի Հանրապետությունում գրանցված փոխադրողներին՝ Հայաստանի Հանրապետության կամ Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումը ավարտելուց հետո դեպի գրանցման պետություն համընթաց ուղղությամբ բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Հայաստանի Հանրապետության կամ Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում տեղակայված կետերի միջեւ:

Հայաստանի Հանրապետության տարածքում գրանցված փոխադրողներին՝ Բելառուսի Հանրապետության կամ Ռուսաստանի Դաշնության տարածքում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումը ավարտելուց հետո բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային 1 փոխադրում կատարել Բելառուսի Հանրապետության կամ Ռուսաստանի

Դաշնության տարածքում տեղակայված կետերի միջեւ:

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

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

անդամ պետություններից մեկի տարածքում գրանցված փոխադրողներին անդամ պետությունները իրավունք են տրամադրում ավտոմոբիլային տրանսպորտով այլ անդամ պետության տարածքում բեռների միջպետական փոխադրումը ավարտելուց հետո միեւնույն տրանսպորտային միջոցով բեռների մինչեւ 3 հաջորդական փոխադրում կատարել այդ անդամ պետության տարածքում տեղակայված կետերի միջեւ:

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

VI. Համագործակցությունը եւ փոխօգնությունը

Անդամ պետություններում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացմանը առնչվող վիճելի հարցերը լուծվում են խորհրդակցությունների ու բանակցությունների միջոցով:

Անդամ պետությունները փոխգործակցություն են իրականացնում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների կատարման սահմանված

կարգի պահպանման նկատմամբ արդյունավետ հսկողություն ապահովելու նպատակներով:

Որեւէ անդամ պետությունումավտոմոբիլային տրանսպորտով միջպետական 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 ժամկետում, 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 բազա են մուտքագրում իրենց տարածքում փոխադրողների կողմից ավտոմոբիլային տրանսպորտով կատարված միջպետական բեռների փոխադրումները կարգավորող օրենսդրության խախտումների եւ դրանց հաջորդած պատժամիջոցների վերաբերյալ տեղեկություններ:

Բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների կատարման սահմանված կարգի խախտումների վերաբերյալ տեղեկությունների փոխանակումը իրականացվում է անդամ պետություններում տրանսպորտային հսկողություն իրականացնող մարմինների ազգային ռեսուրսները, ինչպես նաեւ Միության արտաքին եւ փոխադարձ առեւտրի ինտեգրված տեղեկատվական համակարգի ընդհանուր ռեսուրսը օգտագործելու միջոցով:

Անդամ պետությունները կձեռնարկեն միջոցներ բեռների կաբոտաժային

ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման պայմանների ու կանոնների խախտումների համար պատասխանատվությունը ապահովելու ուղղությամբ: Նման միջոցները պետք է լինեն համակարգված, արդյունավետ, համաչափ եւ պետք է ունենան զսպող ազդեցություն:

VII. Միջոցներ բեռնատար ավտոմոբիլային տրասպորտի ծառայությունների շուկայի պաշտպանության ուղղությամբ

Սույն Ծրագրի նպատակը իրագործելու 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 միջպետական փոխադրումներ իրականացնելու նկատմամբ հասսանելիություն ունեցող փոխադրողների քանակի, տվյալ ամսաթվի դրությամբ բեռների միջպետական փոխադրումներում ընդգրկված ավտոտրանսպորտային միջոցների վերաբերյալ:

Անդամ պետությունները նաեւ յուրաքանչյուր տարի մինչեւ մայիսի 1-ը տեղեկացնում են Եվրասիական տնտեսական հանձնաժողովին դեպի բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման համար բաց մարզեր բեռների փոխադրումների վիճակագրության, բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների ժամանակ փոխադրվող բեռների բնույթի, ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների փոխադրումների պայմանների

խախտումների եւ կիրառված պատասխանատվության միջոցների վերաբերյալ:

Եվրասիական տնտեսական խորհուրդը 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 նախարարներ) խորհրդակցության ժամանակ:

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

Ավտոտրանսպորտային ծառայությունների ներքին շուկայի անկայուն կոնյուկտուրայի դեպքում, որը սրվում է բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու համար բաց մարզերում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներով, 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» նշանակում է 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 է դասվում 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 քանակի քվոտավորումը:

Բեռների ավտոմոբիլային տրանսպորտի ծառայությունների շուկայի պաշտպանության միջոցները կիրառվում են 6 ամսից ոչ ավելի ժամկետի ընթացքում եւ կարող են միեւնույն ժամկետով երկարաձգվել եւս մեկ անգամ:

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 անցկացվում է աստիճանաբար եւ ուղեկցվում է ազգային մակարդակով դրանց իրականացման նկատմամբ արդյունավետ հսկողության մեխանիզմների ստեղծմամբ:

VIII. Միջոցներ անդամ պետությունների օրենսդրության ներդաշնակեցման համար

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 ստեղծումը կպահանջի 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 խախտումների համար կիրառվող պատասխանատվության միջոցները ներդաշնակեցնելու մասով փոփոխությունների կատարում , ինչպես նաեւ անդամ պետություններում բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումներ իրականացնելու համար իրավական հիմքի ստեղծում:

Կենսագործման ենթակա են հետեւյալ ակտերը՝

միջազգային պայմանագրերը՝

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

Բելառուսի Հանրապետության եւ Ղազախստանի Հանրապետության

կառավարությունների միջեւ «Միջազգային ավտոմոբիլային հաղորդակցության մասին» 2004 թվականի հունվարի 19-ին կնքված համաձայնագիրը (հոդված 7),

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

Ռուսաստանի Դաշնության Տրանսպորտի նախարարության եւ Բելառուսի Հանրապետության Տրանսպորտի նախարարության միջեւ «Ավտոմոբիլային հաղորդակցության մասին» 1992 թվականի հուլիսի 20-ին կնքված համաձայնագիրը,

անդամ պետությունների օրենսդրությունը:

Բելառուսի Հանրապետությունում՝

Բելառուսի Հանրապետության «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի եւ ավտոմոբիլային փոխադրումների մասին» 2014 թվականի հուլիսի 14-ի թիվ 278-3 օրենքը:

Ռուսաստանի Դաշնությունում՝

«Միջպետական 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 «Միջպետական ավտոմոբիլային փոխադրումների իրականացման նկատմամբ պետական հսկողության մասին» 1998 թվականի հոկտեմբերի 31-ի թիվ 1272 որոշումը (2012 թվականի հունվարի 26-ի որոշման խմբագրությամբ):

Ղազախստանի Հանրապետությունը ծրագրում է սույն Ծրագրի իրագործումը սկսել 2025 թվականի հունվարի 1-ից:

IX. Ծրագրի իրագործման սոցիալ-տնտեսական էֆեկտը եւ դրանց հասնելու միջոցները

Ծրագրվում է, որ սույն Ծրագրի իրագործումը դրական էֆեկտ կունենա հետեւյալ առումներով՝

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

դատարկ վազքերի տարածականության 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 ազդեցության նվազեցում ներքին շուկայում ժամանակակից բեռնատար ավտոմոբիլների օգտագործումը ընդլայնելու հաշվին:

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

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 չեղարկելու մասով փոփոխությունների կատարում,

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

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

բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային փոխադրումների նկատմամբ արդյունավետ մոնիթորինգի իրականացման համար ֆինանսական ռեսուրսների անբավարարության վերացում,

շարժակազմի նորացման համար պայմանների ստեղծում,

ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումներին խանգարող այդ թվում՝ ապահովագրական պոլիսների ճանաչմանը վերաբերող խոչընդոտների վերացում,

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

Հսկողության մեթոդների արդյունավետության բարձրացումը եւ համապատասխան մասնագիտության աշխատողների համար աշխատանքի պայմանների բարելավումը, բեռների կաբոտաժային ավտոմոբիլային

փոխադրումների իրականացման կանոնների, ինչպես նաեւ աշխատանքային օրենսդրության ներդաշնակեցումը կթույլատրեն ազատականացման ավարտական 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 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 փոխադրումների 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