

О проекте решения Высшего Евразийского экономического совета «О Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы»

Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 23 апреля 2015 года № 30

1. Одобрить проект решения Высшего Евразийского экономического совета «О Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы» (прилагается) и представить его для рассмотрения Высшим Евразийским экономическим советом.

2. Настоящее Решение вступает в силу по истечении 10 календарных дней с даты его официального опубликования.

Члены Совета Евразийской экономической комиссии:

<i>От Армения</i>	<i>Республики Беларусь</i>	<i>От Казахстан</i>	<i>Республики Федерации</i>	<i>От Российской</i>
<i>В. Габриелян</i>	<i>В. Матюшевский</i>	<i>Б. Сагинтаев</i>	<i>И. Шувалов</i>	

О Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы

В соответствии с пунктом 6 раздела II Протокола о скоординированной (согласованной) транспортной политике (приложение № 24 к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года) Высший Евразийский экономический совет
р е ш и л :

1. Утвердить прилагаемую Программу поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов

Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы.

2. Правительствам государств – членов Евразийского экономического союза обеспечить проведение мероприятий, необходимых для реализации с 1 января 2016 г. государствами-членами Программы, утвержденной настоящим Решением.

3. Евразийской экономической комиссии обеспечить мониторинг выполнения государствами-членами Евразийского экономического союза Программы, утвержденной настоящим Решением, и информировать Высший Евразийский экономический совет о результатах реализации каждого из этапов либерализации каботажных автомобильных перевозок грузов.

Члены Высшего Евразийского экономического совета:

От Республики Армения От Республики Беларусь От Республики Казахстан Республики От Российской Федерации

У Т В Е Р Ж Д Е Н А

Р е ш е н и е м В ы с ш е г о

Е в р а з и й с к о г о э к о н о м и ч е с к о г о

с о в е т а о т " " 2 0 1 5 г . № "

П Р О Г Р А М М А

поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы

Паспорт Программы

Наименование	–	Программа поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы
Основание для разработки	–	Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года
Ответственный разработчик	–	Евразийская экономическая комиссия
Соработчики	–	Министерство транспорта и связи Республики Армения ; Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь ; Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан ; Министерство транспорта Российской Федерации

Цели	–	<p>формирование общего рынка автотранспортных услуг в рамках Евразийского экономического союза (далее – Союз) и облегчение доступа перевозчикам государств – членов Союза (далее – государства-члены) к оказанию услуг грузового автомобильного транспорта на всей территории Союза независимо от гражданства и государства регистрации</p>
Задачи	–	<p>определение последовательности действий государств-членов, направленных на поэтапное снятие с 1 января 2016 г. ограничений, действующих в отношении перевозок грузов, выполняемых перевозчиком, зарегистрированным на территории одного из государств-членов, между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена (каботажных автомобильных перевозок грузов)</p> <p>снижение доли порожних пробегов в общем объеме международных перевозок (процентов) ;</p>
Целевые индикаторы и показатели	–	<p>исключение негативного влияния неправомерных каботажных автомобильных перевозок грузов на внутренний рынок автотранспортных услуг;</p> <p>удельный вес каботажных автомобильных перевозок грузов, выполненных перевозчиками других государств-членов в общем объеме автомобильных перевозок государства-члена (процентов); снижение затрат на перевозку грузов; сокращение количества нарушений порядка осуществления перевозки грузов автомобильным транспортом</p>
Этапы и сроки	–	<p>Программа носит долгосрочный характер и подлежит реализации в 4 этапа:</p> <p>I этап – с 1 января 2016 г. по 31 декабря 2017 г.;</p> <p>II этап – с 1 января 2018 г. по 31 декабря 2019 г.;</p> <p>III этап – с 1 января 2020 г. по 31 декабря 2024 г.;</p> <p>IV этап – с 1 января 2025 г.</p>
Источники и объемы финансирования	–	<p>бюджеты государств-членов, бюджетные и внебюджетные фонды, прочие источники. Объемы финансирования, необходимые для совершенствования механизма транспортного контроля в пределах территории Союза, модернизации транспортных средств международной перевозки и их оснащения средствами навигации, уточняются государствами-членами по мере необходимости</p>
Ожидаемые конечные результаты	–	<p>снижение удельного веса и протяженности порожних пробегов; снижение транспортных издержек потребителей услуг грузового автомобильного транспорта ;</p> <p>повышение эффективности использования автотранспортных средств при осуществлении международных перевозок грузов; создание условий для развития конкуренции на рынке автотранспортных услуг и модернизации грузовых автотранспортных средств; снижение вредного воздействия на окружающую среду;определение единых условий и правил предоставления услуг грузового автомобильного транспорта в рамках Союза</p>
Контроль за реализацией Программы	–	<p>контроль за реализацией осуществляют:</p> <p>в Республике Армения – Министерство транспорта и связи Республики Армения и Транспортная инспекция Министерства транспорта и связи Республики Армения;</p> <p>в Республике Беларусь – Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь и Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь;</p> <p>в Республике Казахстан – Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан и Комитет по транспорту Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан; в Российской Федерации – Министерство транспорта Российской Федерации и Федеральная служба по надзору в сфере транспорта.</p>

Введение

Настоящая Программа разработана в соответствии с Договором о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года (далее – Договор) и является логическим продолжением процесса формирования единого транспортного пространства, общего рынка транспортных услуг Союза и поэтапной либерализации государствами-членами условий предоставления автотранспортных услуг.

Настоящая Программа разработана с учетом особенностей законодательства государств-членов, а также законодательства и опыта Европейского союза.

Внешнеэкономические связи между государствами-членами обеспечиваются практически всеми видами транспорта, при этом автомобильный транспорт играет важную роль в цепи доставки грузов и обеспечивает более 80 процентов общего объема перевозок грузов в государствах-членах, обслуживая практически все отрасли экономики.

Преимуществами автомобильного транспорта по сравнению с другими видами транспорта являются высокая эксплуатационная и коммерческая маневренность, технологическая адаптивность к взаимодействию с другими видами транспорта и возможность доставки грузов «от двери до двери».

Автомобильный транспорт является одним из ключевых элементов развития предпринимательства, особенно малого и среднего бизнеса, наиболее заинтересованного в отправке грузов небольшими партиями.

Закрепление в Договоре положений об углублении интеграции и предоставлении права перевозчикам, зарегистрированным на территориях государств-членов, осуществлять международные автомобильные перевозки грузов на всей территории Союза на безразрешительной основе, в том числе положений о поэтапной либерализации каботажных автомобильных перевозок грузов, является началом формирования общего рынка услуг грузового автомобильного транспорта в рамках Союза.

В настоящей Программе под каботажной автомобильной перевозкой грузов понимается перевозка грузов автомобильным транспортом, осуществляемая перевозчиком, зарегистрированным на территории одного государства-члена, между двумя пунктами, расположенными на территории другого государства-члена.

I. Обзор состояния рынка перевозок грузов автомобильным транспортом

Обзор состояния рынка перевозок грузов автомобильным транспортом за 2005 – 2013 годы проведен с учетом исследования Международного союза автомобильного транспорта «Состояние автомобильного транспорта в Едином экономическом пространстве» (далее – исследование МСАТ), а также статистических данных Евразийской экономической комиссии, статистических органов, министерств

транспорта и ассоциаций автомобильных перевозчиков государств-членов.

В 2013 году на территориях государств-членов автомобильным транспортом в целом было перевезено более 8,8 млрд т грузов, что на 0,5 процента больше по сравнению с 2012 годом и на 6 процентов больше по сравнению с 2005 годом.

Прирост объемов перевозок грузов автомобильным транспортом отмечается в Республике Казахстан, однако в Республике Беларусь и Российской Федерации в 2013 году было отмечено сокращение объемов перевозок грузов автомобильным транспортом (таблица 1 приложения к настоящей Программе).

Грузооборот автомобильного транспорта государств-членов в 2013 году вырос на 67 процентов по сравнению с 2005 годом и превысил 400 млрд т/км (таблица 2 приложения к настоящей Программе).

Для государств-членов характерна общая тенденция увеличения грузооборота автомобильного транспорта.

Доля автомобильного транспорта в объеме перевозок грузов в целом по государствам-членам в 2013 году остается высокой и составляет 82,8 процента, однако отличается по государствам-членам. Наименьшую долю занимает автомобильный транспорт в Республике Беларусь (55,2 процента), но наблюдается тенденция к росту. В Российской Федерации и Республике Казахстан доля перевозок грузов автомобильным транспортом составляет соответственно 80,2 процента и 91 процент от общего объема перевозок грузов (таблица 3 приложения к настоящей Программе).

Согласно исследованию МСАТ в 2005 – 2013 годах наблюдался рост грузооборота автомобильного транспорта в Республике Казахстан более чем в 3 раза, в Республике Беларусь – более чем в 2 раза, в Российской Федерации – в 1,28 раза.

В 2013 году опережающими темпами выросла доля автомобильного транспорта в грузообороте всех видов транспорта (за исключением трубопроводного транспорта) по сравнению с уровнем 2005 года: в Республике Беларусь – в 1,9 раза, в Республике Казахстан – в 1,8 раза, в Российской Федерации – в 1,1 раза (таблица 4 приложения к настоящей Программе).

Наблюдается также и увеличение расстояний, на которые осуществляются перевозки грузов автомобильным транспортом.

Так, если среднее расстояние перевозки в 2005 году было 30,2 км, то в 2013 году оно составило 47,3 км. При этом в Республике Беларусь среднее расстояние перевозки грузов автомобильным транспортом в 2013 году превысило 128 км (таблица 5 приложения к настоящей Программе).

Динамика объемов перевозок грузов автомобильным транспортом в государствах-членах за 2005 – 2013 годы представлена в таблице 6 приложения к настоящей Программе.

1. Автомобильный транспорт в Республике Армения

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в 2013 году в Республике Армения составлял 7,3 млн т, а грузооборот – 0,5 млрд т/км (таблицы 1 и 2 приложения к настоящей Программе).

В Республике Армения зарегистрирована 131 транспортная компания, осуществляющая международные перевозки грузов автомобильным транспортом, из которых 51 компания состоит в Ассоциации международных перевозчиков Республики Армения (AirCA).

В настоящее время парк грузовых автотранспортных средств в Республике Армения насчитывает около 15 тыс. автомобилей.

По системе международной дорожной перевозки (МДП) осуществляют международные перевозки около 650 грузовых автотранспортных средств. За последние 3 года выдача книжек МДП увеличилась на 30 процентов.

По данным AirCA парк грузовых автотранспортных средств в Республике Армения в основном состоит из современных транспортных средств экологического класса Евро - 3 , Евро - 4 и Евро - 5 .

Среднее расстояние перевозок грузов автомобильным транспортом в Республике Армения в 2013 году составило 66,1 км.

Международные перевозки грузов автомобильным транспортом осуществляются по территориям 19 иностранных государств.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Республике Армения составляет 7 792 км, из которых 1 963,8 км отнесены к республиканским автомобильным дорогам и 5 828,2 км – к местным автомобильным дорогам.

В рамках транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия в Республике Армения осуществляется реализация проекта строительства автомобильной дороги Север – Юг протяженностью 556 км. Срок реализации проекта – 2009 – 2019 годы. Дорога, которая соединит север и юг страны, будет соответствовать международным стандартам.

2. Автомобильный транспорт в Республике Беларусь

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в 2013 году составил 0,2 млрд т, а грузооборот – 22,9 млрд т/км (таблицы 1 и 2 приложения к настоящей Программе).

Среднее расстояние перевозки грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь по данным МСАТ за 2013 год составило 128,7 км (таблица 5 приложения к настоящей Программе).

В Республике Беларусь зарегистрировано более 414 тыс. грузовых автотранспортных средств, из которых 285 тыс. принадлежат юридическим лицам, 128

тыс. находятся в личной собственности.

В Республике Беларусь международные перевозки грузов автомобильным транспортом осуществляют свыше 15 тыс. автотранспортных средств, в том числе около 12 тыс. автотранспортных средств с применением процедуры МДП.

57 процентов автотранспортных средств, зарегистрированных для осуществления перевозок грузов автомобильным транспортом с применением процедуры МДП, соответствует экологическим требованиям Евро-4 и Евро-5. Удельный вес новых автотранспортных средств со сроком эксплуатации до 3 лет составляет 36 процентов в общем объеме транспортных средств, допущенных для осуществления автомобильных перевозок грузов с применением процедуры МДП, со сроком эксплуатации от 3 до 7 лет – 36 процентов, со сроком эксплуатации свыше 7 лет – 28 процентов.

Более 3 700 хозяйствующих субъектов Республики Беларусь осуществляют международные перевозки грузов автомобильным транспортом, из них более 1 000 хозяйствующих субъектов входят в состав Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (БАМАП).

Международные перевозки грузов автомобильным транспортом осуществляются по территориям 40 иностранных государств.

Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Республике Беларусь составляет 86 648 км. При этом к республиканским автомобильным дорогам относится 15 757 км, к местным автомобильным дорогам – 70 891 км.

Территорию Республики Беларусь пересекают 2 трансъевропейских транспортных коридора, определенных по международной классификации под номером II (Запад – Восток) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IX В.

Автомобильная дорога М-1/Е-30 Брест – Минск – граница Российской Федерации является участком трансъевропейского транспортного коридора II Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород, соединяющего Германию, Польшу, Республику Беларусь и Российскую Федерацию. Этот транспортный коридор определен Европейским союзом как высший приоритет среди трансъевропейских транспортных коридоров в связи с важным значением проходящих по нему торговых потоков между Востоком и Западом. Его протяженность по территории Республики Беларусь составляет 610 км, интенсивность движения на отдельных участках достигает 8,5 – 10 тыс. автомобилей в сутки.

Автомобильная дорога М-8/Е-95 граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины пересекает территорию Республики Беларусь с севера на юг, имеет протяженность 456 км и является участком трансъевропейского транспортного коридора IX, который соединяет Финляндию, Литву, Российскую Федерацию, Республику Беларусь, Украину, Молдову, Румынию, Болгарию и Грецию.

Протяженность ответвления этого коридора IX В Гомель –

Минск – Вильнюс – Клайпеда – Калининград по территории Республики Беларусь составляет 468 км. Данное ответвление обеспечивает выход грузовладельцев из областей Восточной Украины и Центральной России к специализированным морским портам Клайпеды, Вентспилса и Калининграда.

3. Автомобильный транспорт в Республике Казахстан

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в 2013 году в Республике Казахстан составил 2,9 млрд т, а грузооборот – 145,2 млрд т/км (таблицы 1 и 2 приложения к настоящей Программе).

В настоящее время в Республике Казахстан зарегистрировано около 400 тыс. грузовых автотранспортных средств.

В Республике Казахстан зарегистрировано 2 456 транспортных компаний, осуществляющих международные перевозки грузов автомобильным транспортом, из которых 335 состоят в Союзе международных перевозчиков Республики Казахстан (К а з А Т О) .

В международных перевозках грузов автомобильным транспортом задействовано свыше 12 тыс. грузовых автотранспортных средств. По системе МДП осуществляют перевозки 5 987 грузовых автотранспортных средств.

Доля рынка казахстанских автоперевозчиков на рынке международных перевозок в Республике Казахстан в 2013 году составила 37 процентов, что на 3 процента больше предыдущего года .

По данным КазАТО в 2009 – 2013 годах количество автомобилей экологического класса Евро-0, Евро-1 и Евро-2 сократилось с 74,1 процента до 45,6 процента. Количество автомобилей экологического класса Евро-3, Евро-4 и Евро-5 увеличилось с 25,9 процента до 54,4 процента .

Среднее расстояние перевозок составляет 48,7 км, что практически соответствует средним показателям по Союзу (47,3 км).

Протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 96 873 км, из них с твердым покрытием – 86 581 км, грунтовые – 10 292 км.

В международных перевозках основной объем грузов перевозится в экспортно-импортном сообщении с государствами-членами, государствами Европы, Центральной Азии и Китая .

По данным КазАТО структура перевозок грузов автомобильным транспортом между Республикой Казахстан и странами Европы за 2013 год была распределена следующим образом: Германия – 36,2 процента, Литва – 15,9 процента, Польша – 14,1 процента, Италия – 4,7 процента, Финляндия – 4,5 процента, Великобритания –

4,1 процента, Нидерланды – 4,0 процента, Бельгия – 2,9 процента, Латвия – 2,1 процента, Чехия – 1,6 процента, Франция – 1,4 процента, Австрия – 1,1 процента, Румыния – 1,1 процента, Испания – 1,0 процент, Швейцария – 1,0 процент.

В азиатском направлении основу грузопотока составляют Китай (80,8 процента) и Турция (14,4 процента).

По территории Республики Казахстан проходят и формируются 3 международных транспортных коридора, дальнейшее развитие которых имеет стратегическое значение, в том числе и при осуществлении каботажных автомобильных перевозок грузов:

ТРАСЕКА: Восточная Европа – Центральная Азия через Черное море, Кавказ и Каспийское море;

Север – Юг: Северная Европа – страны Персидского залива через Российскую Федерацию и Иран с участием Республики Казахстан; Западная Европа – Западный Китай.

Международный коридор Западная Европа – Западный Китай имеет протяженность 8 445 км, в том числе по территории Китая – 3 425 км, Российской Федерации – 2 233 км, по территории Республики Казахстан – 2 787 км.

Реализация проекта позволит сократить сроки доставки грузов автомобильным транспортом из Китая в Европу почти в 3,5 раза – до 10 суток.

Прогнозируемый рост транзитных грузопотоков по направлениям Китай – Центральная Азия и Китай – Россия – Западная Европа составляет 1,5 раза к 2015 году (до 1,2 млн т).

Главной составляющей транспортных коридоров является современная эффективная логистическая инфраструктура, создаются крупные логистические центры: «Западные ворота» в порту Актау, «Восточные ворота» в свободной экономической зоне «Хоргос», в городах Алматы, Астане и др.

В соответствии со стратегическими целями Республики Казахстан к 2020 году планируется создать современную автодорожную сеть, связывающую между собой крупные города и населенные пункты. Для этого будет построено и реконструировано около 16 тыс. км автомобильных дорог республиканского значения. Особое внимание будет уделено также развитию автомобильных дорог местного значения.

4. Автомобильный транспорт в Российской Федерации

Объем перевозок грузов автомобильным транспортом в 2013 году составил 5,6 млрд т, а грузооборот – 250 млрд т/км (таблицы 1 и 2 приложения к настоящей Программе).

В настоящее время предприятиями негосударственных форм собственности на автомобильном транспорте выполняется 95,8 процента перевозок грузов.

В структуре грузов, перевозимых автомобильным транспортом, 83 процента составляют навалочные грузы, доля продовольственных товаров составляет около 8,5 процента, на лесоматериалы и товары народного потребления приходится по 3 процента.

Международные перевозки грузов автомобильным транспортом осуществляются по территориям 45 иностранных государств.

Рынок автотранспортных услуг характеризуется большим количеством участников. Перевозки грузов внутри Российской Федерации осуществляют более 6 млн автомобилей. В связи с этим уровень конкуренции на рынке очень высок.

Рынок международных перевозок грузов автомобильным транспортом характеризуется высоким уровнем конкуренции как со стороны российских компаний, так и со стороны иностранных перевозчиков.

Свыше 50 тыс. автотранспортных средств заняты на международных перевозках, 36 тыс. транспортных средств принадлежат членам Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП).

Около 7,4 тыс. предприятий имели допуск к международным перевозкам грузов автомобильным транспортом в 2012 году. Из них в регулярном режиме работает на международном рынке порядка 4,5 тыс. перевозчиков.

На 1 января 2014 г. из 36 185 транспортных средств парка АСМАП 43,1 процента составляли современные транспортные средства экологического класса Евро-4 и Евро-5.

В Российской Федерации протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения составляет 50,7 тыс. км. Планируется построить и реконструировать 7,4 тыс. км автомобильных дорог федерального значения и 6,7 тыс. км автомобильных дорог регионального и муниципального значения, предусматривающих федеральное софинансирование.

Согласно исследованию МСАТ на значительной протяженности российских участков автомобильных дорог, входящих в международные транспортные коридоры, практически исчерпаны или отсутствуют возможности осуществления перевозок.

По коридору Север – Юг можно отметить следующие участки, обслуживающие движение в режиме перегрузки и остающиеся узкими местами:

по автомобильному маршруту граница с Финляндией (Торфяновка)/порты Балтийского моря – Санкт-Петербург – Великий Новгород – Тверь – Москва – Кашира – Тамбов – Борисоглебск – Волгоград – граница

Республики Казахстан (Котьяевка);
на автомобильной дороге М-10 «Скандинавия» (на участке Санкт-Петербург – Выборг – граница с Финляндией) – недостаточная пропускная способность участков на подходах к многосторонним автомобильным пунктам пропуска на государственной границе Российской Федерации «Брусничное» и «Торфяновка»;

на автомобильной дороге М-6 «Каспий» (Москва (от Каширы) – Тамбов – Волгоград – Астрахань);

по автомобильному маршруту № 2 (граница с Польшей – Брест – Минск – Смоленск – Москва – Владимир – Нижний Новгород);

на автомобильной дороге М-7 «Волга» (Москва – Владимир – Нижний Новгород) – недостаточная пропускная способность 4 участков автомобильной дороги.

Ряд участков по автомобильному маршруту № 1:
на автомобильной дороге М-21 (Волгоград – Каменск-Шахтинский – граница с Украиной);

на автомобильной дороге М-5 «Урал» (Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск).

Важнейшим инфраструктурным проектом должна стать Центральная кольцевая автомобильная дорога (ЦКАД) протяженностью 520 км.

II. Цель, задачи и сроки реализации Программы

Настоящая Программа направлена на формирование общего рынка транспортных услуг Союза и облегчение доступа перевозчикам государств-членов к оказанию услуг грузового автомобильного транспорта на всей территории Союза независимо от гражданства и государства регистрации.

Основной задачей настоящей Программы является определение последовательных действий государств-членов, направленных на поэтапное снятие с 1 января 2016 г. ограничений, действующих в отношении перевозок грузов, выполняемых перевозчиком, зарегистрированным на территории одного из государств-членов, между пунктами, расположенными на территории другого государства-члена.

Настоящая Программа подлежит реализации в 4 этапа в 2016 – 2025 годах.

III. Органы, ответственные за реализацию Программы

Реализация настоящей Программы должна быть обеспечена государственными органами государств-членов, ответственными за регулирование транспортной деятельности и обеспечение транспортного контроля, в том числе следующими

о р г а н а м и :

в Республике Армения – Министерство транспорта и связи Республики Армения, Транспортная инспекция Министерства транспорта и связи Республики Армения;

в Республике Беларусь – Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Транспортная инспекция Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, Министерство экономики Республики Беларусь;

в Республике Казахстан – Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан, Комитет по транспорту Министерства по инвестициям и развитию Республики Казахстан, Министерство национальной экономики Республики Казахстан;

в Российской Федерации – Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта Российской Федерации, Министерство экономического развития Российской Федерации, Федеральная таможенная служба.

IV. Условия осуществления каботажных автомобильных перевозок грузов

Государства-члены определяют в соответствии с настоящей Программой временной характер каботажных автомобильных перевозок грузов и рассматривают 2 критерия установления их временного характера:

продолжительность – промежуток времени, за которое перевозчик осуществляет одну или несколько каботажных автомобильных перевозок грузов;

частота – количество каботажных автомобильных перевозок грузов, осуществляемых за определенный период времени.

Международные перевозки грузов автомобильным транспортом в рамках Союза, в том числе каботажные автомобильные перевозки грузов, подлежат регулированию в соответствии с законодательством государств-членов. Сближение законодательства государств-членов должно произойти в той степени, какая необходима для нормального функционирования общего рынка транспортных услуг Союза.

В рамках реализации настоящей Программы государства-члены с учетом положений настоящего раздела обеспечивают принятие нормативных правовых актов, устанавливающих право любого перевозчика, допущенного на основании законодательства

государства-члена к выполнению международной автомобильной перевозки грузов, на осуществление каботажных автомобильных перевозок грузов на временной основе. В целях реализации указанного положения государства-члены обеспечивают закрепление в своих нормативных правовых актах следующих условий осуществления каботажных автомобильных перевозок грузов:

право осуществления каботажной автомобильной перевозки грузов по территории

государства-члена предоставляется перевозчикам, зарегистрированным в других государствах-членах, только после завершения международной перевозки грузов автомобильным транспортом на территории этого государства-члена;

не допускается осуществление каботажной автомобильной перевозки грузов транспортным средством перевозчика, зарегистрированного на территории одного государства-члена, прибывшим на территорию другого государства-члена порожним;

каботажные автомобильные перевозки опасных грузов на территории государств-членов запрещены;

транспортные средства, используемые при выполнении каботажных автомобильных перевозок грузов, должны быть оборудованы тахографами и средствами спутниковой навигации;

в период до окончания II этапа либерализации (с 1 января 2016 г. по 31 декабря 2019 г.) при осуществлении каботажной автомобильной перевозки грузов на борту транспортного средства должны находиться специальное разрешение, выданное компетентным органом государства-члена в установленном порядке, и бортовой журнал с информацией, подтверждающей правомерность осуществления такой перевозки. Компетентный орган одного государства-члена передает бланки соответствующих специальных разрешений компетентному

органу другого государства-члена по запросу. Форма бортового журнала и порядок его ведения утверждаются органами транспортного контроля государств-членов;

в период с начала III этапа либерализации (с 1 января 2020 г.) каботажные автомобильные перевозки грузов осуществляется только после предварительного информирования (подачи заявки в электронном виде) перевозчиком органа транспортного контроля соответствующего государства-члена и получения от него подтверждения на выполнение такой перевозки. Решение о подтверждении выполнения каботажной автомобильной перевозки грузов или об отказе в ее выполнении принимается органами транспортного контроля не позднее 24 часов с момента получения заявки. Состав сведений, указываемых в заявке, порядок ее рассмотрения и условия отказа определяются органами транспортного контроля государств-членов. Возможность осуществления в рамках Союза каботажной автомобильной перевозки грузов признается только при условии представления перевозчиком документальных доказательств выполнения международной автомобильной перевозки и логической последовательности каботажной автомобильной перевозки грузов (попутное направление к месту следующей загрузки или возвращение транспортного средства в государство регистрации перевозчика). Документальные доказательства должны содержать следующие сведения по каботажной автомобильной перевозке грузов: наименование, адрес и подпись грузоотправителя, наименование, адрес и подпись перевозчика, наименование, адрес и подпись грузополучателя, а также дату доставки (

при доставке груза), место и дату погрузки и место доставки груза, наименование груза, вес брутто груза или его количество, регистрационные знаки транспортного средства, используемого для перевозки;

каботажные автомобильные перевозки грузов осуществляются перевозчиками, допущенными в государстве регистрации к осуществлению международных перевозок грузов, и включенными в соответствующий реестр перевозчиков, который ведется компетентным органом государства-члена. В случае нарушения условий осуществления каботажных автомобильных перевозок грузов перевозчик не допускается к осуществлению таких перевозок на 1 год с даты выявления нарушения. Компетентные органы государств-членов посредством электронной системы взаимодействия обмениваются реестрами перевозчиков, имеющих право выполнять международные перевозки.

Законодательством государства-члена, по территории которого осуществляются каботажные автомобильные перевозки грузов, регулируются условия соответствующих договоров (в том числе о весе и габаритах транспортных средств), вопросы налогообложения и страхования ответственности, уплаты сборов за проезд по дорогам общего пользования, устанавливаются требования к перевозке отдельных категорий грузов (скоропортящихся грузов, живых животных), особенности режима труда и отдыха водителей, ответственность за нарушение условий осуществления каботажных автомобильных перевозок грузов.

Во избежание какой-либо дискриминации перевозчиков по признаку гражданства или места регистрации государствами-членами принимаются меры, чтобы устанавливаемые ими условия осуществления каботажных автомобильных перевозок грузов распространялись на всех перевозчиков государств-членов, осуществляющих такие перевозки.

V. Этапы либерализации каботажных автомобильных перевозок грузов

По взаимной договоренности государства-члены вправе определять разные уровни и скорости проведения либерализации каботажных автомобильных перевозок грузов, если это не противоречит совместным интеграционным целям государств-членов в сфере автомобильного транспорта.

По мере углубления интеграции в сфере автомобильных перевозок государства-члены примут меры для заключения международных договоров и принятия правовых актов, определяющих условия и правила предоставления услуг грузового автомобильного транспорта в рамках Союза, требования по контролю за предоставлением таких услуг, гармонизацию мер ответственности за нарушения, а также примут меры по гармонизации условий допуска перевозчиков к осуществлению

международных автомобильных перевозок.

Государства-члены последовательно проводят меры по либерализации каботажных автомобильных перевозок грузов с определением степени либерализации исходя из следующих этапов:

переходный период (до 31 декабря 2015 г.) – проводятся мероприятия по формированию права Союза в части обеспечения эффективного транспортного контроля за каботажными автомобильными перевозками грузов в пределах территорий государств-членов;

I этап (с 1 января 2016 г. по 31 декабря 2017 г.):

Республика Беларусь предоставляет право перевозчикам, зарегистрированным на территории Российской Федерации или Республики Армения, после завершения на территории Республики Беларусь международной перевозки грузов автомобильным транспортом из государств, не являющихся членами Союза, выполнить 1 каботажную автомобильную перевозку грузов на территории Гомельской, или Могилевской, или Витебской областей Республики Беларусь в попутном направлении в государство регистрации;

Российская Федерация предоставляет право:

первозчикам, зарегистрированным на территории Республики Беларусь, – после завершения на территории Российской Федерации международной перевозки грузов автомобильным транспортом из государств, не являющихся членами Союза, выполнить 1 каботажную автомобильную перевозку грузов на территории Брянской, или Псковской, или Смоленской областей Российской Федерации в попутном направлении в государство регистрации;

первозчикам, зарегистрированным на территории Республики Армения, – после завершения на территории Российской Федерации международной перевозки грузов автомобильным транспортом из государств, не являющихся членами Союза, выполнить 1 каботажную автомобильную перевозку грузов на территории Ростовской области, или Ставропольского края, или Республики Северная Осетия – Алания Российской Федерации в попутном направлении в государство регистрации;

Республика Армения предоставляет право перевозчикам, зарегистрированным на территории Республики Беларусь или Российской Федерации, после завершения на территории Республики Армения международной перевозки грузов автомобильным транспортом из государств, не являющихся членами Союза, выполнить 1 каботажную автомобильную перевозку грузов на территории областей Арагацотн, или Лори, или Тавуш в попутном направлении в государство регистрации.

При этом при выполнении каботажной автомобильной перевозки грузов разгрузка должна быть произведена в течение 3 календарных дней со дня разгрузки в ходе завершения международной перевозки в государстве-члене, на территории которого выполняется каботажная автомобильная перевозка грузов;

II этап (с 1 января 2018 г. по 31 декабря 2019 г.):

Республика Беларусь предоставляет право перевозчикам, зарегистрированным на территории Российской Федерации или Республики Армения, после завершения на территории Республики Беларусь международной перевозки грузов автомобильным транспортом из государств, не являющихся членами Союза, выполнить 1 каботажную автомобильную перевозку грузов на территорию Гомельской, Могилевской, Витебской областей Республики Беларусь в попутном направлении в государство регистрации;

Российская Федерация предоставляет право:

перевозчикам, зарегистрированным на территории Республики Беларусь, – после завершения на территории Российской Федерации международной перевозки грузов автомобильным транспортом из государств, не являющихся членами Союза, выполнить

1 каботажную автомобильную перевозку грузов на территорию Брянской, Псковской, Смоленской областей Российской Федерации в попутном направлении в государство регистрации;

перевозчикам, зарегистрированным на территории Республики Армения, – после завершения на территории Российской Федерации международной перевозки грузов автомобильным транспортом из государств, не являющихся членами Союза, выполнить 1 каботажную автомобильную перевозку грузов на территорию Ростовской области, Ставропольского края, Республики Северная Осетия – Алания Российской Федерации в попутном направлении в государство регистрации;

Республика Армения предоставляет право перевозчикам, зарегистрированным на территории Республики Беларусь или Российской Федерации, после завершения на территории Республики Армения международной перевозки грузов автомобильным транспортом из государств, не являющихся членами Союза, выполнить 1 каботажную автомобильную перевозку грузов на территорию областей Арагацотн, Лори, Тавуш в попутном направлении в государство регистрации.

При этом при выполнении каботажной автомобильной перевозки грузов разгрузка должна быть произведена в течение 7 календарных дней со дня разгрузки в ходе завершения международной перевозки в государстве-члене, на территории которого выполняется каботажная автомобильная перевозка грузов;

III этап (с 1 января 2020 г. по 31 декабря 2024 г.):

Республика Армения, Республика Беларусь и Российская Федерация предоставляют право:

перевозчикам, зарегистрированным на территории Республики Беларусь, – после завершения на территории Республики Армения или Российской Федерации международной перевозки грузов автомобильным транспортом выполнить 1 каботажную автомобильную перевозку грузов между пунктами, расположенными на территории Республики Армения или Российской Федерации, в попутном направлении

в государство регистрации;
перевозчикам, зарегистрированным на территории Российской Федерации, – после завершения на территории Республики Армения или Республики Беларусь международной перевозки грузов автомобильным транспортом выполнить 1 каботажную автомобильную перевозку грузов между пунктами, расположенными на территории Республики Армения или Республики Беларусь, в попутном направлении в государство регистрации;

перевозчикам, зарегистрированным на территории Республики Армения, – после завершения на территории Республики Беларусь или Российской Федерации международной перевозки грузов автомобильным транспортом выполнить 1 каботажную автомобильную перевозку грузов между пунктами, расположенными на территории Республики Беларусь или Российской Федерации, в попутном направлении в государство регистрации.

При этом при выполнении каботажной автомобильной перевозки грузов разгрузка должна быть произведена в течение 7 календарных дней со дня разгрузки в ходе завершения международной перевозки в государстве-члене, на территории которого выполняется каботажная автомобильная перевозка грузов;

IV этап (с 1 января 2025 г.):

государства-члены предоставляют право перевозчикам, зарегистрированным на территории одного из государств-членов, после завершения на территории другого государства-члена международной перевозки грузов автомобильным транспортом выполнить на одном и том же транспортном средстве до 3 последовательных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории этого другого государства-члена.

При этом при выполнении каботажных автомобильных перевозок грузов последняя разгрузка должна быть произведена в течение 7 календарных дней со дня разгрузки в ходе завершения международной перевозки в государстве-члене, на территории которого выполняется каботажная автомобильная перевозка грузов.

VI. Сотрудничество и взаимопомощь

Спорные вопросы, связанные с осуществлением каботажных автомобильных перевозок грузов в государствах-членах, разрешаются путем консультаций и переговоров.

Государства-члены осуществляют взаимодействие в целях обеспечения эффективного контроля за соблюдением установленного порядка выполнения каботажных автомобильных перевозок грузов.

В случае совершенного или выявленного в каком-либо государстве-члене

нарушения законодательства, регулирующего международные перевозки грузов автомобильным транспортом, компетентные органы государства регистрации перевозчика, совершившего такое нарушение, должны принять соответствующие меры.

Компетентные органы государства-члена, на территории которого произошло нарушение, направляют в компетентные органы государства регистрации перевозчика в максимально короткие сроки, но не позднее 6 недель со дня обнаружения нарушения, следующую

информацию:
описание нарушения, место, дата и время его совершения;
наложенные взыскания.

Компетентные органы государств-членов вносят в информационные базы данных информацию о нарушениях законодательства, регулирующего международные перевозки грузов автомобильным транспортом, совершенные перевозчиками на их территории, и последующих санкциях.

Обмен информацией о нарушениях установленного порядка выполнения каботажных автомобильных перевозок грузов осуществляется посредством использования национальных ресурсов органов, осуществляющих транспортный контроль в государствах-членах, а также с использованием общего ресурса интегрированной информационной системы внешней и взаимной торговли Союза.

Государства-члены примут меры по обеспечению ответственности за нарушение условий и правил осуществления каботажных автомобильных перевозок грузов. Такие меры должны быть скоординированными, эффективными, соразмерными и должны оказывать сдерживающее воздействие.

VII. Меры по защите рынка услуг грузового автомобильного транспорта

Для достижения цели настоящей Программы государства-члены совместно с Евразийской экономической комиссией ежегодно проводят мероприятия по оценке ситуации на рынке автотранспортных услуг и принимают решения о необходимости дальнейшего открытия внутренних рынков автотранспортных услуг, в том числе каботажных автомобильных перевозок грузов.

Государства-члены ежегодно, до 1 мая, представляют в Евразийскую экономическую комиссию информацию о количестве перевозчиков, имеющих допуск к осуществлению международной перевозки грузов автомобильным транспортом, по состоянию на 31 декабря предыдущего года, количестве автотранспортных средств, задействованных в международных перевозках грузов на указанную дату.

Государства-члены также ежегодно, до 1 мая, информируют Евразийскую

экономическую комиссию о статистике перевозки грузов в регионах, открытых для осуществления каботажных автомобильных перевозок грузов, характере перевозимых грузов при каботажной автомобильной перевозке грузов, нарушениях условий перевозки грузов автомобильным транспортом и примененных мерах ответственности.

Евразийская экономическая комиссия использует представленную информацию для составления отчета о состоянии общего рынка транспортных услуг Союза, обеспечивает его рассмотрение на совещании министров уполномоченных органов государств-членов в области транспорта (министров транспорта).

Отчет должен содержать анализ рыночной конъюнктуры, в том числе оценку эффективности методов контроля, степень влияния каботажных автомобильных перевозок грузов на рынки автотранспортных услуг государств-членов, а также оценку того, позволяет ли степень гармонизации правил наметить дальнейшее открытие внутренних рынков автотранспортных услуг, включая каботажные автомобильные перевозки грузов.

В случае нестабильной конъюнктуры внутреннего рынка автотранспортных услуг, обостряемого каботажными автомобильными перевозками грузов в регионах, открытых для осуществления каботажных автомобильных перевозок грузов, государства-члены при содействии Евразийской экономической комиссии проводят консультации в целях принятия мер по защите рынка услуг грузового автомобильного транспорта.

При этом под нестабильной конъюнктурой внутреннего рынка автотранспортных услуг понимается наличие на рынке проблем, обуславливающих серьезное и потенциально устойчивое превышение предложения над спросом, что создает угрозу для финансовой стабильности и деятельности значительного числа перевозчиков.

К мерам по защите рынка услуг грузового автомобильного транспорта может относиться временное ограничение доступа к осуществлению каботажных автомобильных перевозок грузов в отдельных областях (регионах).

В качестве мер по защите рынка услуг грузового автомобильного транспорта и сохранению баланса интересов международных и внутренних перевозчиков может применяться также квотирование количества перевозчиков, задействованных в каботажных автомобильных перевозках грузов.

Меры по защите рынка услуг грузового автомобильного транспорта применяются в течение не более 6 месяцев и могут быть однократно продлены на тот же срок.

О применении защитных мер должны быть проинформированы все государства-члены, предоставляющие доступ к осуществлению каботажных автомобильных перевозок грузов на своей территории на взаимной основе.

Либерализация каботажных автомобильных перевозок грузов должна проводиться постепенно и сопровождаться созданием механизма эффективного контроля за их осуществлением на национальном уровне.

VIII. Меры по гармонизации законодательства государств-членов

Государства-члены предпримут меры по совершенствованию правового регулирования автотранспортной деятельности в рамках Союза.

Создание механизма действенного и эффективного контроля за каботажными автомобильными перевозками грузов на территориях государств-членов, а также механизма обмена данными об итогах транспортного контроля потребует принятия акта, определяющего особенности взаимодействия органов транспортного контроля и информационного обмена данными, перечень документов, подтверждающих совершение каботажной автомобильной перевозки грузов.

Кроме того, потребуется внесение изменений в законодательство государств-членов в части гармонизации мер ответственности за нарушение условий осуществления каботажных автомобильных перевозок грузов, а также создание правовой основы для осуществления каботажных автомобильных перевозок грузов в государствах-членах.

Подлежат актуализации следующие акты:

международные договоры:

Соглашение между Правительством Республики Армения и Правительством Республики Беларусь о международном автомобильном сообщении от 20 сентября 1997 года (статья 9);

Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Казахстан о международном автомобильном сообщении от 19 января 2004 года (статья 7);

Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Российской Федерации о международном автомобильном сообщении от 15 апреля 2003 года (статья 10);

Соглашение между Министерством транспорта Российской Федерации и Министерством транспорта Республики Беларусь об автомобильном сообщении от 20 июля 1992 года;

законодательство государств-членов:

в Республике Беларусь:

Закон Республики Беларусь от 14 июля 2014 г. № 278-3 «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках» (статья 19);

в Российской Федерации:

Федеральный закон от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных

перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» (статья 7);
постановление Правительства Российской Федерации
от 31 октября 1998 г. № 1272 «О государственном контроле
за осуществлением международных автомобильных перевозок»
(в редакции от 26 января 2012 г.).

Республика Казахстан планирует приступить к реализации настоящей Программы с
1 января 2025 года.

IX. Социально-экономический эффект реализации Программы и меры по его достижению

Планируется, что реализация настоящей Программы будет иметь положительный
э ф ф е к т в о т н о ш е н и и :
создания условий для конкуренции на рынке, что будет являться стимулом для
повышения эффективности работы автотранспортных компаний, обновления парка
грузовых автотранспортных средств;
снижения протяженности и объема порожних пробегов;
решения временных дисбалансов между спросом и предложением;
снижения транспортных затрат, которые несут потребители, и удельного веса
транспортной составляющей в цене перевозимых грузов;
повышения безопасности дорожного движения;
снижения вредного воздействия на окружающую среду за счет расширения
использования на внутреннем рынке современных грузовых автомобилей.

Для достижения целей настоящей Программы и положительного
социально-экономического эффекта необходимо проведение государствами-членами
согласованных действий в части:

внесения изменений в международные договоры, заключенные между
государствами-членами, о международном автомобильном сообщении и в
законодательство государств-членов в части отмены положений, запрещающих
каботажные автомобильные перевозки грузов автотранспортными средствами
международных перевозчиков
г о с у д а р с т в - ч л е н о в ;

гармонизации законодательства государств-членов в области автотранспортной
деятельности (включая гармонизацию стандартов, инструкций и технических условий,
регламентирующих автотранспортную деятельность и транспортный контроль на
основе общепринятых международных норм, технических требований, предъявляемых
к оборудованию, используемому при предоставлении услуг (весовые и габаритные
параметры автотранспортных средств));
создания механизма транспортного контроля на территории Союза, обеспечения

ведения баз данных и информационного обмена между контролирующими органами для осуществления эффективного мониторинга каботажных автомобильных перевозок грузов;

устранения недостаточности финансовых ресурсов для осуществления эффективного мониторинга каботажных автомобильных перевозок грузов; создания условий для обновления подвижного состава; устранения барьеров, препятствующих международным перевозкам грузов автомобильным транспортом, в том числе касающихся признания страховых полисов; создания механизма и системы регулирования рынка услуг грузового автомобильного транспорта (включая рассмотрение спорных вопросов, связанных с поэтапной либерализацией каботажных автомобильных перевозок грузов в рамках С о ю з а) .

Повышение эффективности методов контроля и улучшение условий труда для работников соответствующей профессии, гармонизация правил осуществления каботажных автомобильных перевозок грузов, а также трудового законодательства позволят на завершающем этапе либерализации ввести в практику институт перевозчиков Евразийского экономического союза.

П Р И Л О Ж Е Н И Е

к Программе поэтапной либерализации выполнения перевозчиками, зарегистрированными на территории одного из государств – членов Евразийского экономического союза, автомобильных перевозок грузов между пунктами, расположенными на территории другого государства – члена Евразийского экономического союза, на период с 2016 по 2025 годы

ПЕРЕЧЕНЬ

статистических показателей

Таблица 1

Перевозка грузов автомобильным транспортом
в государствах – членах Евразийского экономического союза

(млн т)

	2005 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2013 год/ 2005 год
Республика Армения	4,5	6,2	4,9	6,8	7,3	163,39 %

Республика Беларусь	100,7	166,9	191,0	189,3	192,5	191,19 %
Республика Казахстан	1 511,1	1 971,8	2 475,5	2 718,4	2 983,4	197,43 %
Российская Федерация	6 685	5 236	5 663	5 842	5 635	84,29 %
Евразийский экономический союз	8 301,3	7 380,9	8 334,4	8 756,5	8 818,2	106,23 %

Таблица 2

**Грузооборот автомобильного транспорта в государствах – членах
Евразийского экономического союза**

(млрд т/км)

	2005 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2013 год/ 2005 год
Республика Армения	0,06	0,2	0,3	0,4	0,5	871,35 %
Республика Беларусь	9,4	16,0	19,4	22,0	25,6	273,80 %
Республика Казахстан	47,1	80,3	121,1	132,3	145,3	308,49 %
Российская Федерация	194	199	223	249	250	128,87 %
Евразийский экономический союз	250,5	295,6	363,8	403,7	421,4	168,21 %

Таблица 3

**Удельный вес автомобильного транспорта в объеме перевозок всеми
видами транспорта (без трубопроводного транспорта)
в государствах – членах Евразийского экономического союза**

(процентов)

	2 0 0 5 год	2 0 0 8 год	2 0 0 9 год	2 0 1 0 год	2011 год	2012 год	2013 год
Республика Армения	63,08	64,68	65,64	66,85	60,12	66,33	69,02
Республика Беларусь	44,00	46,22	48,98	53,32	54,49	54,55	57,12
Республика Казахстан	87,10	86,36	86,97	87,82	89,67	90,05	90,90
Российская Федерация	82,34	82,22	80,81	78,28	78,59	78,70	78,60
Евразийский экономический союз	82,27	82,02	81,17	79,74	80,72	81,09	81,66

Таблица 4

**Удельный вес автомобильного транспорта в грузообороте
всех видов транспорта (без трубопроводного) в государствах –**

ч л е н а х

Евразийского экономического союза

(процентов)

	2005 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год
Республика Армения	7,71	19,99	20,00	23,85	25,81	31,34	36,08
Республика Беларусь	17,62	21,85	23,96	25,68	28,17	31,21	36,79
Республика Казахстан	21,49	22,73	24,99	27,06	34,79	35,65	38,30
Российская Федерация	8,81	8,70	8,18	8,40	8,95	9,57	9,72
Евразийский экономический союз	10,12	10,38	10,31	10,83	12,50	13,25	13,95

Таблица 5

Динамика среднего расстояния перевозки грузов
автомобильным транспортом в государствах – членах
Евразийского экономического союза

(километров)

	2005 год	2012 год	2013 год
Республика Армения	12,3	58,6	66,1
Республика Беларусь	73,5	116,8	128,7
Республика Казахстан	31,2	48,7	48,7
Российская Федерация	29	42,5	44,3

Таблица 6

Динамика объемов перевозок грузов автомобильным транспортом
в государствах – членах Евразийского экономического союза

(в процентах к предыдущему году)

	2005 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год
Республика Армения	142,1	101,2	80,8	104,4	112,9	105,1	100,7
Республика Беларусь	114,3	118,1	102,3	124,6	114,4	99,1	101,7
Республика Казахстан	104,6	103,2	98,1	116,8	125,5	109,8	109,7
Российская Федерация	101,8	100,5	76,0	99,9	108,2	103,2	96,5
Евразийский экономический союз	102,4	101,2	80,8	104,4	112,9	105,1	100,7