



Մրցակցության
պաշտպանության հանձնաժողով

**ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՄԱՆ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՏՈՒՑՄԱՆ
ՈԼՈՐՏՈՒՄ ԻՐԱԿԱՆԱՑՎԱԾ ՈՒՍՈՒՄՆԱՍԻՐՈՒԹՅԱՆ
ԱՐԴՅՈՒՆՔՆԵՐԸ**

Հասցե՝ ՀՀ, ք.Երևան, Տիգրան մեծի 4

Հեռ. (060) 830 840

Էլ. փոստ՝ info@competition.am

Էլ. կայք՝ www.competition.am

ԵՐԵՎԱՆ 2022թ.

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

ՆԱԽԱԲԱՆ.....	4
1. ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՄԱՆ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՏՈՒՑՄԱՆ ՈԼՈՐՏԻ ԻՐԱՎԱԿԱՆ ԿԱՐԳԱՎՈՐՈՒՄՆԵՐԸ.....	7
2. ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՄԱՆ ՈԼՈՐՏԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ.....	18
2.1 Արդյունավետ բեռնափոխադրման համակարգի դերը.....	18
2.2 Միջազգային բեռնափոխադրման տեսակները.....	19
3. ՀՀ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ.....	23
3.1 Միջազգային բեռնափոխադրումների դերը ՀՀ տնտեսության համար.....	23
3.2 ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրումների կառուցվածքը՝ ըստ բեռնափոխադրող տրանսպորտի տեսակների.....	25
3.3 ՀՀ արտահանման և ներմուծման կառուցվածքը՝ ըստ երկրների.....	30
4. ՀՀ ՆԵՐՄՈՒԾՎՈՂ ԱՊՐԱՆՔՆԵՐԻ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՄԱՆ ԳՈՐԾԸՆԹԱՅԸ.....	34
4.1 Յորենի ՀՀ ներմուծման գործընթացում բեռնափոխադրման բնութագիրը.....	34
4.2 Արևածաղկի ձեթի ՀՀ ներմուծման գործընթացում բեռնափոխադրման բնութագիրը.....	40
4.3 Շաքարի ՀՀ ներմուծման գործընթացում բեռնափոխադրման բնութագիրը.....	47
5. ԱՐՏԱՀԱՆՎՈՂ ԱՊՐԱՆՔՆԵՐԻ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՄԱՆ ԳՈՐԾԸՆԹԱՅԸ.....	51
5.1 Կոնյակի արտահանման գործընթացում բեռնափոխադրման բնութագիրը.....	51
5.2 Հանքային ջրի արտահանման գործընթացում բեռնափոխադրման բնութագիրը.....	65
5.3 Թարմ կամ պաղեցված ձկների արտահանման գործընթացում բեռնափոխադրման բնութագիրը.....	71
6. ԱՎՏՈՄՈԲԻԼԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏՈՎ ԻՐԱՎԱՆԱՑՎՈՂ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ.....	75
6.1 «Ը» ընկերության գործունեությունը բեռնափոխադրման ոլորտում.....	79
6.2 «Թ» ընկերության գործունեությունը բեռնափոխադրման ոլորտում.....	82
6.3 «Ժ» ընկերության գործունեությունը բեռնափոխադրման ոլորտում.....	87
6.4 «Է» ընկերության գործունեությունը բեռնափոխադրման ոլորտում.....	90
6.5. 2020թ.ից 2022թ.ի դեկտեմբերն ընկած ժամանակահատվածում բեռնափոխադրման ոլորտում գների ձևավորման մեխանիզմը և միտումները.....	94
6.6 Հայաստանի միջազգային փոխադրողների ասոցիացիայի գործունեությունը.....	101
7. ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏՈՎ ԻՐԱՎԱՆԱՑՎՈՂ ՀՀ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐ.....	106
7.1 Երկաթուղային բեռնափոխադրումների ոլորտի ընդհանուր նկարագիրը.....	106
7.1.1 Միջազգային բեռնափոխադրումների իրականացման գործընթացում «ՀԿԵ» ՓԲ ընկերության գործունեությունը և տեխնիկական բնութագիրը.....	106

7.1.2 «ՀԿԵ» ՓԲ ընկերության գործունեությունը երկաթուղային տրանսպորտով արտահանվող և ներմուծվող ապրանքների բեռնափոխադրման գործընթացում.....	109
7.1.3 Երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով ՀՀ ներմուծվող ապրանքների բեռնափոխադրման գործընթացը (ցորենի օրինակով)	115
7.1.4 Երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով ՀՀ-ից արտահանվող ապրանքների բեռնափոխադրման գործընթացը (պղնձի հանքաքարի և խտանյութերի օրինակով).....	119
7.1.5 «ՀԿԵ» ՓԲ ընկերության կողմից մատուցվող լրացուցիչ ծառայությունները	123
7.2 «ՀԿԵ» ՓԲ ընկերության կողմից կնքված գործակալության պայմանագրերի ուսումնասիրությունը.....	126
7.3 Հայկական երաթուղու համակարգը «Ռուսական երկաթուղիներ» ԲԲԸ-ի կողմից ստեղծված «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի շահագործմանը հանձնելու մասին կոնցեսիոն պայմանագրի ուսումնասիրությունը.....	128
7.4 «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի սակագնային քաղաքականության ուսումնասիրությունը	129
7.5 «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի տնտեսական գործունեության տվյալների ուսումնասիրությունը	135
8. ՈՒՍՈՒՄՆԱՍԻՐՈՒԹՅԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆՔՈՒՄ ԲԱՑԱՀԱՅՏՎԱԾ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ ԵՎ ԴՐԱՆՑ ԼՈՒԾՄԱՆՆ ՈՒՂՂՎԱԾ ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ.....	138
8.1 Օրենսդրահրավական կարգավորումների վերաբերյալ.....	138
8.2 Ավտոմոբիլային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումների վերաբերյալ.....	138
8.3 Երկաթուղային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումների վերաբերյալ	139

ՆԱԽԱԲԱՆ

Մրցակցության պաշտպանության հանձնաժողովը (այսուհետ՝ Հանձնաժողով) տնտեսական մրցակցության կանխման, սահմանափակման, արգելման և (կամ) սպառողների շահերի վնասման հնարավոր դեպքերը պարզելու, ՀՀ-ում բարեխիղճ մրցակցության համար անհրաժեշտ միջավայր ապահովելու նպատակով պարբերաբար իրականացնում է ոլորտային ուսումնասիրություններ, որոնց միջոցով հսկողություն է իրականացվում տնտեսական մրցակցության պաշտպանության օրենսդրության դրույթների պահպանման նկատմամբ:

Հանձնաժողովի կողմից **բեռնափոխադրման ծառայությունների մատուցման ոլորտում** (այսուհետ՝ նաև Ոլորտ) ուսումնասիրություն (այսուհետ՝ Ուսումնասիրություն) իրականացնելու համար հիմք է հանդիսացել այն հանգամանքը, որ բեռնափոխադրումների համակարգը, կարևոր դեր ունենալով տնտեսական աճի և սպառողների բարեկեցության գործում, նաև մեծ ազդեցություն ունի միջազգային շուկաների ինտեգրման հարցում՝ խթանելով արտաքին շուկաներում ներքին արտադրողների մրցունակության բարձրացումը: Առհասարակ լավ զարգացած բեռնափոխադրման համակարգն ազդում է տնտեսական գործունեության գրեթե բոլոր տեսակների վրա: Ունենալով արդյունավետ բեռնափոխադրման ցանց՝ կարելի է բարելավել երկրի մրցունակությունը, հեշտացնել միջազգային առևտուրը, բավարարել տարածաշրջանային արտադրական գործընթացներում ապրանքների մուտքի և ելքի անխափան ընթացքը: Ինչ վերաբերում է Հայաստանի տնտեսության զարգացմանը՝ վերջինս, ելնելով երկրի աշխարհաքաղաքական առանձնահատկություններից, մեծապես պայմանավորված է տրանսպորտային ծախսերի և միջսահմանային հաղորդակցման արդյունավետությունից:

Վերոգրյալի համատեքստում անհրաժեշտություն է առաջանում հասկանալու Ոլորտի ընդհանուր նկարագիրը, պարզելու բեռնափոխադրման ծառայությունների մատուցման արժեքները ձևավորող բաղադրիչները, բեռնափոխադրման համար կատարված ծախսերի ազդեցությունը ինչպես արտահանվող, այնպես էլ ներմուծվող ապրանքների վերջնական գների ձևավորման վրա, գնահատելու Ոլորտում առկա մրցակցային միջավայրը և առկա խնդիրները:

Ելնելով վերոգրյալից՝ Հանձնաժողովը 2022 թվականի մարտի 22-ի «Բեռնափոխադրման ծառայությունների մատուցման ոլորտի վերաբերյալ» թիվ 118-Ա որոշմամբ ուսումնասիրություն է իրականացրել բեռնափոխադրումների ոլորտում:

Ուսումնասիրության համար անհրաժեշտ տեղեկատվության աղբյուրները

Ուսումնասիրության իրականացման նպատակով Հանձնաժողովի կողմից տեղեկատվություն է պահանջվել ինչպես Ուսումնասիրության շրջանակում դիտարկվող ապրանքների խոշոր ներմուծող և արտահանող ընկերություններից, վերջիններիս բեռնափոխադրման ծառայություններ մատուցող ընկերություններից, այնպես էլ երկաթուղային բեռնափոխադրումներ իրականացնող «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲ ընկերությունից և «Հայաստանի միջազգային փոխադրողների ասոցիացիա» հասարակական կազմակերպությունից: Միաժամանակ Ուսումնասիրության շրջանակում համապատասխան տեղեկատվություն հավաքագրելու նպատակով Հանձնաժողովը համագործակցել է նաև ՀՀ էկոնոմիկայի նախարարության, ՀՀ տարածքային կառավարման և ենթակառուցվածքների նախարարության և ՀՀ պետական եկամուտների կոմիտեի հետ:

Այդուհանդերձ, տեղեկատվության հավաքագրման փուլում պարզ է դարձել, որ առկա չէ ինչպես ընդհանուր օգտագործման, այնպես էլ ոչ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտային միջոցներով միջազգային բեռնափոխադրումներ իրականացնող տնտեսավարող սուբյեկտների ռեեստր, ինչը որոշակի դժվարություններ է առաջացրել այդ ընկերություններին իդենտիֆիկացնելու հարցում: Այս առումով գտնում ենք, որ ***անհրաժեշտ է ստեղծել համապատասխան ռեեստր, ինչը նաև հնարավորություն կտա ֆորսմաժորային իրավիճակներում բավականին արագ նույնականացնել բեռնափոխադրող ընկերություններին և անհրաժեշտության դեպքում՝ օգտվել նրանց կողմից մատուցվող ծառայություններից:***

Ուսումնասիրության մեջ ներառված ապրանքախմբերի, բեռնափոխադրման տեսակների և ուղղությունների ընտրությունը

Հանձնաժողովն Ուսումնասիրության շրջանակում ավելի մանրամասն անդրադարձել է ինչպես ԵԱՏՄ, այնպես էլ ԵՄ և այլ 3-րդ երկրների հետ առևտրաշրջանառության ժամանակ ***ավտոմոբիլային և երկաթուղային տրանսպորտային միջոցներով*** իրականացվող բեռնափոխադրման ծառայություններին:

Միաժամանակ պարզելու համար, թե բեռնափոխադրման ծառայությունները ինչ ազդեցություն են ունենում ներմուծված և արտահանված ապրանքների իրացման գների վրա, ինչն էլ իր հերթին անուղղակիորեն ազդում է ինչպես բնակչության կենսամակարդակի, այնպես էլ հայաստանյան ապրանքների մրցունակության վրա, Հանձնաժողովի կողմից դիտարկվել է վերը նշված երկրների խմբերից ներմուծվող և նույն ուղղություններով արտահանվող ապրանքների կառուցվածքը և առանձնացվել են ներմուծվող և արտահանվող այն ապրանքախմբերը, որոնք ունեն սոցիալական նշանակություն և համեմատաբար մեծ տեսակարար կշիռ ՀՀ-ից դեպի այդ երկրներ արտահանման և դեպի ՀՀ ներմուծման մեջ:

ՀՀ ներմուծվող ապրանքախմբերից Ուսումնասիրության մեջ ներառվել են **ցորենը** (ԱՏԳ ԱԱ 1001), **շաքարը** (ԱՏԳ ԱԱ 1701) և **արևածաղկի ձեթը** (ԱՏԳ ԱԱ 1512), իսկ **արտահանվող ապրանքախմբերից՝ կոնյակը** (ԱՏԳ ԱԱ 2208 20), **թարմ կամ պաղեցրած ձկները** (ԱՏԳ ԱԱ 0302) և **ջրերը, բնական կամ արհեստական հանքային ջրերը և ըմպելիքները** (առանց շաքարի) (ԱՏԳ ԱԱ 2201) (այսուհետ՝ Ուսումնասիրվող ապրանքներ):

Ուսումնասիրության հիմնական ուղղությունները

- Ոլորտում գործող իրավական ակտերով սահմանված պահանջների ուսումնասիրություն և մրցակցային միջավայրի վրա դրանց ունեցած հնարավոր ազդեցության գնահատում,
- Բեռնափոխադրումների ոլորտի ընդհանուր նկարագրի ներկայացում,
- ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրումների նկարագրի ներկայացում,
- Ըստ ընտրված բեռնափոխադրող տրանսպորտի տեսակների և բեռնափոխադրվող ապրանքների՝ ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրման ամբողջական շղթայի ներկայացում,
- Բեռնափոխադրում իրականացնող խոշոր ընկերությունների վարքագծերի ուսումնասիրություն,
- Ուսումնասիրության ընթացքում մրցակցային օրենսդրության հնարավոր խախտումների բացահայտում և դրանց վերացմանն ուղղված առաջարկությունների ներկայացում:

1. ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՄԱՆ ԾԱՌԱՅՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՄԱՏՈՒՑՄԱՆ ՈԼՈՐՏԻ ԻՐԱՎԱԿԱՆ ԿԱՐԳԱՎՈՐՈՒՄՆԵՐԸ

Բեռնափոխադրման ոլորտը կարգավորող իրավական ակտերի ուսումնասիրության արդյունքում Հանձնաժողովն առանձնացրել է հիմնական կարգավորումները և դրանցով ամրագրված պահանջները, ինչպես նաև վեր հանել առկա խնդրահարույց դրույթները և ներկայացրել համապատասխան առաջարկություններ դրանց լուծման ուղղությամբ:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումներ

Ըստ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի՝ բեռների փոխադրումն իրականացվում է փոխադրման պայմանագրի հիման վրա, որը կնքվում է գրավոր ձևով: Փոխադրման պայմանագրով փոխադրողը պարտավոր է բեռնառաքողից ստացած բեռը նշանակման վայր փոխադրել և հանձնել լիազորված անձին, իսկ բեռնառաքողը պարտավոր է վճարել պայմանագրով կամ սակագներով նախատեսված փոխադրավարձը: Միաժամանակ, բեռի փոխադրման պայմանագրի կնքումը հավաստվում է բեռնառաքիչին տրանսպորտային բեռնագիր (կոնոսամենտ կամ բեռի վերաբերյալ այլ փաստաթուղթ) հանձնելով: Վերջինս «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի իմաստով տրանսպորտային միջոցով փոխադրվող բեռի (ապրանքանյութական արժեքների) շարժի հիմնական հաշվառման փաստաթուղթ է, որի հիման վրա բեռնառաքիչը դուրս է գրում բեռը, իսկ բեռը ստացողը մուտքագրում է այն: Միջպետական բեռնափոխադրումների դեպքում ապրանքատրանսպորտային բեռնագիրը պետք է համապատասխանի «Բեռների միջազգային ավտոտրանսպորտային փոխադրումների պայմանագրի մասին ՍՄԴ (CMR)» կոնվենցիայի պահանջներին:

Հանձնաժողովը ուսումնասիրության շրջանակում մեծամասամբ անդրադարձ է կատարել բեռնափոխադրման ծառայությունների այն տեսակին, որն իրականացվում է **ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային տրանսպորտով**: Վերջինս, «Ավտոմոբիլային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի համաձայն՝ հանդիսանում է ավտոտրանսպորտային միջոց, ավտոմոբիլ կամ ավտոմոբիլային տրանսպորտի շարժակազմ, որով փոխադրողը պարտավոր է բեռների վճարովի փոխադրում իրականացնել ցանկացած քաղաքացու կամ իրավաբանական անձի պահանջով և փոխադրման պայմանագրով: Ընդ որում, ըստ ՀՀ քաղաքացիական օրենսգրքի՝ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով փոխադրումներ իրականացնող կազմակերպությունների ցանկը հրապարակվում է օրենքով սահմանված կարգով, **սակայն Հանձնաժողովի ուսումնասիրությունները ցույց են տալիս, որ տվյալ ցանկի հրապարակում չի իրականացվում**:

Ինչ վերաբերում է **ոչ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի** տեսակին՝ դրանով իրականացվում են տվյալ կազմակերպության բեռների փոխադրումները (ավտոմոբիլային տրանսպորտի համար՝ ավտոտրանսպորտային միջոցներով, երկաթուղային տրանսպորտի համար՝ ոչ ընդհանուր օգտագործման մերձատար ուղիներով), ինչպես նաև

ավտոտրանսպորտով տվյալ կազմակերպության աշխատողների փոխադրումները (ներտնտեսական և ծառայողական տրանսպորտ):

ՀՀ կառավարության 2007 թվականի օգոստոսի 30-ի «ՀՀ տարածքից ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռների միջպետական փոխադրումների իրականացման կարգը հաստատելու մասին» թիվ 1226-Ն որոշման համաձայն՝ ՀՀ տարածքից բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտով միջպետական բեռնափոխադրումներն իրականացվում են համաձայնագրի կողմ պետությունների իրավասու մարմինների կողմից փոխադրողին տրված թույլտվությունների հիման վրա կամ Հայաստանի Հանրապետության և այլ համաձայնագրերի կողմ պետությունների կառավարությունների միջև կնքված համաձայնագրերով նախատեսված դեպքերում՝ առանց թույլտվությունների կիրառման, իսկ միջազգային պայմանագրերի բացակայության դեպքում՝ «Ճանապարհային վճարի մասին» ՀՀ օրենքին համապատասխան:

Ըստ նշված օրենքի՝ **թույլտվությունը** սահմանվում է որպես ավտոմոբիլային հաղորդակցության մասին միջազգային համաձայնագրերով սահմանված, պետությունների իրավասու մարմինների կողմից տրված հաստատված ձևանմուշի փաստաթուղթ, որը միջպետական բեռնափոխադրումներ իրականացնելու համար իրավունք է վերապահում համաձայնագրի կողմ պետության բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոցի մուտքը, ելքը մյուս կողմի տարածք, տարանցումը նրանց տարածքով, ինչպես նաև դեպի երրորդ երկիր և երրորդ երկրից:

Իրավասու մարմինը, ելնելով տվյալ տարում փոխադրողներին հատկացված թույլտվությունների քանակից՝

1) որոշում է հաջորդ տարվա համար պահանջվող թույլտվությունների խմբաքանակը՝ ըստ համաձայնագրի կողմ պետությունների,

2) թույլտվությունների քանակի համաձայնեցման նպատակով համաձայնագրի կողմ պետությունների իրավասու մարմինների հետ Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ սահմանված կարգով վարում է քանակցություններ:

Սահմանված քվոտաներից դուրս համաձայնագրի կողմ պետության թույլտվությունների լրացուցիչ քանակի պահանջարկի դեպքում, ինչպես նաև համաձայնագրի կողմ պետության իրավասու մարմնի կողմից Հայաստանի Հանրապետության թույլտվությունների լրացուցիչ պահանջարկի առաջարկություն ստանալու դեպքում իրավասու մարմինը քանակցություն է վարում համապատասխան համաձայնագրի կողմ պետության իրավասու մարմնի հետ:

Թույլտվությունները փոխադրողին հատկացվում են ըստ իրականացվող փոխադրումների նշանակության և տեսակի՝

1. մուտքի (որևէ երկրի տարածք մուտք (ելք) գործելու),
2. տարանցման (որևէ երկրի տարածքով տարանցելու),
3. երրորդ երկիր կամ երրորդ երկրից փոխադրում կատարելու,
4. միասնական (ունիվերսալ),

5. կաբոտաժային փոխադրումներ կատարելու (բեռների կաբոտաժային փոխադրումը բեռների փոխադրումն է, որն իրականացվում է համաձայնագրի կողմ որևէ պետությունում հաշվառված բեռնատար ավտոմոբիլային տրանսպորտով համաձայնագրի կողմ այլ պետության վարչական տարածքում գտնվող երկու կետերի միջև):

Թույլտվություն տրվում է բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոցին բեռը նշանակման վայր հասցնելու և հետադարձ ուղղությամբ մեկ երթ կամ կաբոտաժային փոխադրումներ կատարելու համար:

Իրավասու մարմինը **թույլտվությունների հատկացումը կարող է մերժել** նշված կարգով սահմանված դեպքերում: Այդ դեպքերն են հանդիսանում փոխադրողի կողմից անհրաժեշտ բոլոր փաստաթղթերը չներկայացնելը կամ թերի ներկայացնելը և հայտ ներկայացրած փոխադրողի վերաբերյալ համաձայնագրի կողմ որևէ պետությունից ահազանգի ստացումը տվյալ տարվա ընթացքում միջպետական որևէ բեռնափոխադրման ժամանակ տվյալ փոխադրողի կողմից համաձայնագրի պահանջները չկատարելու կամ խախտումներ թույլ տալու մասին:

Թույլտվությունները հատկացվում են՝ ըստ ստացված հայտերի հերթականության:

Աղյուսակ N1

ՀՀ-ում գործող ճանապարհային հարկի դրույքաչափերը

Բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոցները՝ ըստ թույլատրելի առավելագույն զանգվածի	Հայաստանի Հանրապետություն յուրաքանչյուր մուտքի համար դրույքաչափը (դրամ)
մինչև 1,5 տոննա ներառյալ	15000
1,5-ից ավելի մինչև 3 տոննա ներառյալ	25000
3-ից ավելի մինչև 5 տոննա ներառյալ	40000
5-ից ավելի մինչև 10 տոննա ներառյալ	65000
10-ից ավելի մինչև 20 տոննա ներառյալ	80000
20-ից ավելի մինչև 30 տոննա ներառյալ	110000
30-ից ավելի մինչև 44 տոննա ներառյալ	152000
44-ից ավելի մինչև 60 տոննա ներառյալ	205000
60-ից ավելի մինչև 70 տոննա ներառյալ	233000
70-ից ավելի մինչև 80 տոննա ներառյալ	285000
80-ից ավելի մինչև 90 տոննա ներառյալ	318000
90-ից ավելի մինչև 100 տոննա ներառյալ	603000
100 տոննայից ավելի	753000

Համաձայն ՀՀ Հարկային օրենսգրքի՝ Հայաստանի Հանրապետությունում գործում է **ճանապարհային հարկ**, որը գանձվում է Հայաստանի Հանրապետությունում **չգրանցված** բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոցների սեփականատերերից Հայաստանի Հանրապետության ավտոմոբիլային ճանապարհներից օգտվելու համար, ինչպես նաև Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհներին գովազդ տեղադրելու համար:

Օտարերկրյա գրանցում ունեցող բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոցներով ՀՀ ավտոմոբիլային ճանապարհներից օգտվելու համար **ճանապարհային հարկը հաշվարկվում է ՀՀ մուտքի յուրաքանչյուր 15 օրվա համար՝** ըստ ավտոտրանսպորտային միջոցի թույլատրելի առավելագույն զանգվածի (տես՝ Աղյուսակ N1):

Հանձնաժողովի կողմից ուսումնասիրվել է նաև տարածաշրջանի մյուս երկրներում գործող ճանապարհային վճարների չափը, որոնք գանձվում են տվյալ երկրի տարածքով փոխադրումներ իրականացնելիս: Մասնավորապես՝ անդրադարձ է կատարվել Վրաստանում, Իրանում, Թուրքիայում և Ադրբեջանում գործող վճարներին: Ստորև ներկայացված է նշված երկրներից յուրաքանչյուրում գործող ճանապարհային վճարների չափը:

Այսպես, **Վրաստանում** տարանցիկ բեռնափոխադրման համար վճարի չափը ինչպես տեղական, այնպես էլ օտարերկրյա բեռնատարների համար 2022թ.-ից կազմում է **350 լարի** (մոտ 115 եվրո) մեկ բեռնատարի համար: Այս երկրում ճանապարհային վճարի հաշվարկման հիմքում առհասարակ չի դիտարկվում բեռնատարի ընդհանուր զանգվածը և երկրի տարածքում լինելու ժամանակահատվածը:

Իրանի տարածքով փոխադրումներ իրականացնող օտարերկրյա տրանսպորտային միջոցներից ճանապարհային վճարներ **չեն գանձվում**: Եթե քաշը գերազանցում է թույլատրելի սահմանաչափը (18,75 տոննա), բեռը տեղափոխվում է այլ տրանսպորտային միջոցներ և վճարվում է տուգանք՝ մոտ 24-ից 72 դոլարի չափով:

Օտարերկրյա գրանցում ունեցող տրանսպորտային միջոցներից տարանցիկ փոխադրումներ իրականացնելիս **Թուրքիայի** սահմանային անցակետերում գանձվում է ճանապարհային վճար հետևյալ չափերով.

- եթե բեռնատար մեքենան գրանցված է այնպիսի երկրում, որը Թուրքիայի հետ ունի երկկողմանի պայմանագիր, ապա մեկ բեռնատարի համար՝ **0,01 եվրո** մեկ տոննա-կմ-ի համար,

- եթե բեռնատար մեքենան գրանցված է այնպիսի երկրում, որը Թուրքիայի հետ չունի երկկողմանի պայմանագիր, ապա մեկ բեռնատարի համար՝ **0,015 եվրո** մեկ տոննա-կմ-ի համար:

Ինչ վերաբերում է **Ադրբեջանին՝** այս երկրում գործող օրենսդրության համաձայն՝ օտարերկրյա գրանցում ունեցող բեռնատար մեքենաներից գանձվում է ճանապարհային վճար Աղյուսակ N2-ում ներկայացված դրույքաչափերով:

Ադրբեջանում գործող ճանապարհային վճարի դրույքաչափերը

Ժամանակահատված	≤ 4 սղնի	> 4 սղնի
1 օր	20 \$	30 \$
1 շաբաթ	40 \$	80 \$
1 ամիս	140 \$	280 \$
3 ամիս	400 \$	800 \$
1 տարի	1 400 \$	2 800 \$
1 տարուց ավելի	1 400 \$ + 15 \$ յուրաքանչյուր լրացուցիչ օրվա համար	2 800 \$ + 30 \$ յուրաքանչյուր լրացուցիչ օրվա համար

Բեռնատար մեքենաների թույլատրելի առավելագույն զանգվածը 32 տոննա է (4 սղնի ունենալու դեպքում): Նշված սահմանաչափը գերազանցելու դեպքում վերը նշված վճարները ավելացվում են՝ ըստ Աղյուսակ N3-ում ներկայացված դրույքաչափերի:

Ադրբեջանում գործող ճանապարհային վճարների դրույքաչափերի ավելացման մեխանիզմը

Բեռնատար մեքենայի ընդհանուր զանգված	Մեկ կիլոմետրի դրույքաչափ
37-41 տոննա	0.15 \$
41-51 տոննա	0.30 \$
51-61 տոննա	0.45 \$
61-71 տոննա	0.60 \$
71-81 տոննա	0.75 \$
>81 տոննա	1.80 \$

Ուսումնասիրելով ՀՀ-ում և տարածաշրջանի մյուս երկրներում գործող ճանապարհային վճարների չափը՝ պարզ է դառնում, որ ՀՀ-ում, ի տարբերություն մյուսների, վճարի հաշվարկի

հիմքում ընկած է **բեռի ընդհանուր զանգվածը՝ ֆիքսված 15 օրվա համար**: Այնինչ, օրինակ՝ Ադրբեջանում ճանապարհային վճարը սահմանվում է ըստ տվյալ երկրի տարածքում գտնվելու օրերի, ինչը շատ դեպքերում կարող է ավելի ձեռնտու լինել բեռնափոխադրողների համար, չնայած այն հանգամանքին, որ մինչև որոշակի սահմանաչափի գերազանցումը հաշվի չի առնվում բեռնատար մեքենայի ընդհանուր զանգվածը:

Միաժամանակ, Թուրքիայում գործում է վճարների հաշվարկման համեմատաբար ճկուն համակարգ, որի դեպքում հաշվի է առնվում և՛ բեռնատարի ընդհանուր զանգվածը, և՛ փոխադրման ժամանակ տվյալ երկրի տարածքով անցնող ճանապարհի երկարությունը:

Համեմատական վերլուծություն իրականացնելու արդյունքում Հանձնաժողովը գտնում է, որ միջազգային բեռնափոխադրումների ոլորտում ՀՀ գրավչությունը բարձրացնելու նպատակով կարելի է ճանապարհային հարկի դրույքաչափի սահմանման առավել ճկուն համակարգ ներդնել՝ նախ ուսումնասիրելով օտարերկրյա բեռնափոխադրողների ՀՀ-ում գտնվելու ժամանակահատվածի վիճակագրությունը, այնուհետև դրույքաչափերը սահմանելիս՝ հաշվի առնելով ինչպես այդ բեռնափոխադրող ընկերությունների ՀՀ-ում գտնվելու ժամանակահատվածը, այնպես էլ ճանապարհի երկարությունը: Վերջինս հնարավորություն կստեղծի բարձրացնելու տարածաշրջանում ՀՀ մրցունակությունը միջազգային բեռնափոխադրումների ոլորտում:

ՀՀ հարկային օրենսգրքի ուսումնասիրության արդյունքում նաև պարզ է դարձել, որ բեռների, փոստի և (կամ) ուղևորների փոխադրման՝ միջազգային տրանսպորտային ծառայությունների մատուցումը հանդիսանում են **ավելացված արժեքի հարկի զրոյական դրույքաչափով հարկվող գործարքներ**:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտի միջոցով իրականացվող բեռնափոխադրումների իրավական կարգավորումների ուսումնասիրության արդյունքում պարզ է դարձել նաև, որ ՀՀ կառավարության 1999 թվականի հոկտեմբերի 26-ի «1975 թվականի միջազգային ճանապարհային փոխադրումների կոնվենցիայի կիրարկումն ապահովող որոշ միջոցառումների մասին» թիվ 670 որոշմամբ **Հայաստանի միջազգային փոխադրողների միությանը (ներկայիս՝ Հայաստանի միջազգային փոխադրողների ասոցիացիա)** ճանաչվել է ազգային երաշխիքային մարմին և նրան վերապահվել է միջազգային ճանապարհային փոխադրումների փոխադրագրքույկներ և երաշխիքներ տալու իրավասությունը:

Երկաթուղային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումներ

Երկաթուղային տրանսպորտը ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տեսակ է, որը, հանդիսանալով ընդհանուր արտադրատեխնոլոգիական համակարգ, ներառում է արտադրական նշանակության կազմակերպություններ:

Համաձայն «Երկաթուղային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի՝ երկաթուղային տրանսպորտը հանդիսանում է ՀՀ միասնական տրանսպորտային համակարգի բաղկացուցիչ մասը:

Երկաթուղային տրանսպորտով գործունեություն իրականացնելու համար անհրաժեշտ է պետության կողմից տրվող լիցենզիա: Համաձայն «**Պետական տուրքի մասին**» ՀՀ օրենքի՝ լիցենզավորման ենթակա երկաթուղային տրանսպորտի գործունեության կազմակերպման համար պետական տուրքի տարեկան վճարը սահմանված է **բազային տուրքի 1000-ապատիկի չափով** (բազային տուրքի չափ է սահմանվում 1000 դրամը):

Երկաթուղային տրանսպորտը բաղկացած է ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային տրանսպորտից, ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային տրանսպորտից, ինչպես նաև կազմակերպությունների տեխնոլոգիական երկաթուղային տրանսպորտից, որոնք նախատեսված են այդ կազմակերպությունների սեփական կարիքների համար:

Ընդհանուր	օգտագործման	երկաթուղային	տրանսպորտը
արտադրատեխնոլոգիական համալիր է, որը ներառում է երկաթուղային տրանսպորտի ենթակառուցվածքները, երկաթուղային շարժակազմը, այլ գույք, որը նախատեսված է ֆիզիկական, իրավաբանական անձանց և պետության կարիքների ապահովման նպատակով երկաթուղային տրանսպորտով փոխադրումներ իրականացնելու, ինչպես նաև այդ փոխադրումների հետ կապված աշխատանքների (ծառայությունների) իրականացման (մատուցման) համար:			

Ոչ	ընդհանուր	օգտագործման	երկաթուղային	տրանսպորտը
արտադրատեխնոլոգիական համալիրների համակցություն է, որը ներառում է ոչ ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային գծեր, շենքեր, կառույցներ, շինություններ, առանձին դեպքերում նաև երկաթուղային շարժակազմ, ինչպես նաև այլ գույք, որը նախատեսված է ֆիզիկական և իրավաբանական անձանց կարիքների ապահովման համար այն աշխատանքներում (ծառայություններում), որոնք իրականացվում (մատուցվում) են ոչ ընդհանուր օգտագործման վայրերում՝ պայմանագրի հիման վրա կամ սեփական կարիքների համար:				

Փոխադրողը հանդիսանում է իրավաբանական անձ կամ անհատ ձեռնարկատեր, որը սույն օրենքով և փոխադրման պայմանագրով պարտավորվում է ընդհանուր օգտագործման երկաթուղային տրանսպորտով փոխադրել ուղևորներ, առաքողի կողմից լիցենզ վստահված բեռ, ուղեբեռ, բեռնաձանրոց՝ առաքման կետից մինչև նշանակման վայր, ինչպես նաև հանձնել բեռը, ուղեբեռը դրանց ստացման համար իրավասու անձին, և կատարում է նշված

գործառույթները՝ օգտագործելով երկաթուղային շարժակազմը և այլ համապատասխան սարքեր:

Երկաթուղային տրանսպորտի գույքը կարող է գտնվել պետական սեփականության և (կամ) սեփականության այլ ձևերի ներքո՝ Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությանը համապատասխան:

Երկաթուղային տրանսպորտի գույքը կարող է փոխանցվել կոնցեսիոն պայմանագրով՝ Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությանը համապատասխան:

Այսպես, 2008թ. փետրվարի 13-ին «Ռուսական երկաթուղիներ» ԲԲԸ-ի և Հայաստանի Հանրապետության միջև կնքվել է կոնցեսիոն պայմանագիր՝ «Հայկական երկաթուղի» ՓԲԸ-ն «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ին կառավարմանը հանձնելու մասին: «Հարավկովկասյան երկաթուղիներ» ՓԲԸ-ն «Ռուսական երկաթուղիներ» ԲԲԸ-ի 100% դուստր ընկերությունն է: Համաձայն պայմանագրի՝ կոնցեսիոն կառավարման ժամկետը 30 տարի է, 20 տարվա աշխատանքից հետո ևս 10 տարով երկարացնելու իրավունքով՝ կողմերի փոխադարձ համաձայնությամբ¹:

Երկաթուղային տրանսպորտի բնագավառում պետական քաղաքականությունն իրականացվում է մի շարք սկզբունքներով, որոնց թվում են նաև **օգտագործման միանման և անխտրական վճարների կիրառումն ու մրցակցության զարգացումը:**

Միաժամանակ, կոնցեսիոն պայմանագրի համաձայն՝ «Հարավկովկասյան երկաթուղիներ» ՓԲԸ-ն պարտավոր է ապահովել երկաթուղային ցանցին մուտք այլ օպերատորների համար՝ կիրառվող օրենսդրությանը համապատասխան:

«Երկաթուղային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքով սահմանվում են նաև **ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների ձևավորման սկզբունքները:** Դրանք են.

1. լիցենզիայի պայմաններին համապատասխան լիցենզավորված գործունեություն իրականացնելու համար անհրաժեշտ՝ հիմնավորված շահագործման և պահպանման ծախսերի, հիմնական միջոցների մաշվածության և ոչ նյութական ակտիվների ամորտիզացիայի փոխհատուցման ապահովումը,

2. ողջամիտ շահույթի ստացման հնարավորության ապահովումը,

3. հիմնավորված վարկերի սպասարկման ծախսերի ներառումը,

4. ծառայությունների տեսակներով և առանձնահատկություններով պայմանավորված օգտագործման վճարների տարբերակումը,

5. հիմնավորված և անհրաժեշտ ապահովագրական ծախսերի ներառումը,

6. բնապահպանական նորմերն ապահովելու համար անհրաժեշտ՝ հիմնավորված ծախսերի ներառումը,

7. Հայաստանի Հանրապետության օրենսդրությամբ նախատեսված հիմնավորված և անհրաժեշտ այլ ծախսերի ներառումը:

Երկաթուղային տրանսպորտի ոլորտում գնագոյացման պետական կարգավորման սկզբունքներն ուղղված են ենթակառուցվածքի **մենաշնորհային բաղադրիչի**, այսինքն՝

¹ <https://www.railway.am/arm/about>

ենթակառուցվածքի հիմնական միջոցների շնորհած **շուկայական հզորությունը սահմանափակելու միջոցով տնտեսական արդյունավետությունը խրախուսելուն**, որն իրականացվում է ենթակառուցվածքի օգտագործման ոչ խտրական վճարների կիրառման միջոցով, որոնք նվազագույնի են հասցնում մրցակից փոխադրողների համար ենթակառուցվածքի օգտագործման խոչընդոտները:

Գնագոյացման վերահսկողությունը կիրառվում է ենթակառուցվածքի օգտագործման վճարների և ոչ թե երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություններից օգտվողների համար փոխադրողի սահմանած վերջնական սակագների նկատմամբ, բացառությամբ այն դեպքերի, երբ երկաթուղային տրանսպորտի ծառայություններից օգտվողների համար փոխադրողի սահմանած սակագները կարող են սահմանափակվել միջազգային համաձայնագրերով կամ արտակարգ իրավիճակներում կամ մենաշնորհային դիրքի չարաշահման կամ տնտեսության համար վտանգավոր կամ ոչ նպաստավոր գործունեության դեպքերում կառավարության որոշմամբ սահմանված առավելագույն սակագներով:

Լաստանավով իրականացվող բեռնափոխադրումներ

Բեռնափոխադրման ոլորտը կարգավորող իրավական ակտերի ուսումնասիրության արդյունքում պարզ է դարձել, որ ՀՀ կառավարության կողմից 2022 թվականի մարտի 24-ին ընդունվել է «Հայաստանի Հանրապետության տարածքից արտահանման և (կամ) Հայաստանի Հանրապետության տարածք ներմուծման նպատակով բեռների՝ լաստանավով (լաստանավերով) տեղափոխման դեպքում առաջացած լրացուցիչ ծախսերի նվազեցմանն ուղղված միջոցառմանը հավանություն տալու մասին» թիվ 400-Լ որոշումը (այսուհետ՝ Որոշում):

Ըստ Էկոնոմիկայի նախարարության հիմնավորման՝ Որոշման ընդունման անհրաժեշտությունը պայմանավորված է ՌԴ-ից ՀՀ գործող միակ ցամաքային ուղու՝ Ստեփանծմինդա-Լարս ավտոճանապարհի անբարենպաստ եղանակային պայմանների պատճառով պարբերաբար փակվելու հետևանքով ՀՀ բեռնափոխադրումների շրջանում առաջացող խնդիրների (**Լարսի անցակետի փակ լինելը, հաշվի առնելով, որ վերջինս հանդիսանում է ՀՀ-ից արտահանման հիմնական ուղղությունը, բացասական մեծ ազդեցություն է թողնում տնտեսության, մասնավորապես՝ արտահանման ցուցանիշների վրա**) նվազեցմամբ:

Հաշվի առնելով, որ վերոնշյալ ցամաքային ուղուն որպես այլընտրանք դիտարկվող լաստանավի օգտագործումն առավել թանկ է բեռնափոխադրողների համար և կարող է նվազեցնել հայկական արտադրանքի մրցունակությունն արտաքին շուկաներում, Էկոնոմիկայի նախարարության հիմնավորմամբ՝ բեռնափոխադրումների նշված այլընտրանքային միջոցի օգտագործման հետևանքով առաջացող ծախսերի փոխհատուցումը Կառավարության կողմից կարող է էականորեն նվազեցնել առկա խոչընդոտները՝ նպաստելով բեռնափոխադրումների արդյունավետության բարձրացմանը:

Որոշման համաձայն՝ ՀՀ տարածքից արտահանման և (կամ) ՀՀ տարածք ներմուծման նպատակով բեռների՝ լաստանավով (լաստանավերով) տեղափոխման դեպքում առաջացած լրացուցիչ ծախսերի **(լաստանավի տեղափոխման համար կատարված ծախսը)** նվազեցմանն ուղղված միջոցառման նպատակն է սեզոնային գործոնով պայմանավորված ճանապարհների փակ լինելու ժամանակահատվածում ՀՀ տարածքից կամ ՀՀ տարածք բեռների տեղափոխմանն առնչվող լոգիստիկ ենթակառուցվածքներն առավել հասանելի դարձնելը, լոգիստիկ խոչընդոտների և լրացուցիչ ծախսերի նվազեցումը: Սույն միջոցառման շրջանակում լաստանավով (լաստանավերով) բեռների տեղափոխման ծառայությունը շահառուներին մատուցում է **Օպերատորը**, որը ՀՀ տարածքից արտահանման կամ ՀՀ տարածք ներմուծման նպատակով բեռների՝ լաստանավով տեղափոխում կազմակերպելու համար վարձակալում է լաստանավ (լաստանավեր):

Օպերատոր կարող է լինել «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲ և «Ռուսական երկաթուղիներ» ԲԲ ընկերությունների հետ ՀՀ կառավարության կողմից հաստատված օրինակելի ձևին համապատասխան պայմանագիր կնքած ընկերությունը՝ երկաթգծային տրանսպորտով և լաստանավով ՀՀ տարածքից արտահանման կամ ՀՀ տարածք ներմուծման կազմակերպման նպատակով:

Որոշման իմաստով **շահառու** է համարվում **ՀՀ տարածքում գրանցված և փաստացի առևտրային գործունեություն իրականացնող իրավաբանական անձը կամ անհատ ձեռնարկատեր հանդիսացող ֆիզիկական անձը**, որն ապահովում է հետևյալ չափանիշներին համապատասխանությունը՝

1) իրականացնում է արտահանման գործունեություն ՀՀ տարածքից կամ ներմուծման գործունեություն ՀՀ տարածք:

2) Որոշմամբ սահմանված ժամանակահատվածում ՀՀ Փոթի-Կովկաս նավահանգիստ կամ հակառակ ուղղություններով լաստանավով իրականացրել է ապրանքների տեղափոխում:

Բացի այդ, Օպերատորի և Էկոնոմիկայի նախարարության միջև կնքված պայմանագրից պարզ է դառնում, որ Օպերատորը պետք է սահմանի լաստանավի հստակ չվացուցակ, մասնավորապես՝ **շաբաթական առավելագույնը 2 (երկու) չվերթ Փոթի-Կովկաս նավահանգիստ և առավելագույնը 2 (երկու) չվերթ Կովկաս նավահանգիստ-Փոթի ուղղություններով:**

Որոշման հիմնական էությունը կայանում է նրանում, որ շահառուներին լաստանավով (լաստանավերով) բեռների փոխադրման ծառայության մատուցման համար Օպերատորը **շահառուներին մատուցած ծառայության արժեքն վերջիններից ուղիղ չի գանձում, այլ այդ արժեքը փոխհատուցվում է Օպերատորին ՀՀ պետական բյուջեից:** Ընդ որում՝ ծառայության մատուցման արժեքը ՀՀ պետական բյուջեից փոխհատուցվում է 2022 թվականի 24 շաբաթ ժամանակահատվածի համար շահառուներին մատուցված ծառայությունների մասով:

Ինչ վերաբերում է շահառուներին լաստանավով (լաստանավերով) բեռների փոխադրման ծառայության մատուցման արժեքի չափին՝ վերջինս, ինչպես Որոշմամբ, այնպես էլ Էկանոմիկայի նախարարության և Օպերատորի միջև կնքված պայմանագրով, ենթակա է ՀՀ պետբյուջեից փոխհատուցման **Օպերատորի կողմից վարձակալած լաստանավի վարձավճարի արժեքի 100 (մեկ հարյուր) տոկոսի չափով, սակայն ոչ ավելի, քան Փոթի-Կովկաս նավահանգիստ-Փոթի ուղղությամբ մեկ չվերթի համար 60 (վաթսուն) մլն ՀՀ դրամ**: Ընդ որում, փոխհատուցումը տրամադրվում է յուրաքանչյուր չվերթի իրականացման դեպքում:

Շահառուների կողմից լաստանավի ոչ ամբողջական ծանրաբեռնման դեպքում ոչ ռեզիդենտ կազմակերպությունների բեռների՝ լաստանավով փոխադրելու պարագայում վերը նշված փոխհատուցման գումարը նվազեցվում է ոչ ռեզիդենտ կազմակերպությունների բեռների՝ լաստանավով փոխադրման ծավալին համարժեք մատուցված ծառայության արժեքի չափով, մասնավորապես, մեկ բեռնատար մեքենայի հաշվով մեկ չվերթի համար 1.2 մլն դրամ, իսկ մեկ ուղղության համար՝ 0.6 մլն դրամ և մեկ երկաթուղային վագոնի հաշվով մեկ չվերթի համար՝ 1.5 մլն դրամ, իսկ մեկ ուղղության համար՝ 0.75 մլն դրամ:

Միաժամանակ, Որոշմամբ իրականացվող միջոցառման շրջանակում յուրաքանչյուր շահառու լաստանավով (լաստանավերով) բեռների տեղափոխման ծառայություն կարող է ստանալ մեկից ավելի անգամ:

2. ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՄԱՆ ՈԼՈՐՏԻ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ

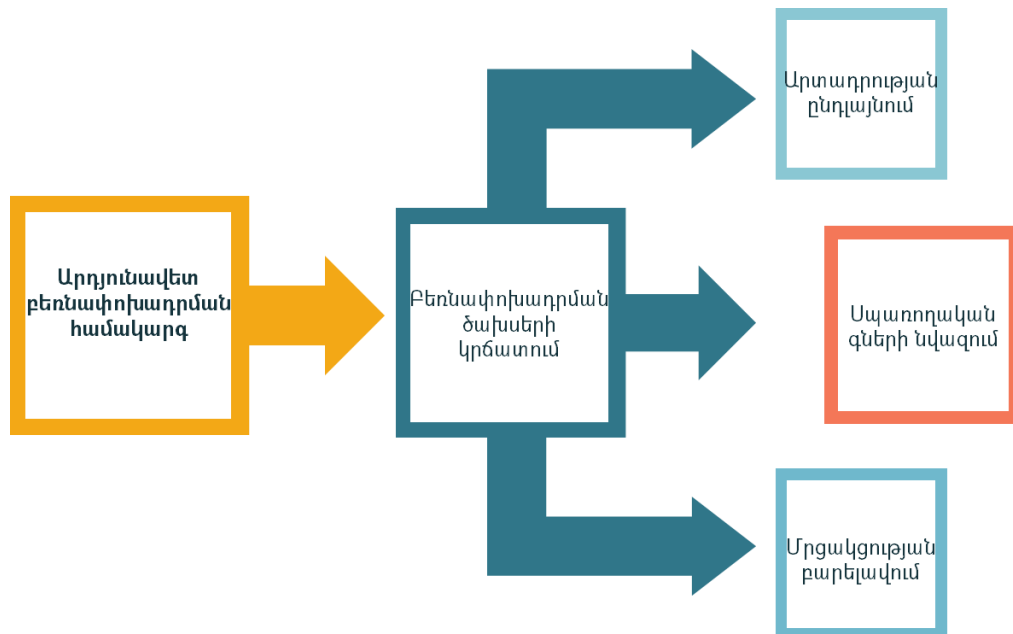
2.1 Արդյունավետ բեռնափոխադրման համակարգի դերը

Միջազգային բեռնափոխադրումները կարևոր դերակատարում ունեն համաշխարհային տնտեսության զարգացման հարցում՝ ապահովելով երկրների միջև արտաքին առևտրաշրջանառության գործընթացում մատակարարման շղթայի ամբողջականությունը: Տվյալ երկրում ապրանքներ արտադրող և արտահանող ընկերությունները մեծապես կախված են բեռնափոխադրումների համակարգից, ինչը հնարավորություն է տալիս ավելացնել ապրանքների իրացման ծավալները:

Բեռնափոխադրման համակարգի արդյունավետության բարձրացումը հանդիսանում է երկրների տնտեսական քաղաքականության բաղկացուցիչ մասը, որն ուղղված է ճանապարհային ցանցի ընդլայնմանն ու զարգացմանը, տրանսպորտային միջոցների հասանելիության ապահովմանը, պետական վարչարարության պարզեցված ընթացակարգերի կիրառմանը, այլ երկրների հետ արտաքին հարաբերությունների զարգացմանը և այլն: Նշվածը նպաստում է ոչ միայն արդյունաբերության զարգացմանը, այլև, ավելի ցածր իրացման գներ ապահովելով, դրական ազդեցություն է ունենում վերջնական սպառողների վրա (արդյունավետ բեռնափոխադրման համակարգի դրական ազդեցության նկարագիրը ներկայացված է Գծապատկեր N1-ում):

Գծապատկեր N1

Արդյունավետ բեռնափոխադրման համակարգի դրական ազդեցությունը



Այսպես, ապրանքների տեղափոխման ծախսերի հնարավոր կրճատումը կարող է պայմաններ ստեղծել արտադրության ծավալների ընդլայնման, նոր արտադրող ընկերությունների, հետևաբար նաև արտահանման ավելացման և մրցակցային միջավայրի բարելավման համար՝ նվազեցնելով ապրանքների իրացման գները:

2.2 Միջազգային բեռնափոխադրման տեսակները

Միջազգային արակտիկայում տարանջատվում են բեռնափոխադրող տրանսպորտի հետևյալ տեսակները՝ ավտոմոբիլային, երկաթուղային, ջրային, օդային և խողովակաշարային:

Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ օդային տրանսպորտին բաժին է ընկնում միջազգային բեռնաշրջանառության ընդհանուր ծավալի շատ փոքր մասը²՝ սույն բաժնում Հանձնաժողովն անդրադարձել է միայն ցամաքային տրանսպորտով (ներառելով Միջազգային տրանսպորտի ֆորումի (International Transport Forum (այսուհետ՝ ITF)) կողմից սահմանվող Inland transport-ի տեսակները՝ **ավտոմոբիլային, երկաթուղային, ներքին ջրային ուղիներով, ավիամերձ տարածքներում իրականացվող և խողովակաշարային**) իրականացվող բեռնափոխադրումներին:

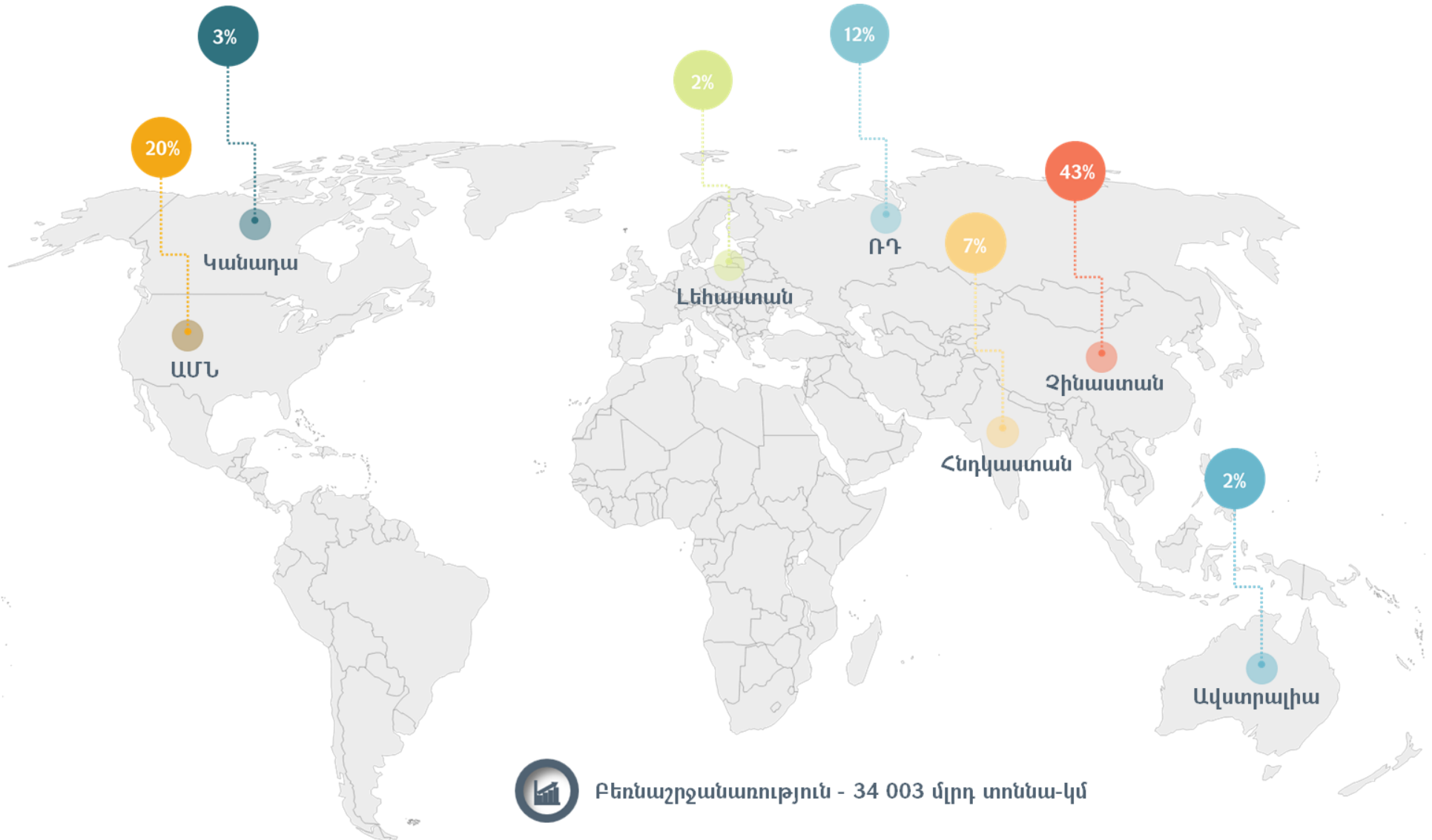
Համաձայն Տնտեսական համագործակցության և զարգացման կազմակերպության (այսուհետ՝ OECD) տվյալների՝ ITF-ի անդամ հանդիսացող 51 երկրի ընդհանուր բեռնաշրջանառությունը 2020 թվականի տվյալներով կազմել է **34 003 467 մլն տոննա-կմ**, որի մեջ ամենամեծ մասնաբաժինն ունեցող երկրներն են **Չինաստանը՝ 43%, ԱՄՆ-ն՝ 20% և ՌԴ-ն՝ 10%:**

Հանձնաժողովը, ուսումնասիրելով բեռնափոխադրումների տեսակների մասնաբաժինները ընդհանուր բեռնաշրջանառության ծավալում, պարզել է, որ **ավտոմոբիլային տրանսպորտով** իրականացվող բեռնափոխադրումներն ամենամեծ մասնաբաժինն են զբաղեցնում ցամաքային տրանսպորտով իրականացվող բեռնաշրջանառության ծավալում:

Այսպես, ITF-ի և OECD-ի կողմից իրականացված համատեղ ուսումնասիրության համաձայն՝ **ավտոմոբիլային տրանսպորտով** իրականացվող բեռնափոխադրումները (բեռնաշրջանառության ծավալով հաշվարկված՝ տոննա-կմ) ITF-ի անդամ հանդիսացող 51 երկրից 37-ում կազմում են ընդհանուր բեռնաշրջանառության շուրջ **40%-ը**: Այս ցուցանիշը զգալիորեն գերազանցում է տրանսպորտի մյուս տեսակներով (երկաթուղային բեռնափոխադրումներ (24%), ավիամերձ բեռնափոխադրումներ (16%), ներքին ջրային ուղիներ (13%) և խողովակաշարեր (7%)) իրականացվող բեռնափոխադրումների մասնաբաժինները: Ընդհանրապես, ոչ ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման տրանսպորտի տեսակներն ավելի հաճախ օգտագործվում են մեծ ծավալ ունեցող զանգվածային ապրանքների տեղափոխման համար, ինչպիսիք են օրինակ՝ ածուխը, նավթամթերքը հանքանյութեր և այլն: Միջազգային բեռնափոխադրումն ըստ ITF-ի անդամ հանդիսացող, բեռնաշրջանառության մեծ ծավալներ ունեցող երկրների և ցամաքային տրանսպորտի տեսակների մասնաբաժինների ներկայացված է Գծապատկեր N2-ում:

² <https://bit.ly/3AFc56B> (Eurostat-ի տվյալներով 2020 թվականի տվյալներով ԵՄ երկրների համար նշված ցուցանիշը կազմել է ընդհանուր բեռնաշրջանառության՝ 0,3%-ը)

Միջազգային բեռնափոխադրումն ըստ երկրների և ցամաքային տրանսպորտի տեսակների մասնաբաժինների



Ավտոմոբիլային

40%



Ափամերձ և ներքին ջրային

29%



Երկաթուղային

24%



Խողովակաշարային

7%



Գծապատկեր N3

Ավտոմոբիլային Երկաթուղային Ներքին ջրային Ափամերձ Խողովակաշարային

Երկաթուղային տրանպորտը ոչ բոլոր դեպքերում կարող է փոխարինել ավտոմոբիլային տրանսպորտին: Այսպես, օրինակ՝ երկաթուղային տրանսպորտն ավելի պահանջված է մեծ քանակությամբ բեռները երկար հեռավորությամբ տեղափոխելու համար,

մինչդեռ ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռները փոխադրվում են ավելի փոքր հեռավորությունների դեպքում:

Ցամաքային ներքին ջրային ուղիներով բեռնափոխադրումը երբեմն կարող է այլընտրանք հանդիսանալ ավտոմոբիլային և երկաթուղային տրանսպորտի տեսակներին, որոնք սովորաբար ունենում են գերբեռնվածության խնդիրներ: Ներքին ջրային ուղիներով իրականացվող բեռնափոխադրումները բնութագրվում են հուսալիությամբ և էներգաարդյունավետությամբ: Բեռնափոխադրման այս տեսակի առավելություններից է հանդիսանում նաև այն, որ դրանք օգտագործվում են վտանգավոր բեռների փոխադրման ժամանակ և ունեն արտանետումների ցածր մակարդակ³:

Ինչ վերաբերում է **տրանսպորտային միջոցների արտանետումներին**, ավտոմոբիլային տրանսպորտի շահագործումից առաջացած արտաքին ծախսերը (մեկ տոննա-կմ համար), ինչպիսիք են՝ օդի աղտոտվածությունը, կլիմայի փոփոխությունը, աղմուկը, գերբեռնվածությունը, բնակավայրերին հասցված վնասը և վթարները, միջինում առնվազն երկու անգամ գերազանցում են երկաթուղային կամ ներքին ջրային տրանսպորտին: Այդ իսկ պատճառով ամբողջ աշխարհում երկրների կառավարությունները նպատակային քաղաքականության միջոցով փորձում են ազդել բեռնափոխադրումների տեսակի ընտրության վրա՝ կիրառելով այնպիսի գործիքակազմ, ինչպիսիք են՝ սուբսիդավորումը, հարկային արտոնությունները, օրենսդրական կարգավորումները և այլն:

³ https://www.imap.de/media/publications/2021/08/Transport_Logistics_Report_2021_June_B.pdf

3. ՀՀ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ

3.1 Միջազգային բեռնափոխադրումների դերը ՀՀ տնտեսության համար

Յուրաքանչյուր երկրի սոցիալ-տնտեսական զարգացման գործում տրանսպորտային համակարգը մեծ դեր է նշանակություն ունի ինչպես ներքին, այնպես էլ միջազգային բեռնափոխադրումների ապահովման տեսանկյունից:

Հայաստանի տնտեսական զարգացման վրա մեծ ազդեցություն են ունենում տրանսպորտային ծախսերը և միջսահմանային հաղորդակցումը՝ հաշվի առնելով վերջինիս ցամաքային երկիր լինելը: Անդրադառնալով Հայաստանի աշխարհագրական դիրքին՝ պետք է նշել, որ այն լուրջ խնդիր է հարուցում տրանսպորտի ոլորտի և միջազգային բեռնափոխադրումների համար, քանի որ **բաց են միջազգային սահմաններից միայն երկուսը, հյուսիսում՝ Վրաստանի և հարավում՝ Իրանի հետ:**

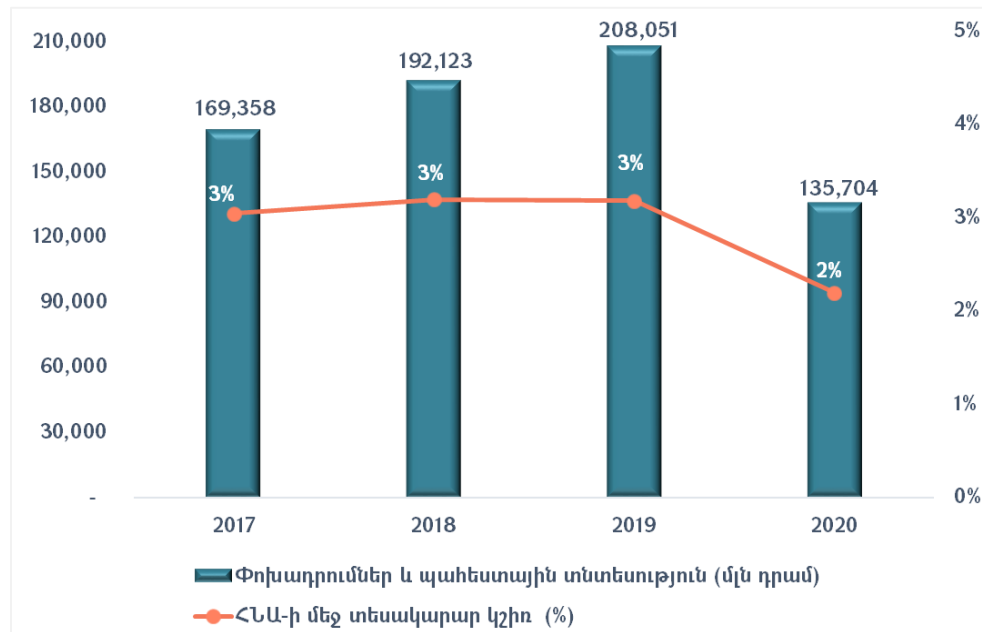
Ըստ ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի տվյալների՝ փոխադրումների և պահեստային տնտեսության, ինչպես նաև տեղեկատվության և կապի ոլորտներում **գբաղվածների թվաքանակը** 2020 թվականի դրությամբ կազմել է **74 900 մարդ:**

Միաժամանակ, փոխադրումների և պահեստային տնտեսության ծավալը (արժեքային արտահայտությամբ) 2020 թվականին նախորդ տարվա համեմատ կրճատվել է շուրջ 35%-ով՝ կազմելով 135 704 մլն դրամ, ինչը Հանձնաժողովի գնահատմամբ կարող է պայմանավորված լինել կորոնավիրուսային համավարակով: Միջազգային պրակտիկայում տրանսպորտային համակարգի ազդեցությունը երկրի տնտեսության վրա գնահատելու համար հիմնականում հաշվարկվում է **տրանսպորտային փոխադրումների և պահեստային տնտեսության ծավալի տեսակարար կշիռը երկրի ՀՆԱ-ի մեջ:** Հանձնաժողովի կողմից հաշվարկվել է տվյալ ցուցանիշը 2017-2020 թվականների համար (տես՝ Գծապատկեր N4):

Գծապատկեր N4-ի տվյալներից պարզ է դառնում, որ 2020 թվականի դրությամբ դիտարկվող մյուս տարիների համեմատ տրանսպորտային փոխադրումների և պահեստային տնտեսության ծավալի տեսակարար կշիռը ՀՆԱ-ի մեջ կրճատվել է 1 տոկոսային կետով՝ կազմելով 2% (համեմատության համար նշենք, որ տրանսպորտային փոխադրումների, պահեստային տնտեսության և կապի տեսակարար կշիռը ՀՆԱ-ում 2019 թվականի դրությամբ Վրաստանում կազմել է շուրջ 9%, Գերմանիայում՝ 11%, ՌԴ-ում՝ 8%, իսկ Չինաստանում՝ 5%)⁴:

⁴ <https://bit.ly/3RJLBqO>

2017-2020 թվականների ընթացքում փոխադրումների և պահեստային տնտեսության տեսակարար կշիռը ՀՀ ՀՆԱ-ի մեջ



Բացի այդ, յուրաքանչյուր երկու տարին մեկ Համաշխարհային բանկի կողմից 160 երկրների տվյալներով հաշվարկվում է **լոգիստիկայի արդյունավետության ինդեքսը** (Logistic Performance Index՝ LPI), որը հնարավորություն է տալիս գնահատել տվյալ երկրի բեռնափոխադրման (լոգիստիկայի) համակարգի, մատակարարման շղթաների էֆեկտիվության մակարդակը, երկրի առևտրի և տրանսպորտի հետ կապված ենթակառուցվածքների որակը՝ ներառյալ նավահանգիստները, երկաթուղիները, ճանապարհները և տեղեկատվական տեխնոլոգիաները: Նշված ինդեքսը հաշվարկվում է միջազգային բեռնափոխադրող ընկերությունների տվյալների և կարծիքի հիման վրա՝ համադրելով տվյալ երկրում լոգիստիկ շղթայի հիմնական բաղադրիչների վերաբերյալ առկա քանակական տվյալների հետ: Այս ինդեքսի հաշվարկը մի կողմից կարևոր է երկրների տնտեսական քաղաքականության տեսանկյունից, քանի որ այն օգնում է հասկանալ Ոլորտում առկա իրավիճակը՝ վերհանելով խնդիրները և կենտրոնանալով Ոլորտի հնարավոր զարգացման ուղղությունների վրա, մյուս կողմից՝ ներդրումների ներգրավման տեսանկյունից, քանի որ Ոլորտում ներդրումներ իրականացնելու համար միջազգային կազմակերպությունները մեծ ուշադրություն են դարձնում LPI-ին:

Լոգիստիկայի արդյունավետության ինդեքսի հաշվարկման հիմքում դրված է հետևյալ բաղադրիչների գնահատումը՝ մաքսային ծախսեր, ենթակառուցվածքներ, միջազգային բեռնափոխադրումներ, լոգիստիկ ծառայությունների որակ, վերահսկողություն և ժամանակային ճշգրտություն: LPI-ը գնահատվում է 1-ից 5 բալային համակարգով:

Հայաստանը 2018 թվականի տվյալներով LPI-ի ցուցանիշով 160 երկրի շարքում զբաղեցրել է **92-րդ դիրքը**, որը բավականին մեծ բարելավում է 2016 թվականի 141-րդ դիրքի համեմատ (որոշ երկրների դիրքը ըստ LPI ինդեքսի ներկայացված է աղյուսակ N4-ում):

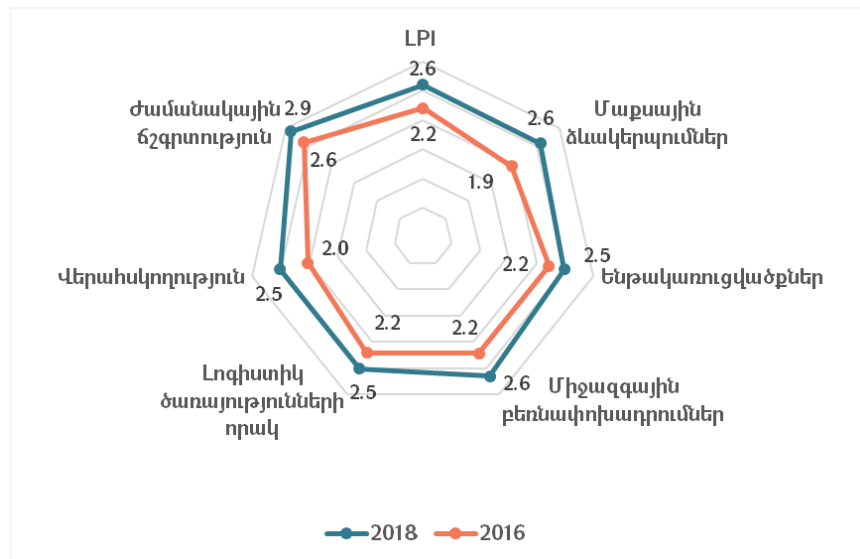
Լոգիստիկ արդյունավետության ինդեքսն ըստ որոշ երկրների դիրքերի

Հ/հ	Երկիր	Երկրի դիրքի	LPI
1	Գերմանիա	1	4.2
2	Շվեդիա	2	4.1
3	Բելգիա	3	4.0
4	Թուրքիա	47	3.2
5	Իրան	64	2.9
6	Ուկրաինա	66	2.8
7	Ղազախստան	71	2.8
8	ՌԴ	75	2.8
9	Հայաստան	92	2.6
10	Բելառուս	103	2.6
11	Ղրղզստան	108	2.6
12	Վրաստան	119	2.4

Ինչ վերաբերում է լոգիստիկայի արդյունավետության ինդեքսին, 2018 թվականի տվյալներով Հայաստանի համար այդ ցուցանիշը կազմել է **2.6**, որը 0.4 տոկոսային կետով ավել է 2016 թվականի նույն ցուցանիշից: Ինդեքսը ձևավորող բաղադրիչներից ամենամեծ արժեքն ունի ժամանակային ճշգրտությունը՝ 2.9, որն իրենից ներկայացնում է այն հաճախականությունը, որով բեռնափոխադրումները հասնում են վերջնական պատվիրատուին պլանավորված ժամկետներում (տես՝ Գծապատկեր N5-ը):

Գծապատկեր N5

ՀՀ լոգիստիկայի արդյունավետության ինդեքսը 2016-2018թթ.



3.2 ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրումների կառուցվածքը՝ ըստ բեռնափոխադրող տրանսպորտի տեսակների

ՀՀ արտաքին առևտրաշրջանառությունն իրականացվում է ընդհանուր և ոչ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի տեսակներով⁵:

Ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտն իրականացնում է տնտեսության հատվածների և բնակչության բեռների, ինչպես նաև ընդհանուր օգտագործման երթուղիներով ուղևորների փոխադրումները:

Ոչ ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտն իրականացնում է տվյալ կազմակերպության բեռների (ավտոմոբիլային տրանսպորտի համար՝ ավտոտրանսպորտային միջոցներով, երկաթուղային տրանսպորտի համար՝ ոչ ընդհանուր օգտագործման մերձատար ուղիներով), ինչպես նաև ավտոտրանսպորտով տվյալ կազմակերպության աշխատողների փոխադրումները (ներտնտեսական և ծառայողական տրանսպորտ):

ՀՀ վիճակագրական կոմիտեի կողմից հաշվառվում և հրապարակվում է միայն ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտի միջոցով իրականացված բեռնափոխադրումների վերաբերյալ տեղեկատվությունը (ներառված են միայն այն ընկերությունների կողմից իրականացվող բեռնափոխադրումները, որոնք ապահովում են այդ գործունեությունից հասույթի ստացում):

Ելնելով վերոգրյալից՝ **Հանձնաժողովը սույն բաժնում նույնպես անդրադարձել է ընդհանուր օգտագործման տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումներին:**

Հանձնաժողովի կողմից ուսումնասիրվել է ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրումների⁶ ծավալը, ինչի արդյունքում պարզ է դարձել, որ 2021 թվականին միջազգային բեռնափոխադրումների ընդհանուր ծավալը կազմել է **7 017 հազ. տոննա**, ինչը շուրջ 3 տոկոսով գերազանցում է 2020 թվականի նույն ցուցանիշը (6 820 հազ. տոննա): Բեռնաշրջանառության⁷ ծավալների ուսումնասիրությունից պարզ է դարձել, որ 2021 թվականի տվյալներով այս ցուցանիշը կազմել է 5 087 մլն տ-կմ, որը շուրջ 8 տոկոսով գերազանցում է նախորդ տարվա նույն ցուցանիշը:

2016 թվականից մինչև 2021 թվականն ընկած ժամանակահատվածում բեռնափոխադրման և բեռնաշրջանառության ծավալներն ըստ բեռնափոխադրող տրանսպորտային միջոցների տեսակների ներկայացված է Աղյուսակ N5-ում:

⁵ <https://www.armstat.am/file/doc/99526893.pdf>

⁶ Փոխադրված բեռների (բեռնափոխադրումներ) ծավալում ներառվում է փոխադրված բեռների փաստացի քանակը՝ հաշվի առնելով տարայի կամ բեռնարկղերի (կոնտեյների) քաշը:

⁷ Բեռնաշրջանառությունը (տոննա-կիլոմետրերով) հաշվարկվում է փոխադրվող **բեռների յուրաքանչյուր խմբի քաշի (տոննա) և այդ բեռնափոխադրման հեռավորության արտադրյալների հանրագումարով**: Միաժամանակ, բեռնաշրջանառության ցուցանիշի հաշվարկման մեջ ավտոմոբիլային և օդային տրանսպորտով բեռնափոխադրումներն հաշվարկվել են համապատասխանաբար հայաստանյան շարժակազմով և միայն ազգային ավիաընկերության ինքնաթիռներով իրականացված բեռնափոխադրումներով:

ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրման և բեռնաշրջանառության ծավալները՝ ըստ բեռնափոխադրող տրանսպորտային միջոցների տեսակների

Փոխադրված բեռներ (1000 տ)	2018թ.	2019թ.	2020թ.	2021թ.
Ընդամենը, այդ թվում՝	6,133	7,135	6,820	7,017
Ավտոմոբիլային տրանսպորտով	3,181	3,894	3,750	3,917
Մայրուղային խողովակաշարով	1,766	1,837	1,871	2,034
Երկաթուղային տրանսպորտով	1,169	1,383	1,183	1,049
Օդային տրանսպորտով	18	21	16	17
Բեռնաշրջանառությունը (մլն տոննա-կմ)	2018թ.	2019թ.	2020թ.	2021թ.
Ընդամենը, այդ թվում՝	4,383	4,775	4,704	5,087
Մայրուղային խողովակաշարով	2,801	2,915	2,963	3,221
Ավտոմոբիլային տրանսպորտով	850	996	899	1,052
Երկաթուղային տրանսպորտով	732	864	842	811
Օդային տրանսպորտով	0.1	0.3	0.7	2.1

Աղյուսակ N5-ի տվյալներից պարզ է դառնում, որ բեռնափոխադրման ծավալներով դիտարկելիս ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրման շուրջ **56** տոկոսն իրականացվում է **ավտոմոբիլային տրանսպորտով** (միջպետական նշանակության ճանապարհների երկարությունը կազմում է 1 753 կմ), **29** տոկոսը՝ **մայրուղային խողովակաշարային տրանսպորտով**: **Երկաթուղային տրանսպորտին** բաժին է ընկնում ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրման շուրջ **15** տոկոսը, իսկ **օդային տրանսպորտին**՝ ընդամենը **0,2** տոկոսը: Մի փոքր այլ է պատկերը **բեռնաշրջանառության** ցուցանիշով իրականացված հաշվարկում, որի դեպքում բեռնաշրջանառության մեջ ամենամեծ տեսակարար կշիռն ունեն **մայրուղային խողովակաշարով իրականացվող բեռնափոխադրումները (գազամուղ)՝ 63** տոկոս, հաջորդ խոշոր մասնաբաժինն ունեցող տրանսպորտային միջոցը **ավտոմոբիլային տրանսպորտն է՝ 21** տոկոս: **Երկաթուղային տրանսպորտին** բաժին է ընկնում բեռնաշրջանառության շուրջ **16** տոկոսը, իսկ **օդային տրանսպորտին**՝ ընդամենը **0,04** տոկոսը:

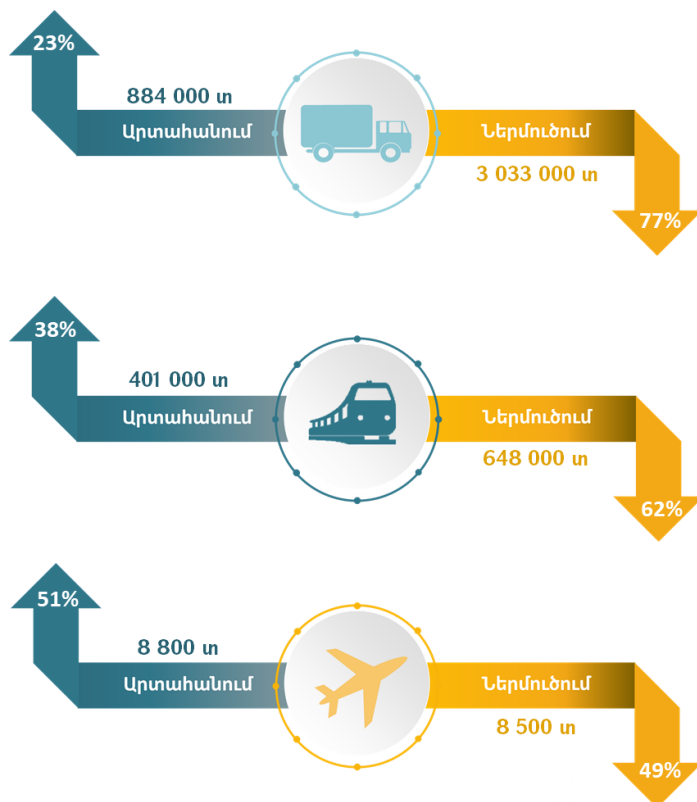
ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրումների և բեռնաշրջանառության ծավալները՝ ըստ բեռնափոխադրող տրանսպորտային միջոցների տեսակների մասնաբաժինների, ներկայացված է Գծապատկեր N6-ում:

ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրումները և բեռնաշրջանառությունը՝ ըստ բեռնափոխադրող տրանսպորտային միջոցների տեսակների մասնաբաժինների, 2021թ.



Հանձնաժողովն Ոսումնասիրության շրջանակում անդրադարձել է նաև տրանսպորտային միջոցներով բեռնափոխադրման կառուցվածքին՝ ըստ արտահանման և ներմուծման մասնաբաժինների (տես՝ Գծապատկեր N7):

Գծապատկեր N7
Բեռնափոխադրման կառուցվածքն ըստ
արտահանման և ներմուծման, 2021թ.



Գծապատկեր N7-ի տվյալների համաձայն՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտով իրականացվող միջազգային բեռնափոխադրումների շուրջ 77 տոկոսը բաժին է ընկնում ներմուծմանը՝ 3 033 հազ. տոննա, իսկ 23 տոկոսը՝ արտահանմանը՝ 884 հազ. տոննա:

Երկաթուղային տրանսպորտով միջազգային բեռնափոխադրումների դեպքում ևս մեծ մասն իրականացվում է ներմուծման միջոցով՝ 62 տոկոս (648 հազ. տոննա), իսկ արտահանմանը բաժին է ընկնում տեղափոխվող բեռների 38 տոկոսը (401 հազ. տոննա):

Ինչ վերաբերում է օդային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումներին, այս դեպքում

արտահանվող և ներմուծվող բեռների տեսակարար կշիռները բաշխված են գրեթե հավասարաչափ՝ համապատասխանաբար 51 և 49 տոկոս:

Այսպիսով, ամփոփելով ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրումների կառուցվածքի ուսումնասիրությունը, կարող ենք փաստել, որ ծավալային արտահայտմամբ ՀՀ արտաքին առևտրաշրջանառության մեծ մասն իրականացվում է ավտոմոբիլային տրանսպորտով՝ արտահանման նկատմամբ ներմուծման գերակայությամբ:

3.3 ՀՀ արտահանման և ներմուծման կառուցվածքը՝ ըստ երկրների

Ուսումնասիրության շրջանակում Հանձնաժողովն անդրադարձել է ՀՀ արտաքին առևտրաշրջանառության կառուցվածքին՝ ըստ արտահանման և ներմուծման երկրների:

Այսպես, 2021 թվականին ՀՀ ներմուծման ծավալները գերազանցել են արտահանման ծավալները շուրջ 1,8 անգամ և առևտրային հաշվեկշիռը, ինչպես նախորդ տարիներին, շարունակել է պահպանել բացասական սալդոն (պակասուրդ)⁸ կազմելով 2 334 մլն դոլար (արտահանում՝ 3 022 մլն դոլար, ներմուծում՝ 5 357 մլն դոլար):

ՀՀ ներմուծման մեջ ամենամեծ տեսակարար կշիռը զբաղեցնում են **ԵԱՏՄ և այլ 3-րդ երկրները (Չինաստան, ԻԻՀ, Վրաստան, ԱՄՆ, ԱՄԷ և այլն)**: Այս երկու խումբ երկրներից յուրաքանչյուրի մասնաբաժինն ընդհանուր ներմուծման մեջ 2021 թվականի տվյալներով կազմել է **39**-ական տոկոս՝ շուրջ 2 000 մլն դոլար: Եվրամիության երկրներից ՀՀ է ներմուծվել շուրջ 1 000 մլն դոլարի ապրանք, որը կազմում է ընդհանուր ներմուծման **19** տոկոսը: Ընդ որում, ներմուծման բնագավառում Եվրամիության երկրներից ՀՀ խոշոր գործընկեր երկրներ են հանդիսանում **Գերմանիան**՝ 223 մլն դոլար (**4%**), **Իտալիան**՝ 195 մլն դոլար (**4%**), **Նիդերլանդները**՝ 85 մլն դոլար (**2%**), **Ֆրանսիան**՝ 68 մլն դոլար (**1%**) և այլն: ԱՊՀ այլ երկրներին (ԵԱՏՄ երկրներից բացի) դիտարկվող ժամանակահատվածում բաժին է ընկել ՀՀ ներմուծման շուրջ 3 տոկոսը: ՀՀ արտահանման և ներմուծման ծավալները՝ ըստ երկրների խմբերի, ներկայացված են Աղյուսակ N6-ում:

Աղյուսակ N6⁹

ՀՀ արտահանման և ներմուծման ծավալները՝ ըստ երկրների խմբերի, 2021թ.

Հ/հ	Երկրների խմբի անվանումը	Ներմուծում (հազ. դոլար)	Արտահանում (հազ. դոլար)
1	Այլ	2,091,040	1,430,151
2	ԵԱՏՄ	2,072,943	888,799
3	ԵՄ	1,029,586	656,081
4	ԱՊՀ այլ երկրներ	163,256	47,378
Ընդամենը		5,356,825	3,022,409

Անդրադառնալով ՀՀ-ից արտահանմանը՝ պետք է նշել, որ թեև արտահանումն իրականացվում է աշխարհի մոտ 90 երկրներ, սակայն ապրանքների կեսից ավելին (արժեքային արտահայտությամբ) արտահանվում է ընդամենը 3 երկիր՝ **ՌԴ՝ 28%**, **Չինաստան՝ 13%**, **Շվեյցարիա՝ 12%**:

ՀՀ արտահանման կառուցվածքն ըստ **երկրների խմբի** դիտարկելիս պարզ է դառնում, որ այս պարագայում ՀՀ-ից ամենամեծ ծավալներով (47%) արտահանումն իրականացվում

⁸ Արտահանման և ներմուծման արժեքային ծավալների տարբերություն:

⁹ www.Armstat.am

է դեպի այլ 3-րդ երկրներ, դրանք են՝ Չինաստանը՝ 13%, Իրաքը՝ 6%, ԱՄՆ-ն՝ 3%, ԱՄԷ-ն՝ 2% և այլն:

ՀՀ արտահանման և ներմուծման կառուցվածքն՝ ըստ երկրների ներկայացված է Աղյուսակ N7-ում, իսկ մասնաբաժինները՝ Գծապատկեր N8-ում:

Աղյուսակ N7¹⁰

ՀՀ արտահանման և ներմուծման ծավալները՝ ըստ երկրների, 2021թ.

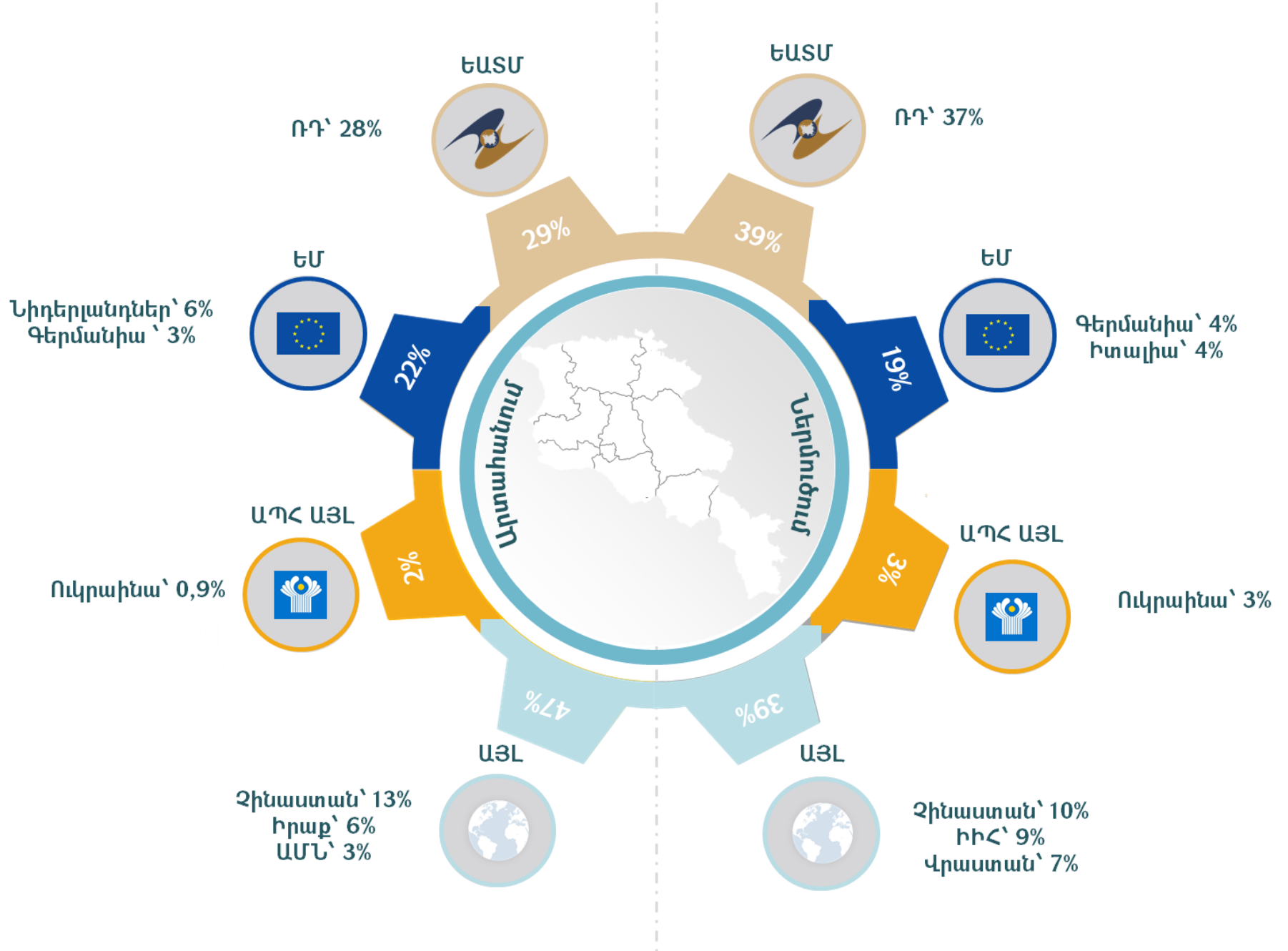
Հ/հ	Երկրի անվանումը	Ներմուծում (հազ. դոլար)	Հ/հ	Երկրի անվանումը	Արտահանում (հազ. դոլար)
1	ՌԴ	1,993,902	1	ՌԴ	847,251
2	Չինաստան	551,462	2	Չինաստան	393,183
3	ԻԻՀ	483,919	3	Շվեյցարիա	359,641
4	Վրաստան	354,215	4	Բուլղարիա	198,441
5	Գերմանիա	222,848	5	Նիդերլանդներ	191,248
6	Իտալիա	195,071	6	Իրաք	177,314
7	Ուկրաինա	147,572	7	ԱՄՆ	81,874
8	ԱՄՆ	137,228	8	Գերմանիա	77,578
9	ԱՄԷ	121,044	9	ԱՄԷ	74,430
10	Նիդերլանդներ	85,081	10	Վրաստան	68,309
11	Բելառուս	69,931	11	ԻԻՀ	65,519
12	Ֆրանսիա	68,387	12	Իտալիա	63,509
13	Այլ	926,166	13	Այլ	424,111
Ընդամենը		5,356,825	Ընդամենը		3,022,409

Միաժամանակ, 2022 թվականի ռուս-ուկրաինական պատերազմով պայմանավորված ՀՀ արտահանման և ներմուծման կառուցվածքը որոշակի փոփոխությունների է ենթարկվել: Մասնավորապես տվյալ երկրների մասով պետք է նշել, որ 2022 թվականի հունվար-մայիս ամիսների դրությամբ ՌԴ-ից ներմուծման ծավալը կազմել է շուրջ 890 մլն դոլար, որը մոտ **37%-ով** գերազանցում է նախորդ տարվա նույն ժամանակահատվածի ցուցանիշը: Ուկրաինայից ներմուծումների ծավալը 2022 թվականի հունվար-մայիս ամիսներին շուրջ **33%-ով** ավելի քիչ է, քան նախորդ տարվա նույն ժամանակահատվածի ցուցանիշը:

Միաժամանակ, դեպի ՌԴ արտահանման ծավալները 2022 թվականի հունվար-մայիս ամիսների ընթացքում նախորդ տարվա նույն ժամանակահատվածի համեմատ ավելացել է շուրջ **33%-ով**, իսկ դեպի Ուկրաինա արտահանման ծավալները կրճատվել՝ շուրջ **43%-ով**:

¹⁰ www.Armstat.am

ՀՀ արտահանման և ներմուծման կառուցվածքը՝ ըստ երկրների մասնաբաժինների, 2021թ.



Հարկ է ամրագրել, որ Ուսումնասիրության շրջանակում չի նախատեսվում անդրադառնալ բեռնափոխադրող տրանսպորտային միջոցների փոխադարձ փոխարինելիությանը, աշխարհագրական և ապրանքատեսակային սահմաններին, քանի որ դրանք առանձին վարչական վարույթների շրջանակներում քննարկվելիք հարցեր են, որտեղ պետք է ուսումնասիրվեն կոնկրետ ուղղությամբ փոխադրվող ապրանքները, ներգրավված հեռավորությունները, ժամանակի կարևորությունը, ենթակառուցվածքների օգտագործման համար վճարների մակարդակը և այլն: Այդուհանդերձ, այն պարագայում, երբ անհրաժեշտություն առաջանա ավելի խորությամբ ուսումնասիրել որևէ ուղղությամբ իրականացվող բեռնափոխադրումները, առանձին ուսումնասիրությունների շրջանակներում հնարավոր է սահմանվեն ապրանքային շուկայի ապրանքատեսակային և աշխարհագրական սահմաններ:

4. ՀՀ ՆԵՐՄՈՒԾՎՈՂ ԱՊՐԱՆՔՆԵՐԻ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՄԱՆ ԳՈՐԾԸՆԹԱՅԸ

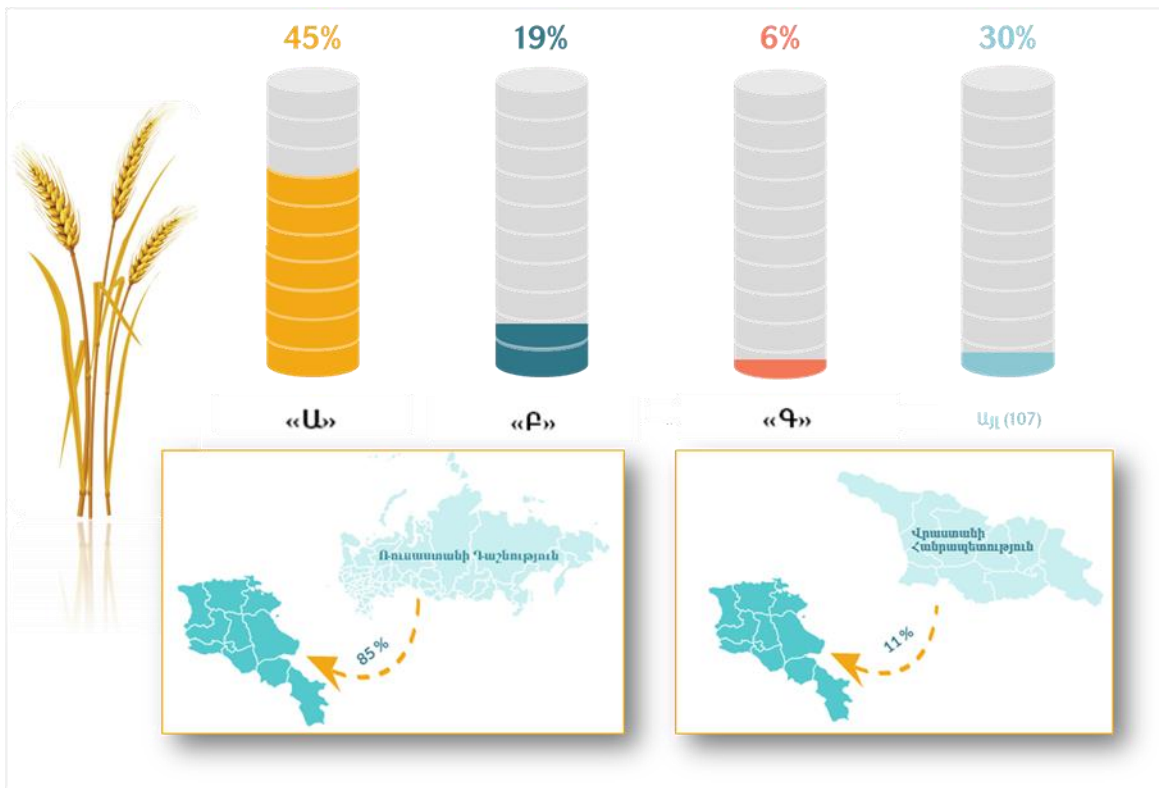
Ուսումնասիրության շրջանակում ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրումների վերաբերյալ առավել ընդհանրական պատկեր ունենալու նպատակով որպես ներմուծվող ապրանքներ Հանձնաժողովի կողմից առանձնացվել են **ցորենը** (ԱՏԳ ԱԱ 1001), **շաքարը** (ԱՏԳ ԱԱ 1701) և **արևածաղկի ձեթը** (ԱՏԳ ԱԱ 1512) և դիտարկվել է այդ ապրանքների ՀՀ ներմուծման գործընթացում իրականացված բեռնափոխադրման շղթան:

4.1 Ցորենի ՀՀ ներմուծման գործընթացում բեռնափոխադրման բնութագիրը

Ուսումնասիրության համաձայն՝ 2021թ.-ի ընթացքում Հայաստան է ներմուծվել շուրջ 272 463 տոննա ցորեն, որի մեծ մասը՝ **85%-ը**, ներմուծվել է **Ռուսաստանի Դաշնությունից** (տես՝ Գծապատկեր N9): Նշված ժամանակահատվածում ցորենի ներմուծման ծավալներով առաջին երեք խոշոր ընկերություններն են հանդիսացել «Ա», «Բ» և «Գ» ընկերությունները, որոնց մասնաբաժինները ներմուծման ընդհանուր ծավալում կազմել են համապատասխանաբար **45%, 19% և 6%**:

Գծապատկեր N9

2021թ.-ի ընթացքում ցորենի ներմուծման աշխարհագրությունը և մասնաբաժինները՝ ըստ ընկերությունների



Սույն բաժնում ներկայացված է ցորենի ներմուծմամբ զբաղվող առաջին երկու խոշոր՝ «Ա» և «Բ» ընկերությունների կողմից ցորենի ներմուծման գործընթացում բեռնափոխադրման ընդհանուր շղթայի բնութագիրը:

Այսպես, նշված ընկերությունների կողմից 2021 թվականի ընթացքում ցորեն ներմուծվել է միայն Ռուսաստանի Դաշնությունից՝ օգտագործելով ինչպես ավտոմոբիլային, այնպես էլ՝ երկաթուղային տրանսպորտը (տես՝ Աղյուսակ N8):

Աղյուսակ N8

2020թ.ից մինչև 2022 թ.-ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում «Ա» և «Բ» ընկերությունների կողմից ցորենի ներմուծման ծավալները՝ ըստ բեռնափոխադրման տրանսպորտի տեսակի

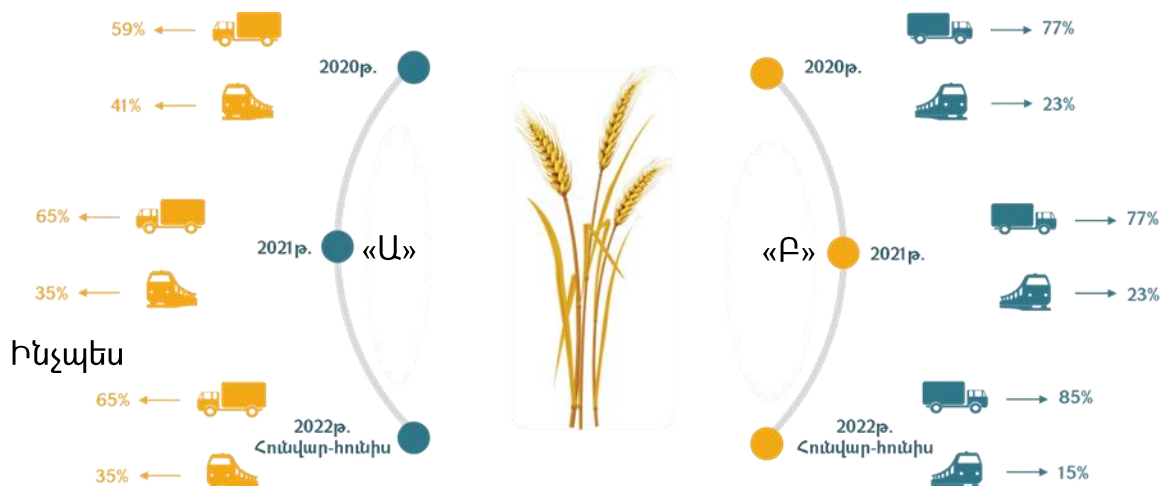
Հ/հ	Ընկերության անվանումը	Ծավալ (տոննա)					
		Ավտոմոբիլային բեռնափոխադրում			Երկաթուղային (ներառյալ՝ նավ)		
		2020թ.	2021թ.	2022թ. հունվար-հունիս	2020թ.	2021թ.	2022թ. հունվար-հունիս
1	«Ա»						
2	«Բ»						
3	Ընդամենը						

Աղյուսակ N8-ի տվյալների համաձայն՝ 2020թ.-ից մինչև 2022թ.-ի հունիսն ամիսն ընկած ժամանակահատվածում նշված ընկերությունների կողմից ցորենի ներմուծումն իրականացվել է մեծամասամբ ավտոմոբիլային տրանսպորտով:

Դիտարկվող ժամանակահատվածում «Բ» ընկերության կողմից ներմուծված ցորենի միջինում **80%-ը**, իսկ «Ա» ընկերության կողմից ներմուծված ցորենի **63%-ը** ներմուծվել է ավտոմոբիլային տրանսպորտով (տես՝ Գծապատկեր N10):

Գծապատկեր N10

«Ա» և «Բ» ընկերությունների կողմից ցորենի ներմուծման մասնաբաժինները՝ ըստ բեռնափոխադրման տրանսպորտի տեսակի



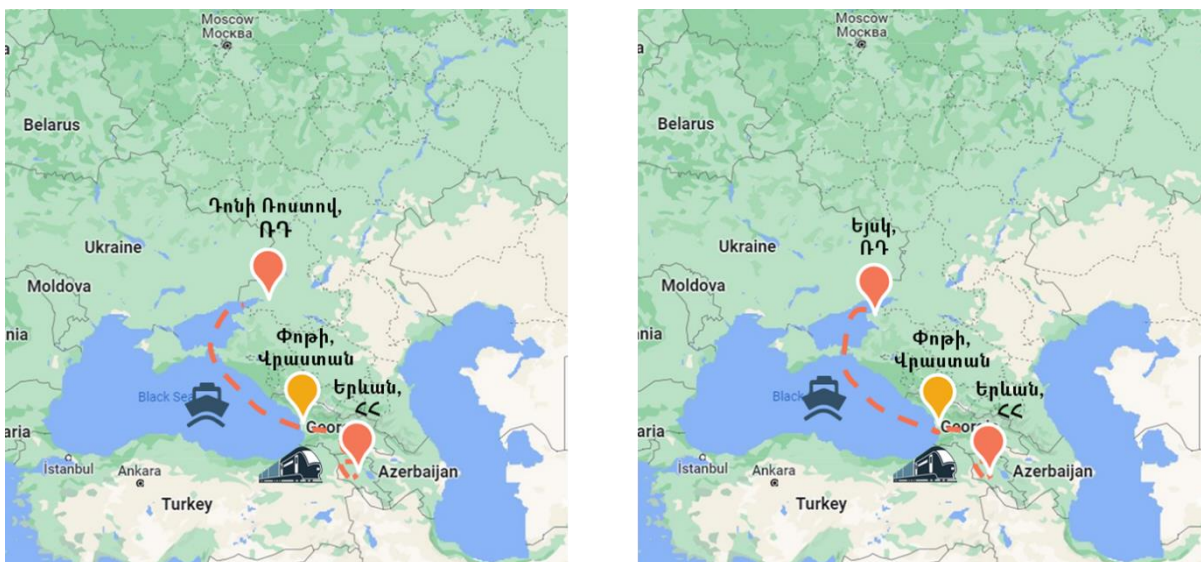
ընկերությունների կողմից Հանձնաժողով ներկայացված տեղեկատվության վերլուծության,

այնպես էլ համապատասխան քննարկումների արդյունքում պարզ է դարձել, որ սովորաբար ցորենի ներմուծման դեպքում ընկերությունների համար ավելի քիչ ծախսատար է ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրումներ իրականացնելը: Ինչ վերաբերում է **երկաթուղային տրանսպորտին**, նախքան վերջինով բեռնափոխադրումներ իրականացնելը, **ընկերություններն օգտվում են նաևով բեռնափոխադրումներից, որպեսզի ապրանքը ՌԴ-ից տեղափոխվի մինչև Վրաստան՝ Փոթի նավահանգիստ (Փոթի Գրեյն տերմինալ), այնուհետև «Վրացական Երկաթուղի» ընկերության միջոցով բեռնափոխադրում է կատարվում դեպի Այրում-Սադախլու կայարան (ՀՀ սահման), որից հետո հայաստանյան երկաթուղու՝ «Հարավկովկասյան Երկաթուղի» ՓԲ ընկերության կողմից բեռնափոխադրվում է ընկերությունների կողմից նախանշված համապատասխան վայր: Նշված երկու տեսակի տրանսպորտային միջոցների համադրության արդյունքում՝ բեռնափոխադրման արժեքը սովորաբար գերազանցում է ավտոմոբիլային (մասնավորապես սեփական տրանսպորտային միջոցներով իրականացվող) տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրման արժեքին: Այդուհանդերձ, ըստ **ընկերությունների, վերջիններս, մի շարք հանգամանքներով պայմանավորված, ինչպիսիք են՝ Լարսի անցակետում առաջացած հերթերը, եղանակային պայմանները և այլն, ստիպված են նաև երկաթուղային տրանսպորտով ցորենի ներմուծում իրականացնել, որպեսզի կարողանան անհրաժեշտ ծավալի ցորեն ապահովել** (դիտարկվող երկու ընկերությունների համար երկաթուղային բեռնափոխադրման ամբողջական սխեման ներկայացված է Գծապատկեր N11-ում):**

Գծապատկեր N11-ի համաձայն՝ երկաթուղային տրանսպորտով ներմուծվող ցորենը դիտարկվող ընկերությունների կողմից Փոթի նավահանգիստ է տեղափոխվում **Եյսկ և Դոնի Ռոստով** նավահանգիստներից:

Գծապատկեր N11

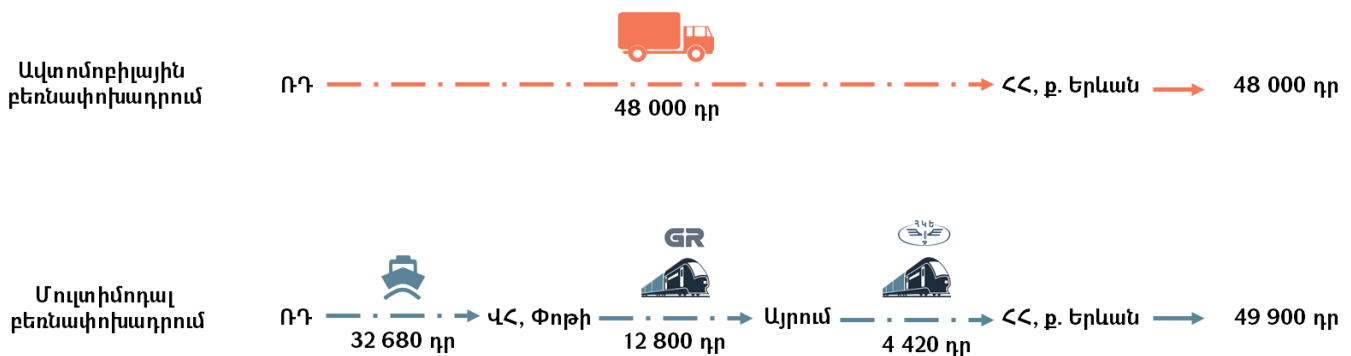
Մուլտիմոդալ եղանակով ներմուծվող ցորենի բեռնափոխադրման շղթան



Համեմատական վերլուծություն իրականացնելով 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում ավտոմոբիլային և մուլտիմոդալ (ներառյալ երկաթուղային տրանսպորտը) տրանսպորտով ներմուծված ցորենի բեռնափոխադրման գների մասով (տես՝ Գծապատկեր N12)՝ կարող ենք նկատել, որ տվյալ ժամանակահատվածում այլ բեռնափոխադրող ընկերությունների միջոցով ավտոմոբիլային տրանսպորտով ցորենի ՀՀ տեղափոխման միջին արժեքը կազմել է մեկ տոննայի հաշվով **48 000 դրամ**, որը մոտ 4%-ով ավելի ցածր է երկաթուղային տրանսպորտով իրականացված բեռնափոխադրումների միջին գնից (49 900դր): Ինչպես ներկայացված է Գծապատկեր N12-ում, մուլտիմոդալ փոխադրումների դեպքում բեռնափոխադրման արժեքի շուրջ **65%-ը** կազմում են նավով փոխադրումները: «Վրացական Երկաթուղի» ընկերության բեռնափոխադրման արժեքը շուրջ 3 անգամ գերազանցում է «Հարավկովկասյան Երկաթուղի» ՓԲ ընկերության նույն ցուցանիշը, քանի որ նախ վրացական ընկերության սակագինն ավելի բարձր է՝ փաստացի 0.064 ԱՄՆ դոլար (մոտ՝ 28 դրամ) 1 տոննա-կմ-ի հաշվով, քան հայաստանյան ընկերության սակագինը (1 տոննա-կմ-ի հաշվով՝ 15 դրամ), բացի այդ, Փոթի նավահանգստից մինչև Այրում սահմանակետ ընկած հատվածի հեռավորությունը (391 կմ) գերազանցում է Այրում-Երևան հատվածի հեռավորությունը (295 կմ):

Գծապատկեր N12

2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում ՌԴ-ից դեպի ՀՀ ցորենի բեռնափոխադրման միջին արժեքն ավտոմոբիլային (ոչ սեփական տրանսպորտային միջոցներով) և մուլտիմոդալ տրանսպորտով՝ 1 տոննայի հաշվով



Բացի այդ, կարևոր է նաև անդրադառնալ այն հանգամանքին, որ Գծապատկեր N12-ում ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրման գինը ներկայացված է **այլ ընկերությունների կողմից մատուցվող ծառայության մասով**, այնինչ՝ **սեփական տրանսպորտով** բեռնափոխադրում իրականացնելու դեպքում բեռնափոխադրման արժեքը **զգալիորեն ավելի ցածր է լինում**:

Միաժամանակ, հարկ է նշել, որ դիտարկվող երկու ընկերություններից «Ա» ընկերության կողմից Հանձնաժողով ներկայացված տեղեկատվության համաձայն՝ ընկերությունը 2022թ.-ի հուլիսից մինչև դեկտեմբերի 10-ն ընկած ժամանակահատվածում հիմնականում ցորենի ներմուծումը սկսել է իրականացնել **մուլտիմոդալ եղանակով**, քանի որ

Լարսի անցակետում գոյացած հերթերի պատճառով (սույն խնդրին անդրադարձ է կատարվել 6.5 բաժնում) դժվարություններ են առաջացել ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրում իրականացնելու առումով: Նշված հանգամանքը համադրելով մոլտիմոդալ բեռնափոխադրման ծառայության ավելի բարձր գների հետ (եղանակային պայմանների հետ կապված նավով բեռնափոխադրումների մասով նաև լրացուցիչ ծախսեր են կատարվում)՝ կարող ենք հանգել այն եզրակացության, որ **նման իրավիճակի պահպանումը երկարաժամկետում կարող է ստեղծել համապատասխան ապրանքների (օր.՝ ալյուր, մակարոնեղեն, խմորեղեն և այլն) շղթայական թանկացման երևույթներ:**

Յորեն ապրանքախմբի ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրման ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ 2021թ.-ից մինչև 2022թ.-ի առաջին կիսամյակն ընկած ժամանակահատվածում դիտարկվող երկու ընկերություններն էլ ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրում իրականացրել են ինչպես օգտագործելով սեփական տրանսպորտային միջոցները, այնպես էլ օգտվելով այլ՝ հայկական և ռուսական ընկերությունների տրանսպորտային ծառայություններից (տես՝ Աղյուսակ N9): Ընդ որում, 2022թ.-ի հունիս ամսվա դրությամբ **«Ա» ընկերությունն ունեցել է վարձակալած տրանսպորտային միջոց, իսկ «Բ» ընկերությունը՝ սեփական տրանսպորտային միջոց:** Աղյուսակ N9-ում ներկայացված տվյալների համաձայն՝ 2021թ.-ին դիտարկվող ընկերությունների կողմից ավտոմոբիլային տրանսպորտով ցորենի ներմուծումն իրականացվել է մեծամասամբ սեփական տրանսպորտային միջոցներով, իսկ 2020թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում՝ ռուսական ընկերությունների կողմից:

Աղյուսակ N9

«Ա» և «Բ» ընկերությունների կողմից ավտոմոբիլային տրանսպորտով ցորենի ներմուծման ծավալները՝ ըստ բեռնափոխադրող ընկերությունների

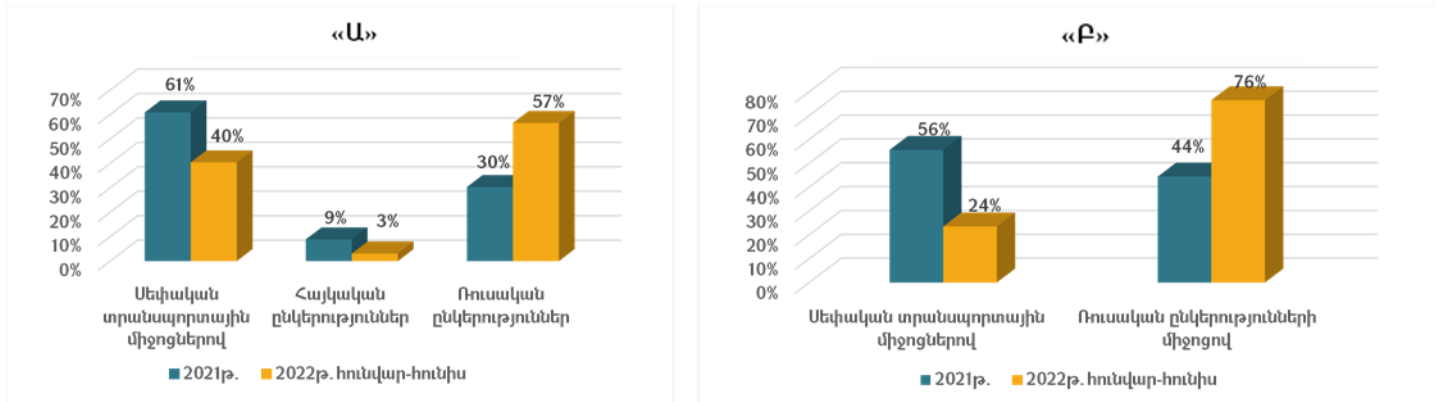
Հ/հ	Ժամանակահատված	«Ա»		«Բ»	
		Սեփական տրանսպորտային միջոցներով բեռնափոխադրման ծավալ (տոննա)	Այլ ընկերությունների տրանսպորտային միջոցներով բեռնափոխադրման ծավալ (տոննա), այդ թվում՝	Սեփական տրանսպորտային միջոցներով բեռնափոխադրման ծավալ (տոննա)	Այլ ընկերությունների տրանսպորտային միջոցներով բեռնափոխադրման ծավալ (տոննա)
			Հայկական ընկերություններ		Հայկական ընկերություններ
2	2021թ.				
3	2022թ. հունվար-հունիս				

Գծապատկեր N13-ում ներկայացված տվյալների համաձայն՝ 2021 թվականի ընթացքում **«Ա» ընկերության** կողմից ավտոմոբիլային տրանսպորտով ներմուծվող ցորենի շուրջ **61%-ը** ներմուծվել է **ընկերության տրանսպորտային միջոցներով, 30%-ը՝ ռուսական ընկերությունների** և միայն **3%-ը՝ հայկական այլ բեռնափոխադրող ընկերությունների** կողմից: Ինչ վերաբերում է 2022թ.-ի առաջին կիսամյակին՝ նշված ընկերության կողմից ավտոմոբիլային տրանսպորտով ներմուծված ցորենի մեծ մասը՝ **57%-ը**, բեռնափոխադրվել է

ռուսական ընկերությունների, **40%-ը** հենց «Ա» ընկերության կողմից, իսկ **9%-ն՝** այլ հայկական ընկերությունների միջոցով:

Գծապատկեր N13

Ավտոմոբիլային տրանսպորտով ցորենի ներմուծման կառուցվածքը՝ ըստ բեռնափոխադրող ընկերությունների



«Բ» ընկերության կողմից ավտոմոբիլային տրանսպորտով ներմուծվող ցորենի **56%-ը** 2021թ.-ի ընթացքում ներմուծվել է **սեփական տրանսպորտով**, իսկ **44%-ը՝** **ռուսական ընկերությունների տրանսպորտային միջոցներով**: Այս ընկերության դեպքում ևս 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում ավտոմոբիլային տրանսպորտով ներմուծվող ցորենն առավելապես՝ **76%-ով**, բեռնափոխադրվել է ռուսական ընկերությունների կողմից:

Հանձնաժողովի կարծիքով՝ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում ՌԴ-ից դեպի ՀՀ ավտոմոբիլային տրանսպորտով ցորենի բեռնափոխադրման գործընթացն առավելապես իրականացվել է ռուսական ընկերությունների կողմից, քանի որ սեփական տրանսպորտով ներմուծում իրականացնելու դեպքում ընկերությունները ստիպված պետք է լինեին ՀՀ-ից դեպի ՌԴ տանող ճանապարհին անցնել Լարսի անցակետով, որտեղ նշված ժամանակահատվածում և մինչև 2022թ.-ի վերջը հսկայական հերթեր են գոյացել, ինչն էլ իր հերթին դժվարություններ է ստեղծել ընկերությունների համար:

Յորեն ապրանքախմբի բեռնափոխադրման ամբողջական գործընթացն ուսումնասիրելիս Հանձնաժողովն անդրադարձել է նաև **ցորենի ինքնարժեքի կառուցվածքում բեռնափոխադրման մասնաբաժնին** (տես՝ Աղյուսակ N10):

2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում «Ա» և «Բ» ընկերությունների կողմից ներմուծված ցորենի ինքնարժեքի կառուցվածքը

Ծախսի տեսակը (1 տոննայի հաշվով)	«Ա»		«Բ»	
	Արժեքային (դրամ, միջին կշռված)	Մասնաբաժին (%)	Արժեքային (դրամ, միջին կշռված)	Մասնաբաժին (%)
Ապրանքի ձեռքբերման գին		75%		62%
Ընդհանուր տեղափոխման ծախսեր		23%		25%
Այլ ծախսեր		2%		13%
Ինքնարժեք պահեստում		100%		100%

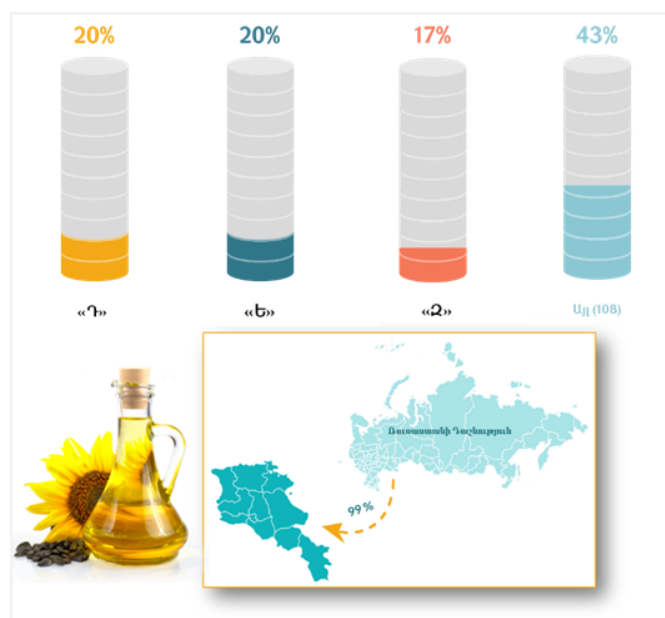
Աղյուսակ N10-ի տվյալների համաձայն՝ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում դիտարկվող ընկերությունների կողմից ներմուծված ցորենի ինքնարժեքի կառուցվածքում բեռնափոխադրման մասնաբաժինը միջինում կազմել է շուրջ 24%:

4.2 Արևածաղկի ձեթի ՀՀ ներմուծման գործընթացում բեռնափոխադրման բնութագիրը

Ուսումնասիրության համաձայն՝ արևածաղկի ձեթի ներմուծման ծավալը 2021թ.-ին կազմել է շուրջ **25 000** տոննա: Արևածաղկի ձեթի գերակշիռ մասը՝ մոտ **99%**-ը, ներմուծվել է Ռուսաստանի Դաշնությունից (տես՝ Գծապատկեր N14): Նշված ժամանակահատվածում արևածաղկի ձեթի ներմուծման ծավալներով առաջին երեք խոշոր ընկերություններ են հանդիսացել «Դ», «Ե» և «Զ» ընկերությունները: Վերջիններիս մասնաբաժինները ներմուծման ծավալում կազմել են համապատասխանաբար **20%, 20% և 17%**:

Գծապատկեր N14

2021թ.-ի ընթացքում արևածաղկի ձեթի ներմուծման աշխարհագրությունը և մասնաբաժինները՝ ըստ ընկերությունների



Ստորև ներկայացված է արևածաղկի ձեթի ներմուծմամբ զբաղվող առաջին երկու խոշոր՝ «Դ» և «Ե» ընկերությունների կողմից արևածաղկի ձեթի ներմուծման գործընթացում բեռնափոխադրման ընդհանուր շղթայի բնութագիրը:

Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ «Ե» ընկերության կողմից Հանձնաժողով են ներկայացվել բեռնափոխադրման վերաբերյալ ընդհանրական տվյալներ, քանի որ ըստ ընկերության՝ հնարավոր չի եղել բեռնափոխադրող ընկերությունների մասով տարանջատված տվյալներ ներկայացնել (դիտարկվող ժամանակահատվածում «Ե» ընկերությանը բեռնափոխադրման ծառայություն են մատուցել թվով 29 բեռնափոխադրող ընկերություններ՝ այդ թվում՝ «Է», «Ա», «Ը» և «Ջ» ընկերությունները), *ըստ ընկերությունների ներմուծման մասով վերլուծությունն* իրականացվել է միայն «Դ» ընկերության տվյալներից ելնելով:

Այսպես, 2021թ.-ից մինչև 2022թ.-ի առաջին կիսամյակն ընկած ժամանակահատվածում «Դ» ընկերության կողմից արևածաղկի ձեթի ներմուծում իրականացվել է հիմնականում Ռուսաստանից ավտոմոբիլային տրանսպորտի միջոցով: «Դ» ընկերությունը չունի սեփական տրանսպորտային միջոցներ, ավելին՝ ընկերությանը 2021թ.-ի ընթացքում բեռնափոխադրման ծառայություն է մատուցել թվով 49 բեռնափոխադրող ընկերություն, իսկ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում՝ 23 (տես՝ Աղյուսակ N11): Ընդ որում, 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում «Դ» ընկերության կողմից ՀՀ ներմուծված արևածաղկի ձեթի բեռնափոխադրումն իրականացնող առաջին երեք խոշոր բեռնափոխադրող ընկերություններն են հանդիսացել ընկերությունը՝ շուրջ % մասնաբաժնով, ընկերությունը՝ % և % մասնաբաժնով:

Դիտարկելով «Դ» ընկերության կողմից արևածաղկի ձեթի ներմուծման գործընթացքում բեռնափոխադրման արժեքը՝ կարող ենք նկատել, որ 2021թ.-ի ընթացքում ՌԴ-ից ՀՀ բեռնափոխադրման արժեքը 1 տոննա-կմ-ի հաշվով կազմել է միջինում շուրջ -- դրամ, իսկ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում բեռնափոխադրման արժեքն ավելացել է շուրջ **38%-ով**՝ կազմելով դրամ:

«Դ» ընկերության կողմից ներմուծվող արևածաղկի ձեթի ծավալներն ու բեռնափոխադրման արժեքը՝ ըստ բեռնափոխադրող ընկերությունների

[illegible]

Ուսումնասիրության շրջանակում նաև դիտարկվել է «Դ» և «Ե» ընկերությունների կողմից ներմուծված արևածաղկի ձեթի իրացման ինքնարժեքի կառուցվածքը (տես՝ Աղյուսակ N12 և N13):

Աղյուսակ N12

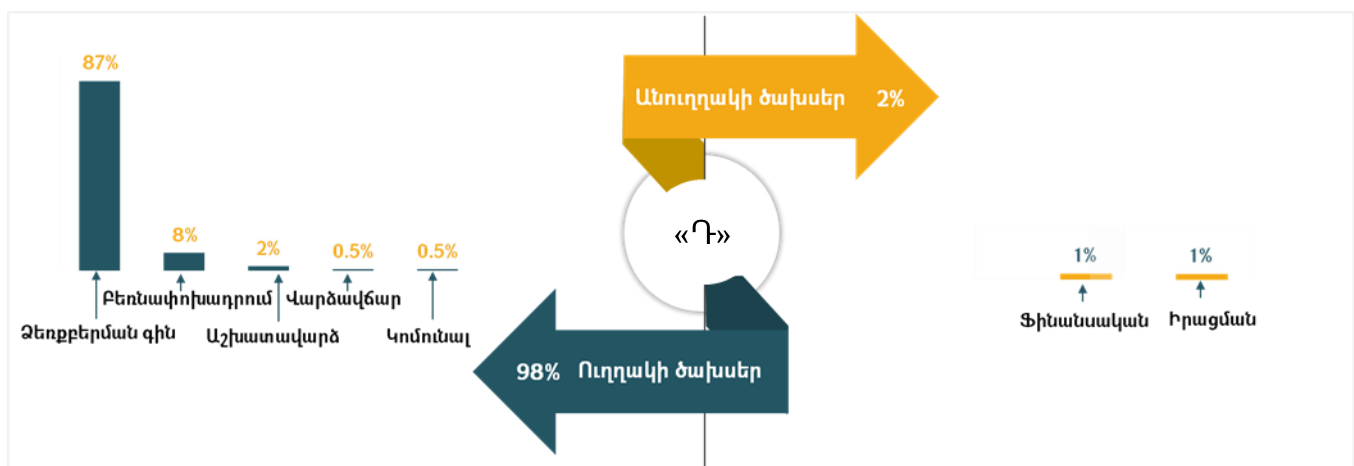
«Դ» ընկերության կողմից ներմուծվող արևածաղկի ձեթի իրացման ինքնարժեքը ձևավորող ծախսային բաղադրիչները

Հ/հ	Ծախսի տեսակը (1-ը հաշվով, դրամ, միջին կշռված)	Ժամանակահատված		
		2020թ.	2021թ.	2022թ. հունվար-հունիս
1	Ուղղակի ծախսեր, այդ թվում՝			
1.1	Ապրանքի ձեռքբերման գին			
1.2	Ընդհանուր տեղափոխման ծախսեր			
1.3	Կոմունալ ծախսեր և ամորտիզացիա			
1.4	Վարձավճար			
1.5	Աշխատավարձ			
2	Անուղղակի ծախսեր,այդ թվում՝			
2.1	Ֆինանսական ծախսեր			
2.2	իրացման ծախսեր			
3	Իրացման ինքնարժեք			

Աղյուսակ N12-ի տվյալների համաձայն՝ արևածաղկի ձեթի ինչպես ձեռքբերման գինը, այնպես էլ տեղափոխման ծախսերը 2020թ.-ից սկսած ունեցել են աճման միտում, ինչն էլ իր հերթին ազդեցություն է ունեցել տվյալ ապրանքի իրացման ինքնարժեքի, հետևաբար նաև իրացման գնի վրա:

Գծապատկեր N15

2021թ.-ի ընթացքում «Դ» ընկերության կողմից ներմուծված արևածաղկի ձեթի իրացման ինքնարժեքը ձևավորող ծախսերի կառուցվածքը



Գծապատկեր N15-ի համաձայն՝ 2021թ.-ի ընթացքում «Դ» ընկերության կողմից ներմուծված արևածաղկի ձեթի իրացման ինքնարժեքի կառուցվածքում հիմնական **98%** մասնաբաժինը կազմում են ուղղակի ծախսերը, որոնց մեջ ներառված է նաև **բեռնափոխադրման ծախսը**, որը նշված ժամանակահատվածում կազմել է իրացման ինքնարժեքի **8%-ը**:

Անդրադառնալով «Ե» ընկերության կողմից ներմուծվող արևածաղկի ձեթի իրացման ինքնարժեքի կառուցվածքի ուսումնասիրությանը՝ պետք է նշել, որ տվյալ պարագայում ևս 2021թ.-ից մինչև 2022թ.-ի առաջին կիսամյակն ընկած ժամանակահատվածում ավելացել է ինչպես ապրանքի ձեռքբերման գինը (6%-ով), այնպես էլ՝ բեռնափոխադրման ծախսերը՝ շուրջ 8%-ով:

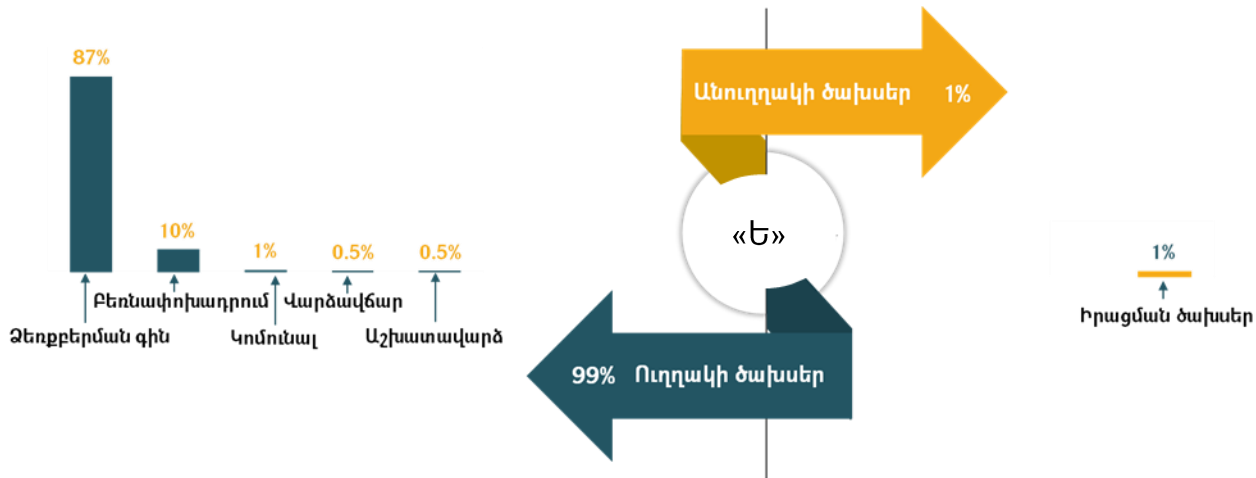
Աղյուսակ N13

«Ե» ընկերության կողմից ներմուծված արևածաղկի ձեթի իրացման ինքնարժեքը ձևավորող ծախսային բաղադրիչները

Հ/հ	Ծախսի տեսակը (1-ը հաշվով, դրամ, միջին կշռված)	Ժամանակահատված	
		2021թ.	2022թ. հունվար-հունիս
1	Ուղղակի ծախսեր, այդ թվում՝		
1.1	Ապրանքի ձեռքբերման գին		
1.2	Ընդհանուր տեղափոխման ծախսեր		
1.3	Կոմունալ ծախսեր		
1.4	Վարձավճար		
1.5	Աշխատավարձ		
2	Անուղղակի ծախսեր, այդ թվում՝		
2.1	իրացման ծախսեր		
3	Իրացման ինքնարժեք		

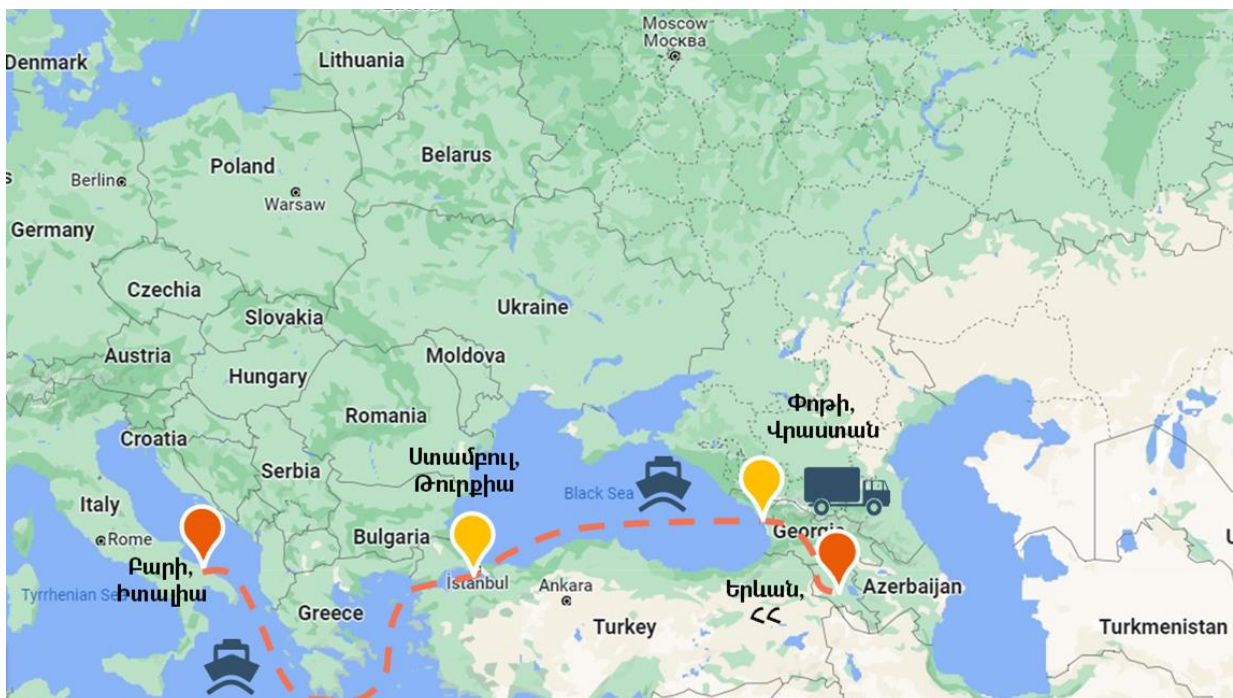
«Ե» ընկերության պարագայում ևս ներմուծված արևածաղկի ձեթի իրացման ինքնարժեքի հիմնական մասը՝ շուրջ **99%-ը**, կազմում են ուղղակի ծախսերը (տես՝ Գծապատկեր N16): Մասնավորապես ապրանքի ձեռքբերման գնի մասնաբաժինն արևածաղկի ձեթի իրացման ինքնարժեքի մեջ 2021թ.-ի դրությամբ կազմել է **87%**, իսկ բեռնափոխադրման ծախսերը՝ **10%**:

2021թ.-ի ընթացքում «Ե» ընկերության կողմից ներմուծված արևածաղկի ձեթի իրացման ինքնարժեքը ձևավորող ծախսերի կառուցվածքը



Ուսումնասիրության շրջանակում պարզ է դարձել, որ արևածաղկի ձեթ ներմուծվում է նաև **Իտալիայից**, 2021թ.-ի տվյալներով՝ շուրջ 66 հազ. կգ, որի 82%-ը ներմուծվել է «Պ» ընկերության կողմից: Նշվածի կապակցությամբ Հանձնաժողովի կողմից դիտարկվել է նաև այս երկրից դեպի ՀՀ ներմուծման ճանապարհային ուղին, որի քարտեզային պատկերը ներկայացված է Գծապատկեր N17-ում:

Իտալիայից մուլտիմոդալ եղանակով արևածաղկի ձեթի բեռնափոխադրման ճանապարհային ուղին



Այսպես, **Իտալիայից դեպի ՀՀ** արևածաղկի ձեթի բեռնափոխադրում իրականացվում է հետևյալ ճանապարհային ուղով՝

- Իտալիա (Բարի նավահանգիստ) - Թուրքիա (Ստամբուլ) - ծովային տրանսպորտ (նավ),
- Թուրքիա (Ստամբուլ) - Վրաստան (Փոթի նավահանգիստ) - ծովային տրանսպորտ (նավ),
- Վրաստան (Փոթի նավահանգիստ) - ՀՀ (Երևան) - ավտոմոբիլային տրանսպորտ:

Միաժամանակ հարկ է նշել, որ Իտալիայից ներմուծված արևածաղկի ձեթի իրացման ինքնարժեքը 2021թ.-ի դրությամբ կազմել է դրամ 1 կգ-ի հաշվով, իսկ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի դրությամբ՝ դրամ:

Աղյուսակ N14

«Պ» ընկերության կողմից ներմուծվող արևածաղկի ձեթի իրացման ինքնարժեքը ձևավորող ծախսային բաղադրիչները

Ծախսի տեսակը	2021թ.		2022թ. հունվար-հունիս	
	(1 կգ հաշվով, դրամ, միջին կշռված)	Մասնաբաժին (%)	(1 կգ հաշվով, դրամ, միջին կշռված)	Մասնաբաժին (%)
Ապրանքի ձեռքբերման գին		62%		70%
Մաքսատուրք		20%		15%
Աշխատավարձ		7%		6%
Ընդհանուր տեղափոխման ծախսեր		7%		5%
Կոմունալ ծախսեր		4%		3%
Իրացման ինքնարժեք		100%		100%

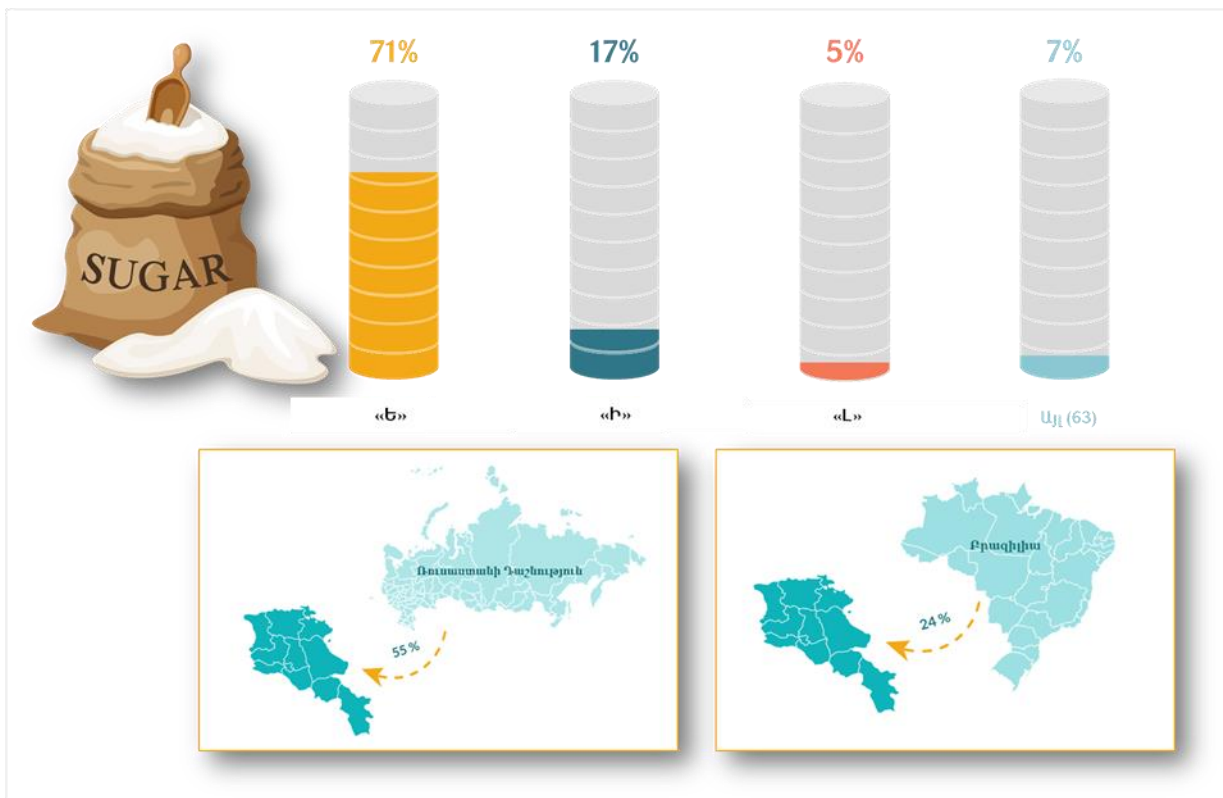
Ինչ վերաբերում է **բեռնափոխադրման ծախսերի մասնաբաժնին** արևածաղկի ձեթի իրացման ինքնարժեքի մեջ, նշված ցուցանիշը 2021թ.-ի դրությամբ կազմել է **7%**, իսկ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի դրությամբ՝ **5%** (տես՝ Աղյուսակ N14):

4.3 Շաքարի ՀՀ ներմուծման գործընթացում բեռնափոխադրման բնութագիրը

Հանձնաժողովի ուսումնասիրության համաձայն՝ 2021թ.-ին Հայաստան է ներմուծվել մոտ **44 544** տոննա շաքար: Ներմուծման մեծ մասն իրականացվել է Ռուսաստանի Դաշնությունից՝ **55%**, և Բրազիլիայից՝ **24%** (տես՝ Գծապատկեր N18): Նշված ժամանակահատվածում շաքար ներմուծող առաջին երեք խոշոր ընկերություններ են հանդիսացել «Ե», «Ի» և «Լ» ընկերությունները: Տվյալ ընկերությունների մասնաբաժինը շաքարի ներմուծման ընդհանուր ծավալում կազմել է համապատասխանաբար **71%, 17% և 5%**:

Գծապատկեր N18

2021թ.-ի ընթացքում շաքարի ներմուծման աշխարհագրությունը և մասնաբաժինները՝ ըստ ընկերությունների



Սույն բաժնում անդրադարձ է կատարվել շաքարի ներմուծմամբ զբաղվող առաջին երկու խոշոր՝ «Ե» և «Ի» ընկերությունների կողմից շաքարի ներմուծման գործընթացում բեռնափոխադրման ընդհանուր շղթային:

Շաքարի պարագայում ևս «Ե» ընկերության կողմից Հանձնաժողով են ներկայացվել բեռնափոխադրման վերաբերյալ միայն ընդհանրական տվյալներ, ինչի հետ կապված *ըստ բեռնափոխադրող ընկերությունների վերլուծությունն* իրականացվել է միայն «Ի» ընկերության տվյալների հիման վրա:

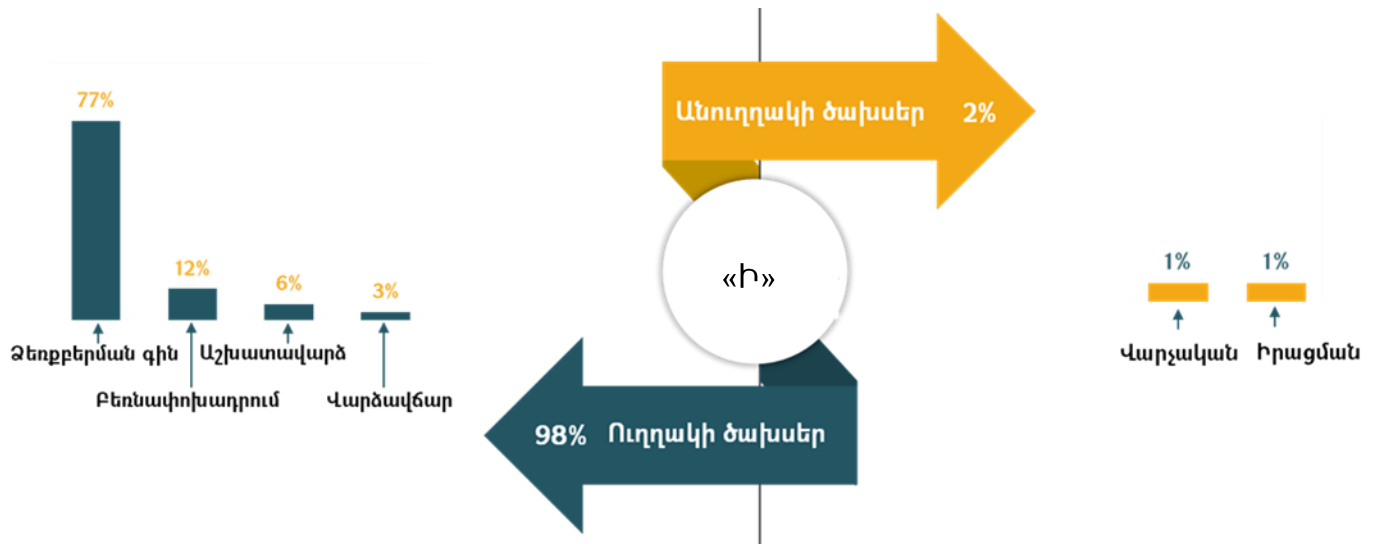
Վերը նշված ընկերությունների կողմից շաքարի ներմուծումը մեծամասամբ իրականացվել է Ռուսաստանի Դաշնությունից՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտով: «Ե»

«Ի» ընկերության կողմից 2021թ.-ի տվյալներով ՌԴ-ից ներմուծվել է տոննա
 շաքար, միջինում՝ 1 տոննայի հաշվով մոտ դրամ արժեքով, իսկ 2022թ.-ի առաջին
 կիսամյակի ընթացքում՝ ընդամենը տոննա շաքար՝ շուրջ **15%-ով ավելի բարձր՝**
դրամ արժեքով:

«Ի» ընկերության կողմից ներմուծվող շաքարի ծավալներն ու բեռնափոխադրման արժեքը՝ ըստ բեռնափոխադրող ընկերությունների

«Ի» ընկերության կողմից ներմուծվող շաքարի իրացման ինքնարժեքի կառուցվածքում 2021թ.-ի ընթացքում առավել մեծ տեսակարար կշիռ են ունեցել ուղղակի ծախսերը՝ 98%, որի բաղկացուցիչ մասն է կազմում նաև բեռնափոխադրման ծախսը՝ կազմելով իրացման ինքնարժեքի շուրջ 12%-ը:

2021թ.-ի ընթացքում «Ի» ընկերության կողմից ներմուծված շաքարի իրացման ինքնարժեքը ձևավորող ծախսերի կառուցվածքը



«Ե» ընկերության դեպքում դիտարկվող ժամանակահատվածում ինչպես շաքարի ձեռքբերման գինը (6%-ով), այնպես էլ բեռնափոխադրման ծախսերն ավելացել են (14%-ով):

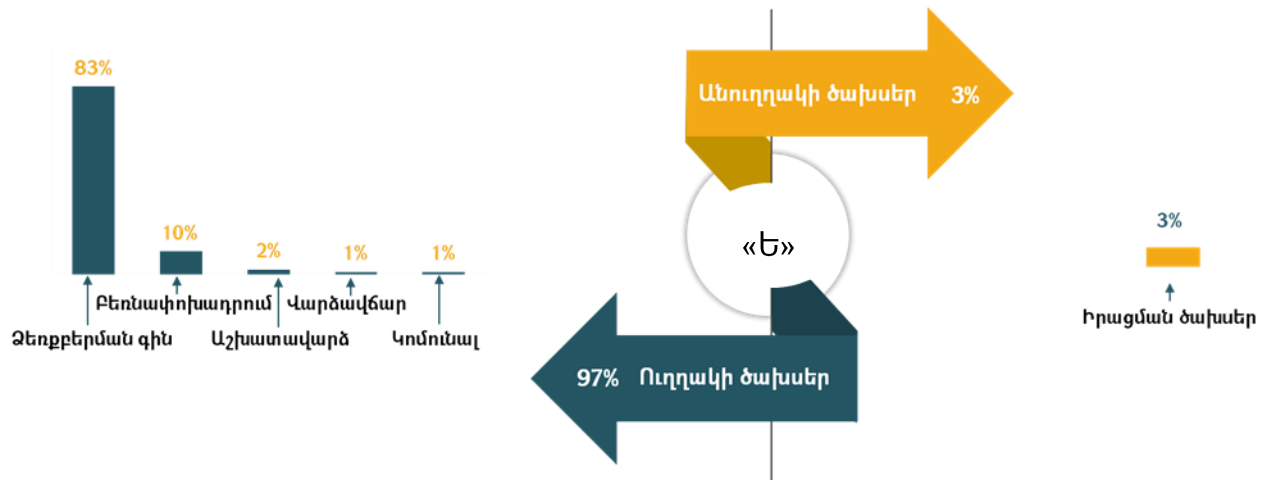
«Ե» ընկերության կողմից ներմուծվող շաքարի իրացման ինքնարժեքը ձևավորող ծախսային բաղադրիչները

Հ/հ	Ծախսի տեսակը (1կգ/լ հաշվով, դրամ, միջին կշռված)	Ժամանակահատված	
		2021թ.	2022թ. հունվար-հունիս
1	Ուղղակի ծախսեր, այդ թվում՝		
1.1	Ապրանքի ձեռքբերման գին		
1.2	Ընդհանուր տեղափոխման ծախսեր		
1.3	Կոմունալ ծախսեր		
1.4	Վարձավճար		
1.5	Աշխատավարձ		
2	Անուղղակի ծախսեր,այդ թվում՝		
2.1	իրացման ծախսեր		
3	Իրացման ինքնարժեք		

Գծապատկեր N20-ում ներկայացված է «Ե» ընկերության կողմից ներմուծվող շաքարի իրացման ինքնարժեքի կառուցվածքը:

Գծապատկեր N20

2021թ.-ի ընթացքում «Ե» ընկերության կողմից ներմուծված շաքարի իրացման ինքնարժեքը ձևավորող ծախսերի կառուցվածքը



Մասնավորապես 2021թ.-ի ընթացքում «Ե» ընկերության կողմից ներմուծվող շաքարի իրացման ինքնարժեքում հիմնական մասնաբաժինը զբաղեցրել են ուղղակի ծախսերը՝ **97%**: Վերջինիս մեջ է մտնում նաև քեոնափոխադրման ծախսը, որ դիտարկվող ժամանակահատվածում կազմել է շաքարի իրացման ինքնարժեքի շուրջ **10%-ը**:

5. ԱՐՏԱՀԱՆՎՈՂ ԱՊՐԱՆՔՆԵՐԻ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՄԱՆ ԳՈՐԾԸՆԹԱՅԸ

Ուսումնասիրության շրջանակում ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրումների գործընթացը ներկայացվել է նաև արտահանման տեսանկյունից՝ որպես արտահանվող ապրանքներ ներառելով **կոնյակը** (ԱՏԳ ԱԱ 2208 20), **հանքային ջուրը** (ԱՏԳ ԱԱ 2201) և **թարմ կամ պաղեցրած ձկները** (ԱՏԳ ԱԱ 0302):

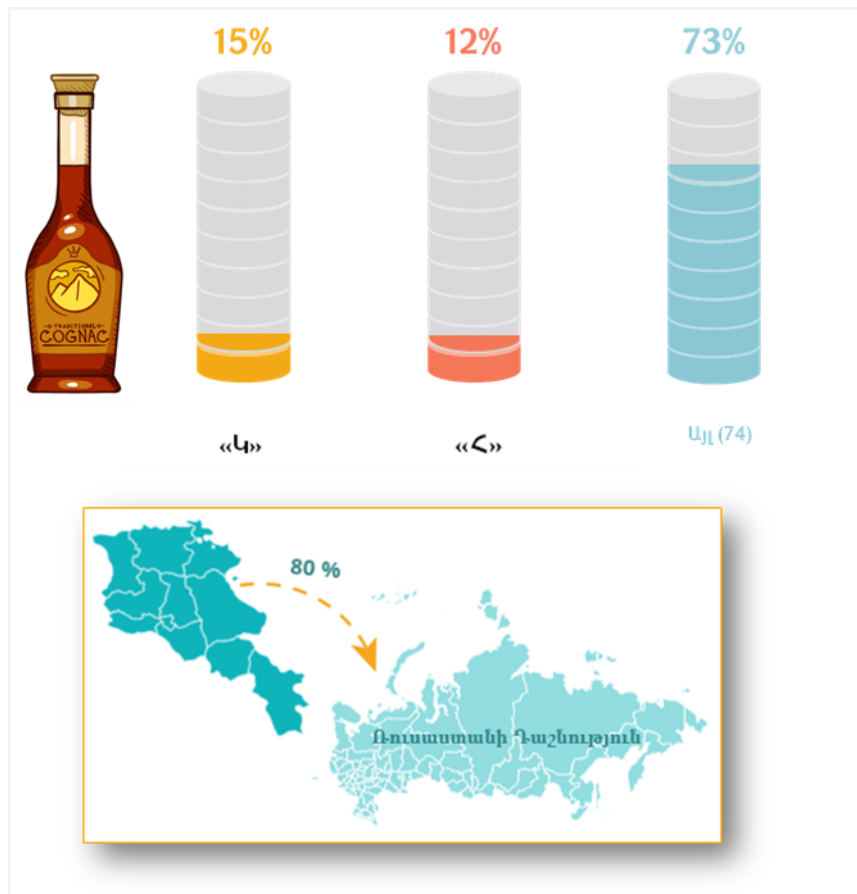
5.1 Կոնյակի արտահանման գործընթացում բեռնափոխադրման բնութագիրը

Ուսումնասիրության համաձայն՝ 2021թ.-ի ընթացքում **կոնյակ** ապրանքախմբի արտահանման շուրջ **80%-ն** իրականացվել է դեպի Ռուսաստանի Դաշնություն (տես՝ Գծապատկեր N21):

Նշված ժամանակահատվածում առաջին երկու առավել մեծ ծավալներով կոնյակ արտահանող ընկերություններն են հանդիսացել «Կ» և «Հ» **ընկերությունները**, որոնց մասնաբաժինը արտահանված կոնյակի մեջ կազմել է համապատասխանաբար 15% և 12%:

Գծապատկեր N21

2021թ.-ի ընթացքում կոնյակի արտահանման աշխարհագրությունը և մասնաբաժինները՝ ըստ ընկերությունների



Սույն բաժնում ներկայացված է կոնյակի արտահանմամբ զբաղվող առաջին երկու՝ «Կ» և «Հ» ընկերությունների կողմից կոնյակի արտահանման գործընթացում բեռնափոխադրման ընդհանուր շղթայի բնութագիրը:

Այսպես՝ դիտարկվող երկու ընկերություններից «Կ» ընկերության կողմից արտահանվող կոնյակի բեռնափոխադրումն իրականացվում է ինչպես ընկերության սեփական տրանսպորտային միջոցներով (2022թ.-ի առաջին կիսամյակի տվյալներով ընկերությունն ունեցել է տրանսպորտային միջոց), այնպես էլ այլ բեռնափոխադրող ընկերությունների կողմից (տես՝ Աղյուսակ N17):

Աղյուսակ N17

«Կ» ընկերության կողմից արտահանվող կոնյակի բեռնափոխադրման կառուցվածքը՝ ըստ բեռնափոխադրող ընկերությունների

Բեռնափոխադրող ընկերության անվանումը	2020թ.		2021թ.		2022թ. հունվար-հունիս	
	Ծավալ (բացարձակ լիտր)	Մասնաբաժին (%)	Ծավալ (բացարձակ լիտր)	Մասնաբաժին (%)	Ծավալ (բացարձակ լիտր)	Մասնաբաժին (%)
		41%		29%		17%
		-		15%		11%
		-		-		7%
		-		-		6%
		-		3%		6%
		-		-		5%
		4%		3%		4%
		-		0%		4%
		-		3%		3%
		3%		-		2%
		-		-		1%
		-		7%		-
		-		6%		-
		-		4%		-
		3%		3%		-
		3%		2%		-
		-		2%		-
		0%		-		-
		7%		-		-
		7%		-		-
		9%		-		-
		3%		-		-
		3%		-		-
		17%		23%		36%
այլ		100%		100%		100%
Ընդամենը		100%		100%		100%

Աղյուսակ N17-ի տվյալների համաձայն՝ 2020թ.-ից մինչև 2022թ.-ի առաջին կիսամյակն ընկած ժամանակահատվածում «Կ» ընկերության կողմից սեփական տրանսպորտային միջոցներով բեռնափոխադրվող կոնյակի մասնաբաժինը նվազման միտում է ունեցել՝ կազմելով բեռնափոխադրման համապատասխանաբար **41%, 29% և 17%-ը**:

«Հ» ընկերությունը կոնյակի արտահանման գործընթացում չի իրականացնում սեփական տրանսպորտային միջոցներով բեռնափոխադրում, այլ օգտվում է այլ բեռնափոխադրող ընկերությունների կողմից մատուցված բեռնափոխադրման ծառայություններից: Ընկերության կողմից արտահանվող կոնյակի զգալի մասի՝ 2021թ.-ի տվյալներով շուրջ %-ի բեռնափոխադրումն իրականացվել է «Ն» ընկերության կողմից, որը

նաև իրականացնում է մուլտիմոդալ բեռնափոխադրումներ: Ընկերության կողմից արտահանվող կոնյակի շուրջ %-ի (2021թ.) բեռնափոխադրումն իրականացվում է միջոցով՝ , որի դեպքում վաճառողն ապրանքը հանձնում է գնորդի կողմից նշանակված բեռնափոխադրողին կամ մեկ այլ անձի վաճառողի տարածքում կամ այլ վայրում: Վերջինիս տվյալները չեն ներառվել սույն բաժնում, քանի որ «Հ» ընկերությունը չի տիրապետում այդ տեղեկատվությանը: Միաժամանակ, արտահանվող կոնյակի շատ չնչին մասի՝ 2021թ.-ի տվյալներով շուրջ **0,05%-ի** արտահանումն իրականացվել է ընկերության միջոցով ():

Անդրադառնալով կոնյակի բեռնափոխադրման գործընթացում օգտագործվող տրանսպորտային միջոցներին՝ հարկ է նշել, որ դիտարկվող երկու ընկերությունների դեպքում էլ մեծամասամբ՝ միջինում **90%-ով** կոնյակի բեռնափոխադրումն իրականացվում է ավտոմոբիլային տրանսպորտային միջոցներով (տես՝ Աղյուսակ N18), ինչը հիմնականում պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ կոնյակի արտահանումը մեծամասամբ իրականացվում է դեպի ՌԴ:

Աղյուսակ N18

«Կ» և «Հ» ընկերությունների կողմից արտահանվող կոնյակի բեռնափոխադրման կառուցվածքը՝ ըստ տրանսպորտային միջոցների տեսակի

Ընկերության անվանումը	Տրանսպորտային միջոցի տեսակ	2020թ.		2021թ.		2022թ հունվար-հունիս	
		Ծավալ (բացարձակ լիտր)	Մասնաբաժին (%)	Ծավալ (բացարձակ լիտր)	Մասնաբաժին (%)	Ծավալ (բացարձակ լիտր)	Մասնաբաժին (%)
	ավտոմոբիլ		100%		97%		85%
	ավտոմոբիլ, նավ		-		3%		15%
	Ընդամենը		100%		100%		100%
	Ավտոմոբիլ		85%		88%		95%
	Ավտոմոբիլ, նավ		12%		8%		3%
	Ավտոմոբիլ, նավ, երկաթուղի		3%		4%		-
	Ավտոմոբիլ, օդային տրանսպորտ		0%		0.1%		1%
	Օդային տրանսպորտ		-		0.01%		-
	Ընդամենը		100%		100%		100%

Ավտոմոբիլային տրանսպորտային միջոցներով կոնյակի բեռնափոխադրում դիտարկվող ժամանակահատվածում իրականացվել է նաև դեպի Ղազախստան, Բելառուս, Ուկրաինա, Ավստրիա, Ֆրանսիա, Լեհաստան, Սերբիա, Նիդերլանդներ, Գերմանիա և այլ երկրներ (տես՝ Աղյուսակ N19):

Մուլտիմոդալ բեռնափոխադրումների տեսակներից դիտարկվող ընկերությունների կողմից կոնյակի արտահանման դեպքում ամենաշատ կիրառվողն է ավտոմոբիլ-նավ համադրությունը (2022թ.-ի առաջին կիսամյակի տվյալներով՝ «Կ» ընկերության դեպքում այս տեսակի բեռնափոխադրումների մասնաբաժինը կազմել է 15%, իսկ «Հ» ընկերության դեպքում՝ 3%: Միաժամանակ, հարկ է նշել, որ «Հ» ընկերության կողմից կոնյակի արտահանումն իրականացվում է նաև ավտոմոբիլ-նավ-երկաթուղի (ԱՄՆ, Իսրայել,

Կանադա), ավտոմոբիլ-օդային տրանսպորտ (Ճապոնիա, ԱՄՆ) և միայն օդային (Ֆրանսիա) բեռնափոխադրման եղանակներով:

Դիտարկելով նշված երկու ընկերության կողմից կոնյակի արտահանման աշխարհագրությունը (տես՝ Աղյուսակ N19)՝ կարող ենք նկատել, որ դիտարկվող ողջ ժամանակահատվածում «Հ» ընկերության կողմից կոնյակի արտահանում է իրականացվել ավելի շատ թվով երկրներ (2021թ.-ին՝ 13 երկիր, 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում՝ 11), քան «Կ» ընկերությունը (2021թ.-ին՝ 3 երկիր, 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում՝ 6):

Աղյուսակ N19

«Հ» և «Կ» ընկերությունների կողմից կոնյակի արտահանման աշխարհագրությունը

«Հ»

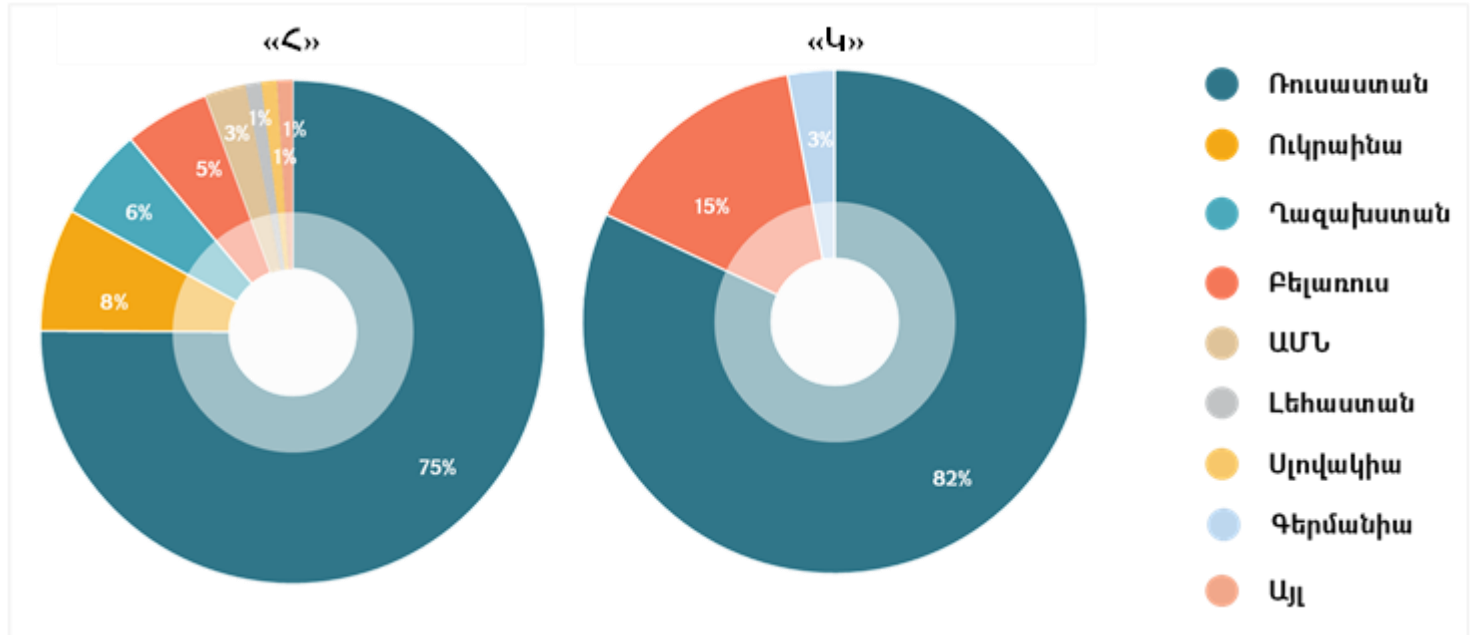
Երկիր	Ծավալ (բացարձակ լիտր)		
	2020թ.	2021թ.	2022թ. հունվար-հունիս
Ռուսաստան			
Ղազախստան			
ԱՄՆ			
Ուկրաինա			
Սերբիա			
Բելառուս			
Լեհաստան			
Հունգարիա			
Նիդերլանդներ			
Իսրայել			
Կանադա			
Ավստրիա			
Չեխիա			
Սլովակիա			
Ճապոնիա			
Ֆրանսիա			
Ընդամենը			

«Կ»

Երկիր	Ծավալ (բացարձակ լիտր)		
	2020թ.	2021թ.	2022թ. հունվար-հունիս
Ռուսաստան			
Բելառուս			
Ուկրաինա			
Գերմանիա			
ԱՄՆ			
Լիտվա			
Չինաստան			
Ընդամենը			

Բացի այդ, հարկ է նշել, որ Աղյուսակ N19 -ում ներառված չէ «Հ» ընկերության կողմից արտահանվող կոնյակի եղանակով բեռնափոխադրման աշխարհագրությունը: Նշված եղանակով 2021թ.-ի ընթացքում բեռնափոխադրում է իրականացվել դեպի Լատվիա՝ 43%, Չեխիա՝ 16%, Լիտվիա՝ 12%, Էստոնիա՝ 10%, Չինաստան՝ 4% և այլ երկրներ:

2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում «Հ» և «Կ» ընկերությունների կողմից կոնյակի արտահանման աշխարհագրությունը

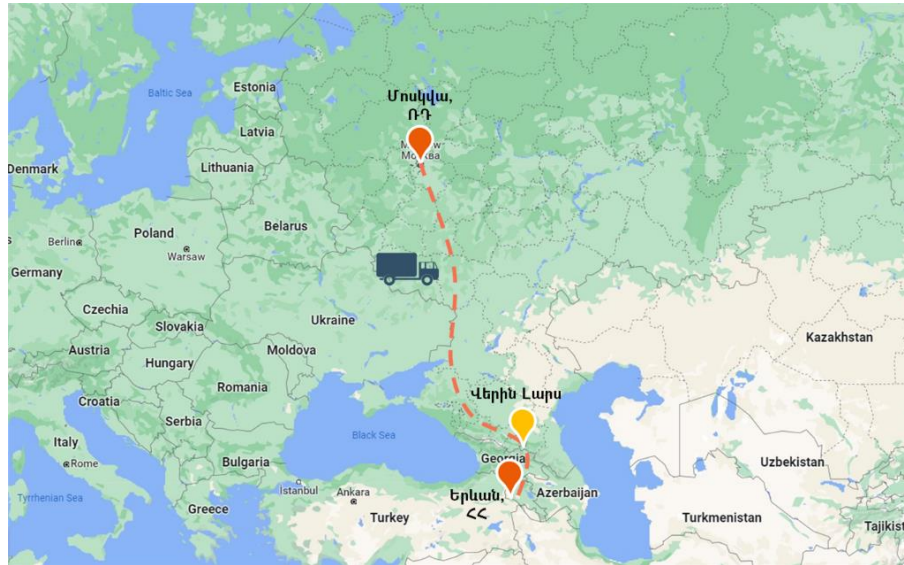


Համաձայն Գծապատկեր N22-ի՝ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի տվյալներով դիտարկվող երկու ընկերությունների կողմից արտահանվող կոնյակի միջինում 75%-ն արտահանվել է դեպի **Ռուսաստան** հիմնականում **ավտոմոբիլային տրանսպորտի միջոցով**:

«Հ» ընկերության դեպքում արտահանման հաջորդ ուղղությունը հանդիսացել է Ուկրաինան՝ 8%, իսկ «Կ» ընկերության դեպքում՝ Բելառուսը՝ 15% մասնաբաժնով:

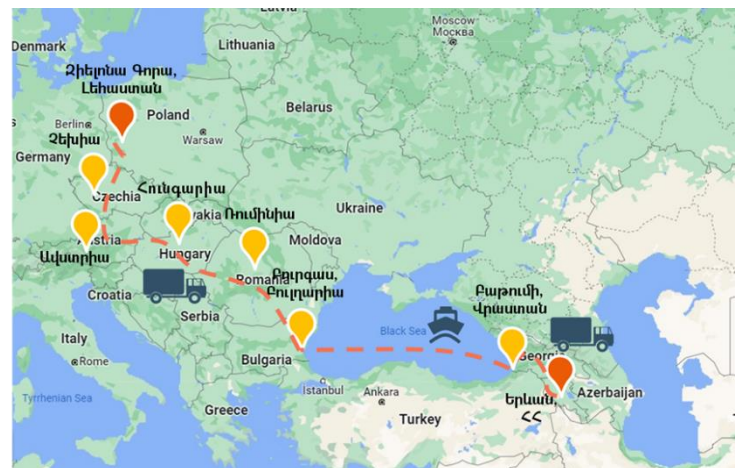
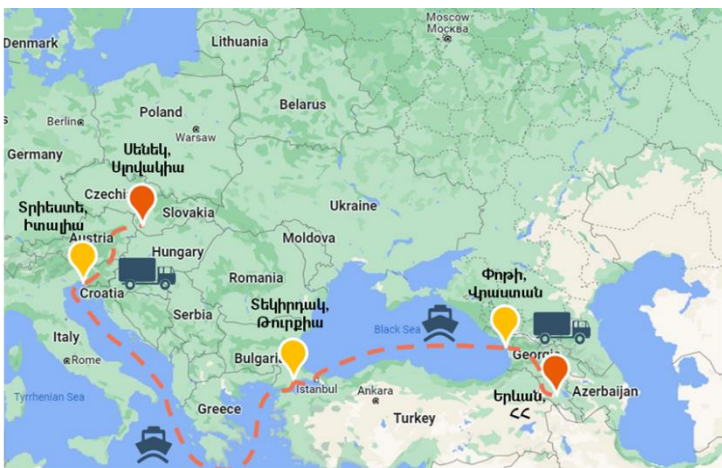
Դեպի Ռուսաստան արտահանվող կոնյակի ավտոմոբիլային բեռնափոխադրման ճանապարհային ուղին (ՀՀ (Երևան)-Վրաստան-Ռուսաստան (օր.՝ Մոսկվա)) ներկայացված է Գծապատկեր N23-ում:

ՀՀ-ից ՌԴ ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրման ճանապարհային ուղին



Ուսումնասիրության շրջանակում կոնյակի արտահանումը դեպի տարբեր աշխարհամասեր առավել պատկերավոր ներկայացնելու համար Հանձնաժողովի կողմից ընտրվել են հետևյալ երկրները՝ Սլովակիա, Լեհաստան, Լատվիա, ԱՄՆ և Չինաստան և քարտեզային պատկերմամբ ներկայացվել են դեպի այդ երկրներ կոնյակի բեռնափոխադրման գործընթացը¹¹:

ՀՀ-ից Սլովակիա և Լեհաստան մուլտիմոդալ եղանակով կոնյակի բեռնափոխադրման ճանապարհային ուղին



¹¹ Ճանապարհային ուղիները ներկայացված են՝ ելնելով «Հ» ընկերության կողմից տրամադրված տվյալների:

Ինչպես ներկայացված է Գծապատկեր N24-ում, դեպի եվրոպական երկու երկրներ՝ Սլովակիա և Լեհաստան, կոնյակի բեռնափոխադրում է իրականացվում մուլտիմոդալ եղանակով, սակայն տարբեր ճանապարհային ուղիներով: Այսպես, **ՀՀ-ից դեպի Սլովակիա** կոնյակի բեռնափոխադրում իրականացվում է հետևյալ ճանապարհային ուղով՝

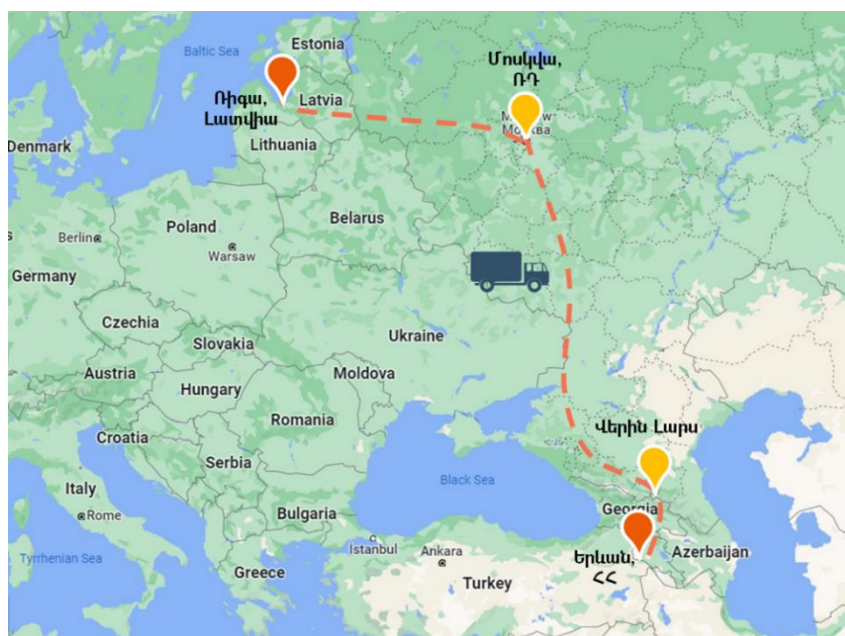
- ՀՀ (Երևան) - Վրաստան (Փոթի նավահանգիստ) - ավտոմոբիլային տրանսպորտ/բեռնարկղ,
- Վրաստան (Փոթի նավահանգիստ) - Թուրքիա (Տեկիրդակ նավահանգիստ)- ծովային տրանսպորտ (նավ),
- Թուրքիա (Տեկիրդակ նավահանգիստ)- Իտալիա (Տրիեստե նավահանգիստ)- ծովային տրանսպորտ (նավ),
- Իտալիա (Տրիեստե նավահանգիստ) - Սլովակիա (Սենեկ) - ավտոմոբիլային տրանսպորտ:

ՀՀ-ից դեպի Լեհաստան կոնյակի բեռնափոխադրում իրականացվում է հետևյալ ճանապարհային ուղով՝

- ՀՀ (Երևան) - Վրաստան (Փոթի նավահանգիստ) - ավտոմոբիլային տրանսպորտով/բեռնարկղ,
- Վրաստան (Փոթի նավահանգիստ) - Բուլղարիա (Բուրգաս նավահանգիստ)- ծովային տրանսպորտ (նավ),
- Բուլղարիա (Բուրգաս նավահանգիստ) - Ռումինիա - Հունգարիա - Ավստրիա - Չեխիա - Լեհաստան (Չիելոնա Գորա) - ավտոմոբիլային տրանսպորտ:

Գծապատկեր N25

ՀՀ-ից Լատվիա ավտոմոբիլային տրանսպորտով կոնյակի բեռնափոխադրման ճանապարհային ուղին



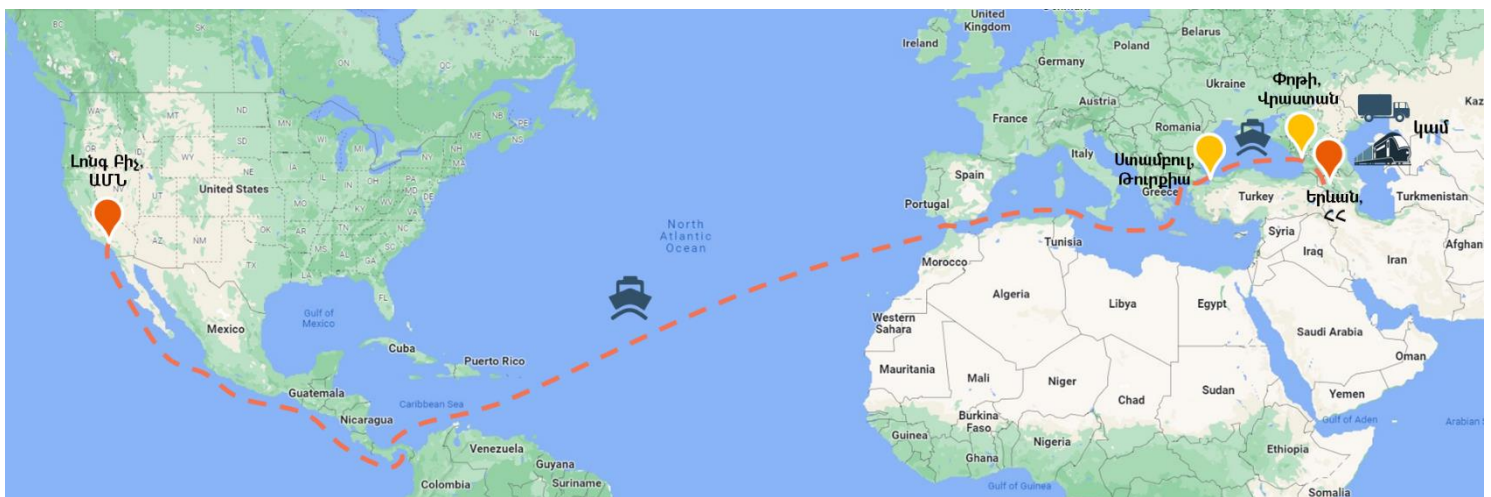
Դեպի եվրոպական մեկ այլ երկիր՝ Լատվիա, կոնյակի բեռնափոխադրումն իրականացվում է ավտոմոբիլային տրանսպորտով հետևյալ ճանապարհային ուղով՝ ՀՀ (Երևան)-Վրաստան -Ռուսաստան (Մոսկվա)- Լատվիա (Ռիգա):

Դեպի ԱՄՆ կոնյակի արտահանումն իրականացվում է հիմնականում մուլտիմոդալ եղանակով, որոշ դեպքերում՝ նաև օդային տրանսպորտով (ՀՀ => Քաթար (Դոհա)/Ավստրիա (Վիեննա) => Գերմանիա (Ֆրանկֆուրտ) ԱՄՆ (Լոս Անջելես)):

Գծապատկեր N26-ում ներկայացված է դեպի ԱՄՆ մուլտիմոդալ բեռնափոխադրման ճանապարհային ուղին:

Գծապատկեր N26

ՀՀ-ից ԱՄՆ մուլտիմոդալ եղանակով կոնյակի բեռնափոխադրման ճանապարհային ուղին



Գծապատկեր N26-ի համաձայն՝ ՀՀ-ից ԱՄՆ (Լոնգ Բիչ) բեռնափոխադրման ճանապարհային ուղին հետևյալն է՝

- ՀՀ (Երևան) - Վրաստան (Փոթի նավահանգիստ) – ավտոմոբիլային տրանսպորտ/բեռնարկղ (այդ թվում նաև՝ երկաթուղի),
- Վրաստան (Փոթի նավահանգիստ) - Թուրքիա (Ստամբուլ) - ծովային տրանսպորտ (նավ),
- Թուրքիա (Ստամբուլ) – ԱՄՆ (Լոնգ Բիչ) ծովային տրանսպորտ (նավ)

ՀՀ-ից Չինաստան կոնյակի մուլտիմոդալ եղանակով բեռնափոխադրման ճանապարհային ուղին ներկայացված է Գծապատկեր N26-ում, որը հետևյալն է՝

- ՀՀ (Երևան) - Վրաստան (Փոթի նավահանգիստ) – ավտոմոբիլային տրանսպորտ/բեռնարկղ
- Վրաստան (Փոթի նավահանգիստ) - Թուրքիա (Տեկիրդակ նավահանգիստ) - ծովային տրանսպորտ (նավ),
- Թուրքիա (Տեկիրդակ նավահանգիստ) – Չինաստան (Քինգդաո նավահանգիստ) - ծովային տրանսպորտ (նավ),

- Չինաստան (Քինգդոմ նավահանգիստ) - Չինաստան (Պեկին) - ավտոմոբիլային տրանսպորտ:

Գծապատկեր N27

ՀՀ-ից Չինաստան մուլտիմոդալ եղանակով կոնյակի բեռնափոխադրման ճանապարհային ուղին



Ուսումնասիրության շրջանակում Հանձնաժողովի կողմից անդրադարձ է կատարվել նաև բեռնափոխադրող ընկերությունների կողմից կոնյակի բեռնափոխադրման արժեքին (տես՝ Աղյուսակ N20 և Աղյուսակ N21):

Աղյուսակ N20-ում և Աղյուսակ N21-ում ներկայացված տվյալների համեմատական վերլուծության արդյունքում՝ կարող ենք հանգել այն եզրակացության, որ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում «Կ» ընկերության կողմից արտահանվող կոնյակի բեռնափոխադրման ամենաբարձր արժեքը դեպի ԱՄՆ արտահանման համար է սահմանված՝ 1 լիտրի հաշվով դրամ (բեռնափոխադրող ընկերություն՝): Այնինչ նույն ուղղությամբ նույն տեսակի տրանսպորտային միջոցներով «Հ» ընկերության պարագայում «Ն» ընկերության կողմից մատուցված բեռնափոխադրման արժեքը կազմել է 1 լիտրի հաշվով միջինում դրամ:

2021թ.-ի տվյալներով՝ բեռնափոխադրող ընկերությունների կողմից դեպի Ռուսաստան կոնյակի ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրման արժեքը «Կ» ընկերության դեպքում կազմել է միջինում դրամ 1 լիտրի հաշվով (բեռնափոխադրումն իրականացվել է 9 բեռնափոխադրող ընկերությունների կողմից), իսկ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում ՀՀ-Ռուսաստան ուղղությամբ բեռնափոխադրման արժեքն ավելացել է շուրջ 7%-

ով՝ կազմելով դրամ (բեռնափոխադրումն իրականացվել է 9 բեռնափոխադրող ընկերությունների կողմից):

Աղյուսակ N20

«Կ» ընկերության կողմից արտահանվող կոնյակի ծավալներն ու բեռնափոխադրման արժեքը՝ ըստ բեռնափոխադրող ընկերությունների

Երկիր	Տրանսպորտային միջոց	Բեռնափոխադրող ընկերության անվանումը	2020թ.		2021թ.		2022թ հունվար-հունիս	
			Ծավալ (բացարձակ լիտր)	Արժեք (դրամ, 1 լիտրի հաշվով)	Ծավալ (բացարձակ լիտր)	Արժեք (դրամ, 1 լիտրի հաշվով)	Ծավալ (բացարձակ լիտր)	Արժեք (դրամ, 1 լիտրի հաշվով)
ԱՄՆ	ավտոմոբիլ, նավ							
Բելառուս	ավտոմոբիլ							
Գերմանիա	ավտոմոբիլ							
	ավտոմոբիլ, նավ							
Լիտվա	ավտոմոբիլ, նավ							
Ռուսաստան	ավտոմոբիլ							
	ավտոմոբիլ, նավ							
Չինաստան	ավտոմոբիլ							
Ռուսաստան	ավտոմոբիլ							
	ավտոմոբիլ, նավ							

«Հ» ընկերության կողմից արտահանվող կոնյակի ծավալներն ու բեռնափոխադրման արժեքը՝ ըստ բեռնափոխադրող ընկերությունների

Հ/հ	Երկիր	Տրանսպորտային միջոց	Բեռնափոխադրող ընկերության անվանումը	2020թ.		2021թ.		2022թ. հունվար-հունիս	
				Ծավալ (բացարձակ լիտր)	Արժեք (1 լիտրի հաշվով)	Ծավալ (բացարձակ լիտր)	Արժեք (1 լիտրի հաշվով)	Ծավալ (բացարձակ լիտր)	Արժեք (1 լիտրի հաշվով)
1	Ռուսաստան	Ավտոմոբիլ							
2	Ուկրաինա	Ավտոմոբիլ, նավ							
3	Ղազախստան	Ավտոմոբիլ							
4	Բելառուս	Ավտոմոբիլ							
5	ԱՄՆ	Ավտոմոբիլ, օդային							
6	Լեհաստան	Ավտոմոբիլ, նավ, երկաթուղի							
7	Սերբիա	Ավտոմոբիլ							
8	Չեխիա	Ավտոմոբիլ, նավ							
9	Սլովակիա	Ավտոմոբիլ, նավ							
10	Նիդերլանդներ	Ավտոմոբիլ, նավ							
11	Հունգարիա	Ավտոմոբիլ, նավ							
12	Իսրայել	Ավտոմոբիլ, նավ, երկաթուղի							
13	Կանադա	Ավտոմոբիլ, նավ, երկաթուղի							
14	Ավստրիա	Ավտոմոբիլ							
15	Ֆրանսիա	Ավտոմոբիլ, օդային							
16	Ճապոնիա	Ավտոմոբիլ, օդային							

Սույն բաժնում պարզելու համար, թե բեռնափոխադրման արժեքն ինչպիսի ազդեցություն ունի դիտարկվող ընկերությունների կողմից արտահանվող կոնյակի իրացման ինքնարժեքի վրա, անդրադարձ է կատարվել նաև բեռնափոխադրման մասնաբաժնին արտահանվող կոնյակի ծախսային բաղադրիչների կառուցվածքում (տես՝ Աղյուսակ N22 և Աղյուսակ N23):

«Կ» ընկերության կողմից արտահանվող կոնյակի իրացման ինքնարժեքը ձևավորող ծախսային բաղադրիչները

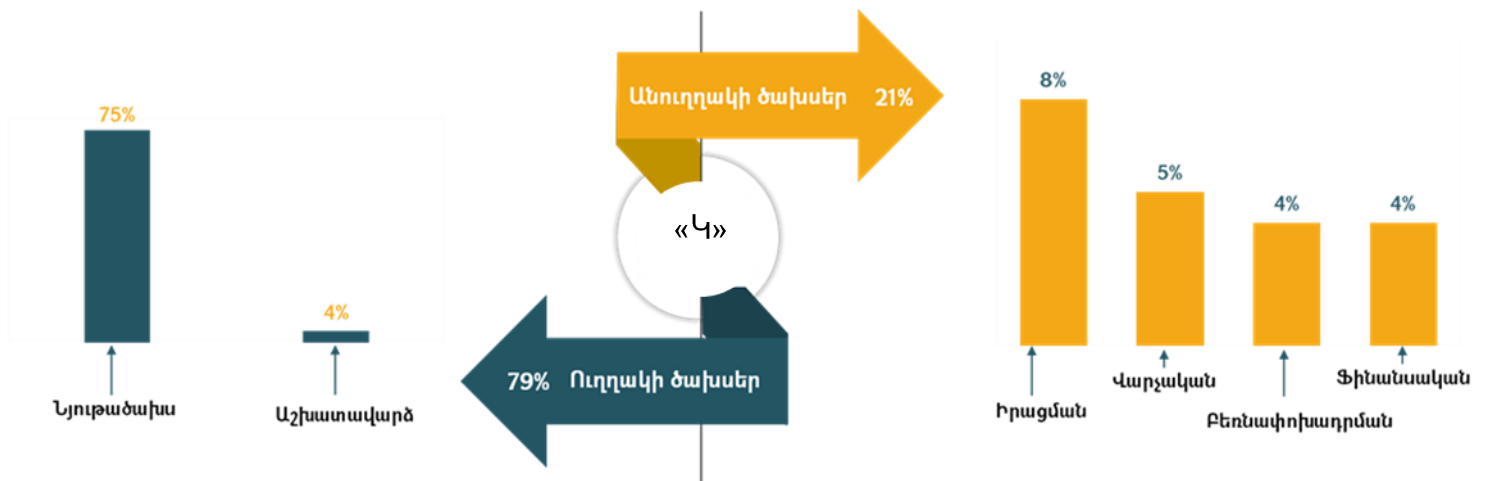
Ծախսի տեսակը (1լ հաշվով, դրամ, միջին կշռված)	2020թ.	2021թ.	2022թ. հունվար-հունիս
Ուղղակի ծախսեր, այդ թվում՝			
Ուղղակի նյութական ծախսեր			
Աշխատավարձ, այդ թվում՝			
զուտ աշխատավարձ			
Եկամտային հարկ			
Անուղղակի ծախսեր,այդ թվում՝			
Ընդհանուր տեղափոխման ծախսեր			
Վարչական ծախսեր			
Ֆինանսական ծախսեր			
իրացման ծախսեր			
Իրացման ինքնարժեք			

Աղյուսակ N22-ում ներկայացված է 5-10 աստղանի կոնյակների իրացման ինքնարժեքի կառուցվածքը, որի մեջ 2021թ.-ի տվյալներով ուղղակի ծախսերի մասնաբաժինը կազմում է **79%**, իսկ անուղղակի ծախսերի մասնաբաժինը՝ **21%**: Հարկ է նշել, որ արտահանման պարագայում բեռնափոխադրման ծախսերը դիտարկվել են որպես անուղղակի ծախսեր:

Ուղղակի ծախսերի կառուցվածքում իրացման ինքնարժեքի շուրջ **75%-ը** կազմել է ապրանքի նյութածախսը, իսկ **4%-ը**՝ աշխատավարձը (տես՝ Գծապատկեր N28): Անուղղակի ծախսերից ամենամեծ մասնաբաժինն ունի իրացման ծախսերը՝ **8%**, բեռնափոխադրման ծախսերի մասնաբաժինն ապրանքի իրացման ինքնարժեքում **«Կ» ընկերության պարագայում** կազմել է **4%**:

Գծապատկեր N28

«Կ» ընկերության կողմից արտահանվող կոնյակի իրացման ինքնարժեքը ձևավորող ծախսերի կառուցվածքը



Ինչ վերաբերում է «Հ» ընկերության կողմից արտահանվող կոնյակի իրացման ինքնարժեքի կառուցվածքին՝ ընկերության կողմից հնարավոր չի եղել տարանջատել տարբեր տեսակի կոնյակների ինքնարժեքների կառուցվածքը, այդ իսկ պատճառով ցուցանիշները ներկայացվել են ընդհանրական՝ միջին կշռված արժեքով:

Այսպես, «Հ» ընկերության պարագայում ևս արտահանվող կոնյակի իրացման ինքնարժեքում առավել մեծ տեսակարար կշիռ ունեն ուղղակի ծախսերը՝ **65%**, իսկ անուղղակի ծախսերի մասնաբաժինը **35%** է: Վերջինս հիմնականում պայմանավորված է ֆինանսական ծախսերով, մասնավորապես՝ արտարժույթի փոխարժեքային տարբերություններից կորուստներով:

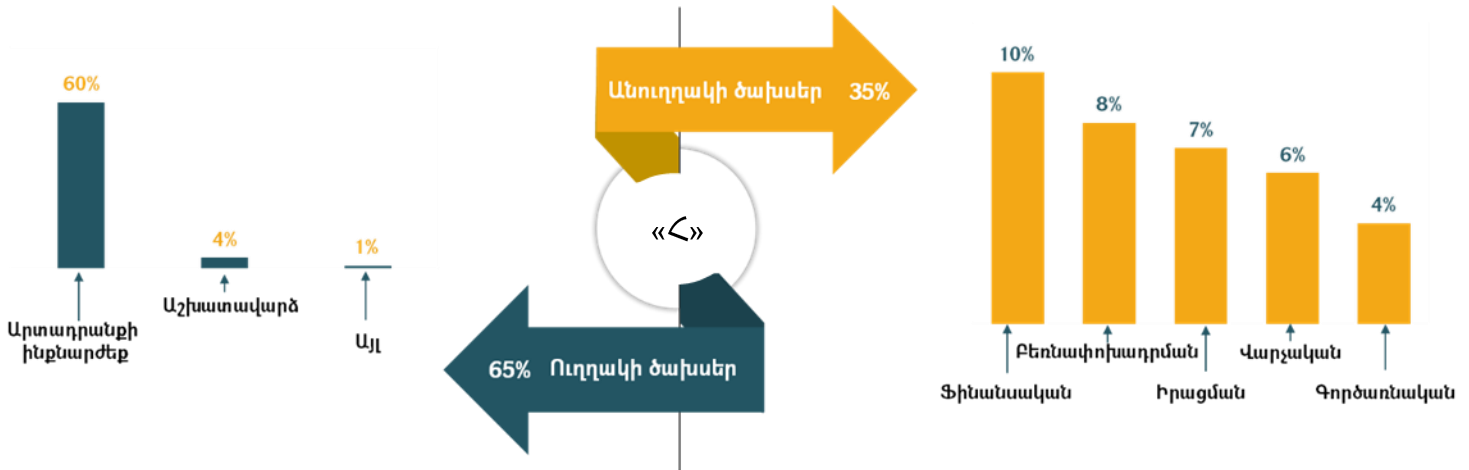
**«Հ» ընկերության կողմից արտահանվող կոնյակի իրացման ինքնարժեքը ձևավորող
ծախսային բաղադրիչներ**

Հ/հ	Ծախսի տեսակը (1 և հաշվով, դրամ, միջին կշռված)	2020թ.	2021թ.	2022թ. հունվար-հունիս
1	Ուղղակի ծախսեր, այդ թվում՝			
1.1	Իրացված արտադրանքի, ապրանքների, աշխատանքների, ծառայությունների ինքնարժեք			
1.2	Աշխատավարձ			
1.3	Այլ			
2	Անուղղակի ծախսեր, այդ թվում՝			
2.1	Վարչական ծախսեր			
2.2	Ֆինանսական ծախսեր, այդ թվում՝			
2.2.1	Ընթացիկ ֆինանսական ակտիվների վաճառքների (օտարման) ծախսեր			
2.2.2	Արտարժույթի փոխարժեքային տարբերություններից կորուստներ			
2.2.3	այլ			
2.3	Իրացման ծախսեր, այդ թվում՝			
2.3.1	Գովազդի ծախսեր			
2.3.2	Մարկետինգի և այլ ծախսեր			
2.4	Ընդհանուր տեղափոխման ծախսեր, այդ թվում՝			
2.4.1	Ապահովագրական ծախսեր			
2.4.2	Փոխադրավարձ			
2.4.3	Մաքսավճար, էքսպերտիզայի և այլ առաքման ծախսեր			
2.5	Գործառնական ծախսեր			
2.5.1	Այլ պաշարների վաճառքների (օտարումների) ծախսեր			
2.5.2	Այլ Գործառնական ծախսեր			
3	Իրացման ինքնարժեք			

Ուղղակի ծախսերի կառուցվածքում «Հ» ընկերության մոտ ամենամեծ մասնաբաժինն ունի արտադրանքի ինքնարժեքը՝ իրացման ինքնարժեքի շուրջ **60%-ը**:

Անուղղակի ծախսերի կառուցվածքում այս ընկերության դեպքում բեռնափոխադրման մասնաբաժինը կազմում է շուրջ **8%**:

«Հ» ընկերության կողմից արտահանվող կոնյակի իրացման ինքնարժեքը ձևավորող ծախսերի կառուցվածքը



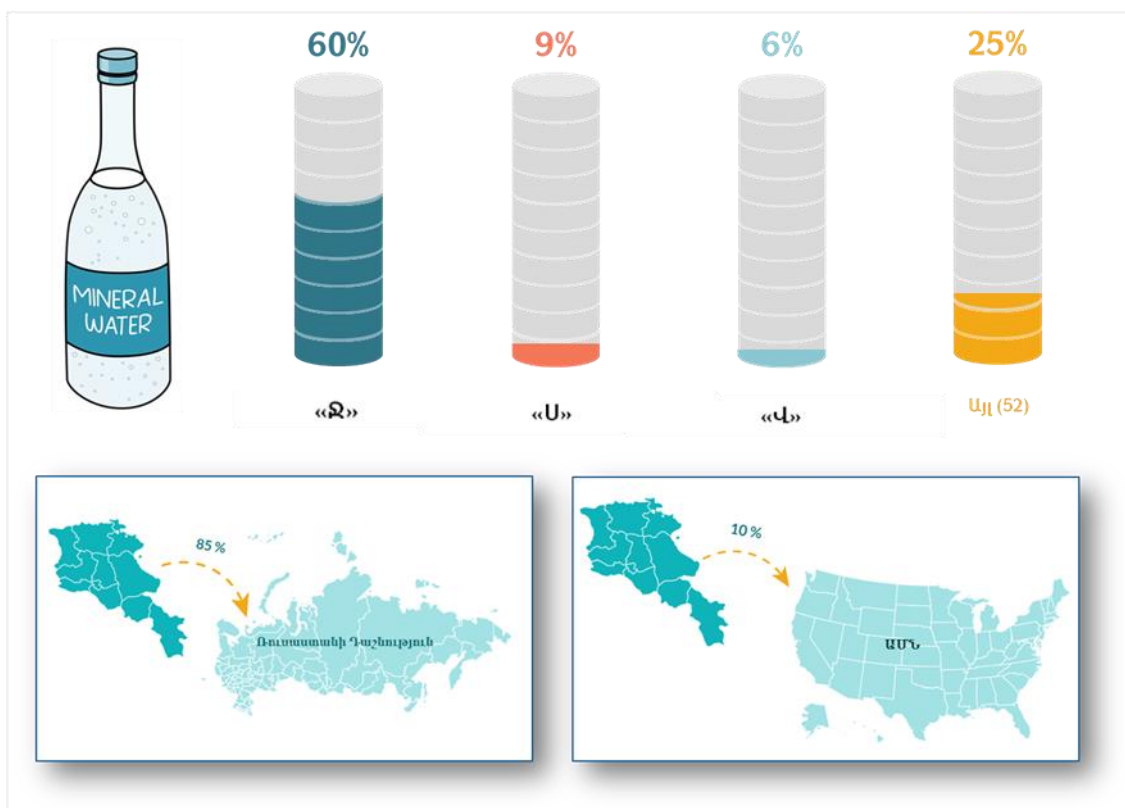
Սույն բաժնում Հանձնաժողովի կողմից դիտարկվել է կոնյակի բեռնափոխադրման գործընթացը 2020թ.-ից մինչև 2022թ.-ի առաջին կիսամյակն ընկած ժամանակահատվածում: Այդուհանդերձ, կոնյակ արտահանող ընկերությունների հետ ունեցած քննարկումների արդյունքում պարզ է դարձել, որ 2022թ.-ի վերջին ամիսներին ընկերությունները ևս բախվում են դեպի ՌԴ բեռնափոխադրման արժեքի զգալի բարձրացման խնդրի հետ, ինչը կարող նաև ազդել արտասահմանում կոնյակի գնի բարձրացման վրա՝ անուղղակիորեն անդրադառնալով ապրանքի միջազգային մրցունակության վրա:

5.2 Հանքային ջրի արտահանման գործընթացում բեռնափոխադրման բնութագիրը

Հանձնաժողովի ուսումնասիրության համաձայն՝ 2021թ.-ին Հայաստանից արտահանվել է մոտ 31 095 տոննա հանքային և աղբյուրի ջուր (ԱՏԳ ԱԱ 2201), որի շուրջ **85%-ն** արտահանվել է Ռուսաստանի Դաշնություն, իսկ **10%-ը՝ ԱՄՆ** (տես՝ Գծապատկեր N30): Նշված ժամանակահատվածի համար հանքային և աղբյուրի ջրի արտահանման ծավալներում առաջին երեք խոշոր մասնաբաժին ունեցող ընկերություններ են հանդիսացել «Զ», «Ս» և «Վ» **ընկերությունները՝** կազմելով արտահանման համապատասխանաբար **60%, 9% և 6%-ը**:

Գծապատկեր N30

2021թ.-ի ընթացքում հանքային և աղբյուրի ջրերի արտահանման աշխարհագրությունը և մասնաբաժինները՝ ըստ ընկերությունների



Սույն բաժնում ներկայացված է հանքային ջրերի արտահանման ոլորտում առաջատար հանդիսացող՝ **«Զ» ընկերության** կողմից հանքային ջրի արտահանման գործընթացում բեռնափոխադրման ընդհանուր շղթայի բնութագիրը:

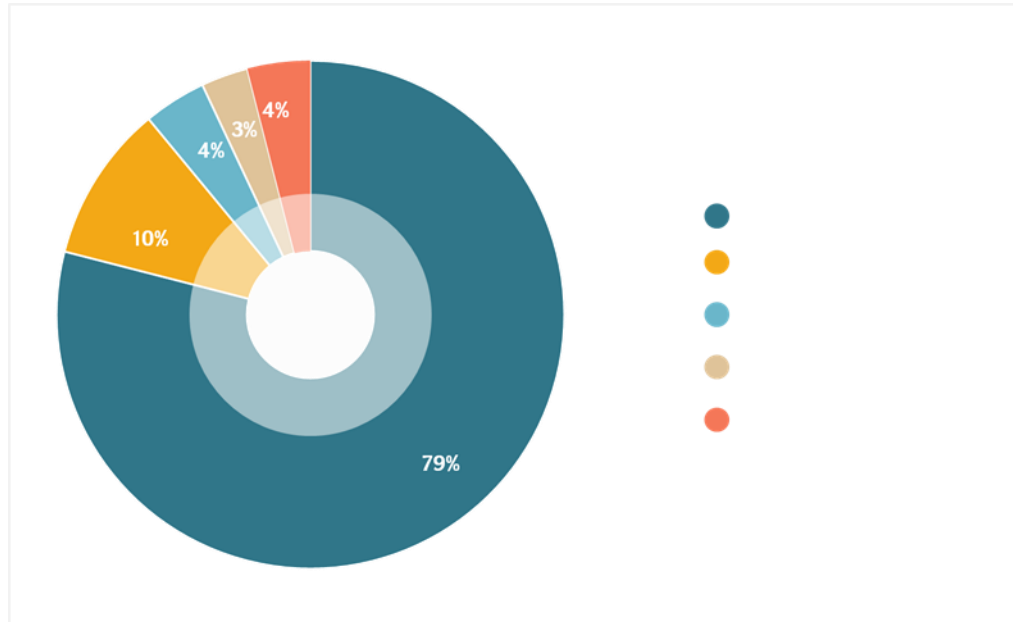
«Զ» ընկերության կողմից հանքային ջրի արտահանում 2021թ.-ից մինչև 2022թ.-ի առաջին կիսամյակն ընկած ժամանակահատվածում իրականացվել է դեպի ՌԴ և ԱՄՆ: Այսպես՝ 2021թ.-ի տվյալներով ընկերության կողմից արտահանված հանքային ջրի շուրջ **90%-ը** արտահանվել է դեպի ՌԴ, իսկ **10%-ը՝** դեպի ԱՄՆ:

Դեպի Ռուսաստան արտահանումների զգալի մասը՝ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի տվյալներով շուրջ **79%-ը** (տես՝ Գծապատկեր N31), ընկերությունն իրականացրել է **սեփական**

տրանսպորտային միջոցներով (2022թ.-ի հունիս ամսվա դրությամբ ընկերությունն ունեցել է տրանսպորտային միջոց):

Գծապատկեր N31

2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում «Ջ» ընկերության հանքային ջրի արտահանման կառուցվածքը՝ ըստ բեռնափոխադրող ընկերությունների



Գծապատկեր N31-ից պարզ է դառնում, որ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում «Ջ» ընկերության կողմից արտահանվող հանքային ջրի բեռնափոխադրումն իրականացվել է նաև «Տ» (10%), «Ն» (4%), «Ը» (3%) և այլ ընկերությունների կողմից:

Աղյուսակ N24-ում ներկայացված են «Ջ» ընկերության կողմից դեպի Ռուսաստան և ԱՄՆ արտահանվող հանքային ջրի ծավալները ըստ ընկերությունների և արտահանման արժեքը 1 հատի (շի) հաշվով: Այսպես, դեպի ԱՄՆ ընկերության հանքային ջուրը 2021թ.-ից մինչև 2022թ.-ի առաջին կիսամյակն ընկած ժամանակահատվածում արտահանվել է «Տ» և «Ն» ընկերությունների կողմից:

**«Զ» ընկերության կողմից արտահանվող հանքային ջրի ծավալներն ու
բեռնափոխադրման արժեքը՝ ըստ բեռնափոխադրող ընկերությունների**

Երկիր	Բեռնափոխադրող ընկերության անվանումը	2021թ.		2022թ. հունվար-հունիս	
		Ծավալ (հատ)	Արժեք (1 հատի հաշվով)	Ծավալ (հատ)	Արժեք (1 հատի հաշվով)
ԱՄՆ					
ՌԴ					

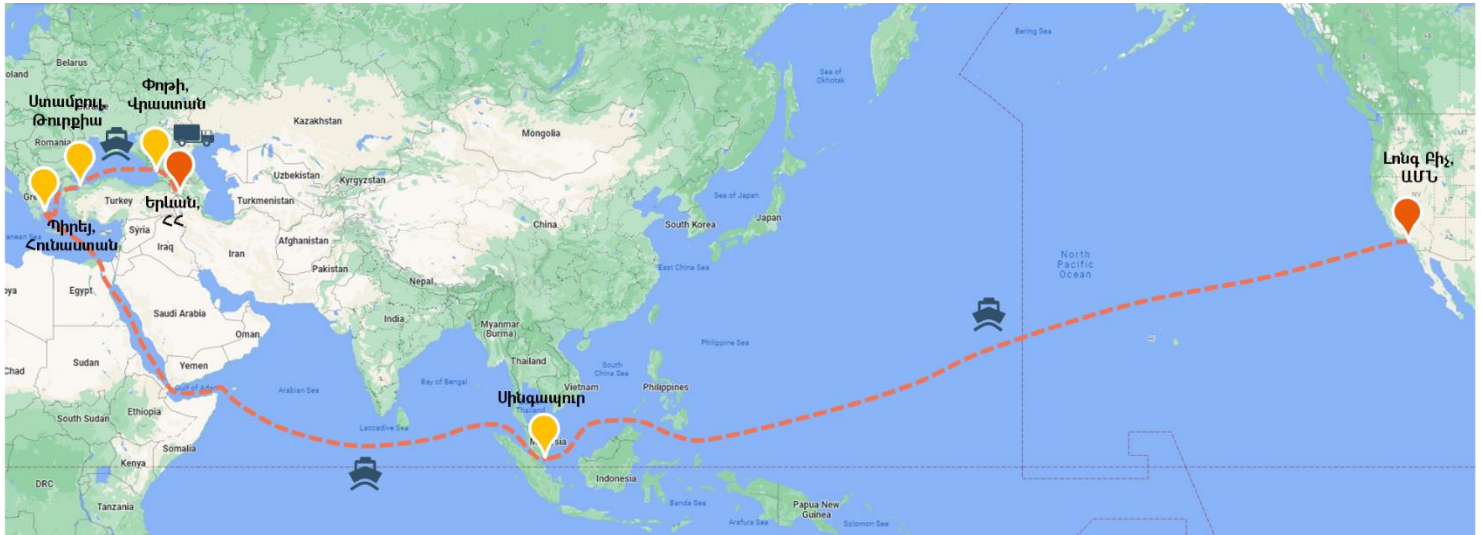
Դեպի **ԱՄՆ** արտահանվող հանքային ջրի բեռնափոխադրումն իրականացվել է մուլտիմոդալ բեռնափոխադրման եղանակով՝ օգտագործելով ավտոմոբիլային և ծովային տրանսպորտը: **2021թ.-ի** տվյալներով՝ տվյալ ուղղությամբ բեռնափոխադրման միջին արժեքը 1 հատի հաշվով կազմել է շուրջ դրամ, իսկ **2022թ.-ի առաջին կիսամյակի** ընթացքում՝ դրամ՝ աճելով շուրջ 53%-ով:

Դեպի ԱՄՆ հանքային ջրի բեռնափոխադրումը դիտարկվող ժամանակահատվածում իրականացվել է հետևյալ երկու ճանապարհային ուղիներով.

1. Բեռնափոխադրում ՀՀ-ԱՄՆ՝ Սինգապուրով.

- ՀՀ (Երևան) - Վրաստան (Փոթի նավահանգիստ) – ավտոմոբիլային տրանսպորտ,
- Վրաստան (Փոթի նավահանգիստ) - Թուրքիա (Ստամբուլ) - ծովային տրանսպորտ (նավ),
- Թուրքիա (Ստամբուլ) – Սինգապուր - ծովային տրանսպորտ (նավ)
- Սինգապուր - ԱՄՆ (Լոնգ Բիչ) ծովային տրանսպորտ (նավ)

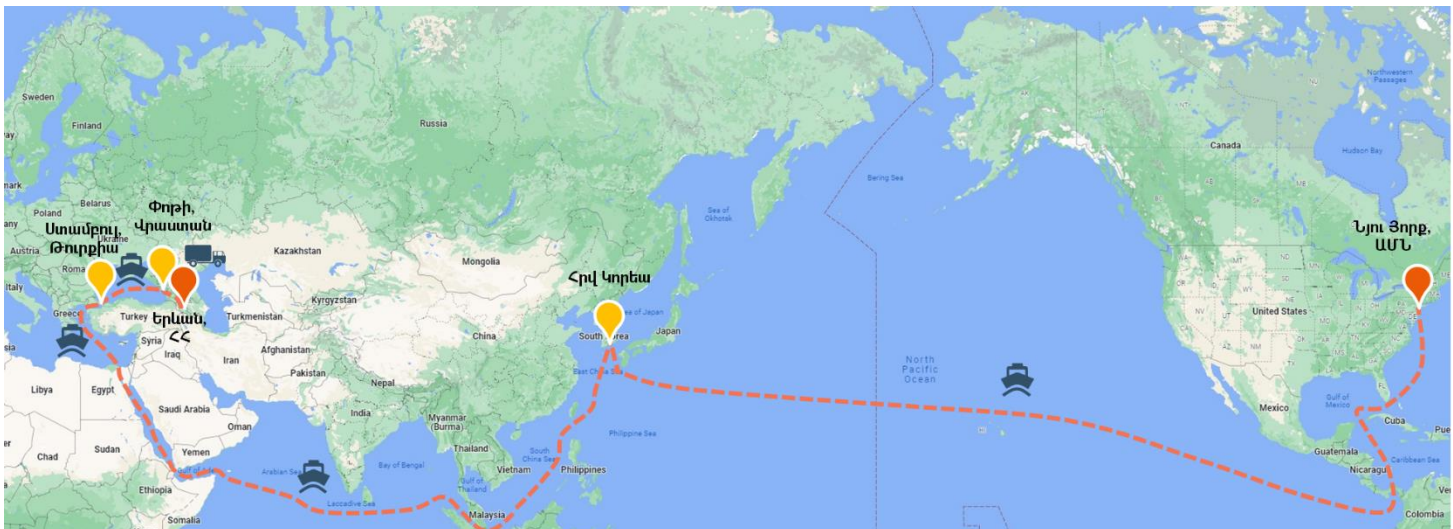
**ՀՀ-ից ԱՄՆ մուլտիմոդալ եղանակով հանքային ջրի բեռնափոխադրման
ճանապարհային ուղին**



2. Բեռնափոխադրում ՀՀ-ԱՄՆ՝ Հարավային Կորեայով

- ՀՀ (Երևան) - Վրաստան (Փոթի նավահանգիստ) - ավտոմոբիլային տրանսպորտ,
- Վրաստան (Փոթի նավահանգիստ) - Թուրքիա (Ստամբուլ) - ծովային տրանսպորտ (նավ),
- Թուրքիա (Ստամբուլ) - Հրվ. Կորեա - ծովային տրանսպորտ (նավ)
- Սինգապուր - ԱՄՆ (Նյու Յորք) ծովային տրանսպորտ (նավ)

**ՀՀ-ից ԱՄՆ մուլտիմոդալ եղանակով հանքային ջրի բեռնափոխադրման
ճանապարհային ուղին**



Դեպի Ռուսաստան հանքային ջրի արտահանումն իրականացվում է միայն ավտոմոբիլային տրանսպորտային միջոցներով: Այլ ընկերությունների կողմից դեպի Ռուսաստան արտահանման նպատակով «Զ» ընկերությանը մատուցած բեռնափոխադրման ծառայության արժեքը 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում կազմել է միջինում շուրջ

դրամ, իսկ **2021թ.-ի** ընթացքում դեպի Ռուսաստան հանքային ջրի արտահանումն իրականացվել է **միայն ընկերության տրանսպորտային միջոցներով:**

Չնայած այն հանգամանքին, որ բեռնափոխադրման ծառայության մատուցումը չի հանդիսանում ընկերության հիմնական գործունեության տեսակը, այդուհանդերձ հիմնականում **դեպի ՀՀ վերադառնալիս սեփական տրանսպորտային միջոցներն օգտագործվում են նաև այլ ընկերություններին բեռնափոխադրման ծառայության մատուցման նպատակով:**

Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ «Զ» ընկերությունը հիմնականում հանքային ջրի արտահանումն իրականացրել է սեփական տրանսպորտային միջոցներով, ընկերության կողմից հնարավոր չի եղել իրականացնել տրանսպորտային ծախսերի բաշխում, ինչի պատճառով «Զ» ընկերության մասով հանքային ջրի ինքնարժեքի ծախսային բաղադրիչները Հանձնաժողով չեն ներկայացվել:

Միաժամանակ, Հանձնաժողովը արտահանվող հանքային ջրի ինքնարժեքի կառուցվածքում բեռնափոխադրման տեսակարար կշռի վերաբերյալ առավել մանրամասն պատկերացում կազմելու համար դիտարկել է տվյալ ցուցանիշները «Յ» ընկերության մասով (2021թ.-ի տվյալներով՝ ընկերության կողմից արտահանված հանքային ջրի ծավալը կազմել է լիտր):

Ըստ Աղյուսակ N25-ի՝ «Յ» ընկերության մեկ լիտր հանքային ջրի ինքնարժեքի կառուցվածքում գերակշիռ մասը կազմում են ուղղակի ծախսերը: Այսպես, 2021թ.-ի տվյալներով՝ ուղղակի և անուղղակի ծախսերի մասնաբաժինները ինքնարժեքում կազմել են համապատասխանաբար **91%** և **9%**: Դիտարկվող ժամանակահատվածում ծախսային բաղադրիչներից ամենախոշորը եղել են օժանդակ նյութերի ծախսերը՝ միջինում կազմելով մոտ **64%**:

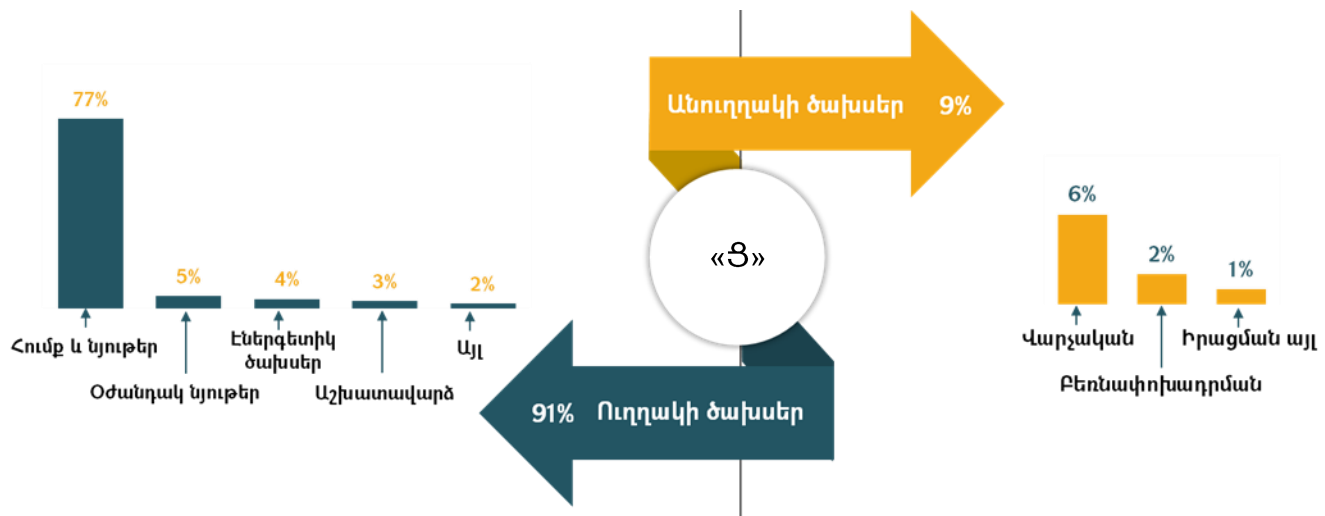
**«Ց» ընկերության կողմից արտահանվող հանքային ջրի իրացման ինքնարժեքը
ձևավորող ծախսային բաղադրիչները**

Հ/հ	Ծախսի տեսակը (1կգ/լ հաշվով, դրամ)	Ժամանակահատված		
		2020թ.	2021թ.	2022թ. հունվար-հունիս
1	Ուղղակի ծախսեր, այդ թվում՝			
1.1	Հումք և նյութեր			
1.2	Օժանդակ նյութեր			
1.3	Էներգետիկ ծախսեր			
1.4	Աշխատավարձ, այդ թվում՝			
1.4.1	զուտ աշխատավարձ			
1.4.2	եկամտային հարկ			
1.5	Այլ ծախսեր /սարք. շահագ. և պահպ. ծախսեր/			
2	Անուղղակի ծախսեր,այդ թվում՝			
2.1	Վարչական ծախսեր			
2.2	իրացման ծախսեր, այդ թվում՝			
2.2.1	Ընդհանուր տեղափոխման ծախսեր			
3	Կատարված ընդամենը ծախսեր			

Հարկ է նշել, որ կատարված ընդհանուր ծախսերի 2020 և 2021 թվականների տատանումները պայմանավորված են եղել այն հանգամանքով, որ ընկերությունը սկսել է ավելի մեծ չափով արտահանել ապակյա շշերով հանքային ջուր:

Գծապատկեր N34

**2021թ.-ի ընթացքում «Ց» ընկերության կողմից արտահանված հանքային ջրի իրացման
ինքնարժեքը ձևավորող ծախսերի կառուցվածքը**



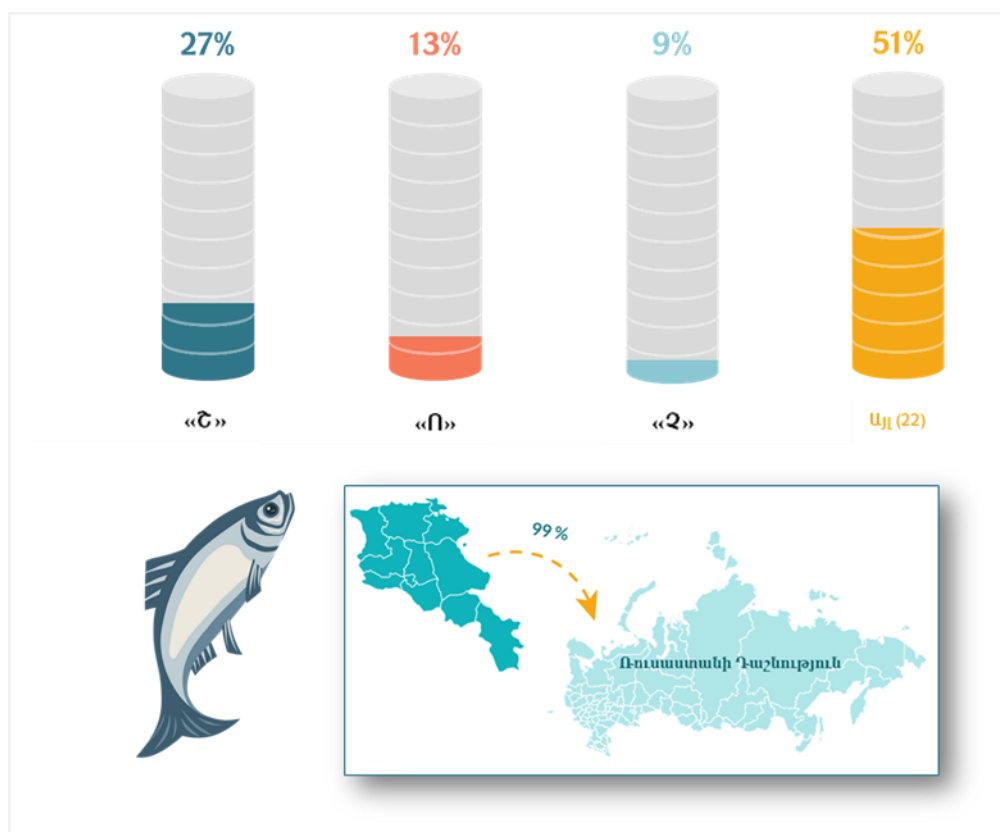
Գծապատկեր N34-ի համաձայն՝ 2021թ.-ի ընթացքում ընդհանուր տեղափոխման ծախսերը իրացման ինքնարժեքի կազմում ունեցել են **2%** մասնաբաժին: Միաժամանակ, հարկ է նշել, որ տվյալ ցուցանիշը 2022թ.-ին աճել է՝ հասնելով **7%-ի**:

5.3 Թարմ կամ պաղեցված ձկների արտահանման գործընթացում բեռնափոխադրման բնութագիրը

Ուսումնասիրության համաձայն՝ 2021թ.-ին ՀՀ-ից արտահանվել է շուրջ 8 530 տոննա թարմ կամ պաղեցված ձուկ: Արտահանման հիմնական ուղղությունը հանդիսացել է Ռուսաստանի Դաշնությունը, որի մասնաբաժինը ընդհանուր արտահանման ծավալում կազմել է **99%** (տես՝ Գծապատկեր N35): Նշված ժամանակահատվածում թարմ և պաղեցված ձկների առաջին երեք խոշոր արտահանող ընկերություններ են հանդիսացել «Շ», «Ո» և «Զ» ընկերությունները: Վերջիններից յուրաքանչյուրն արտահանման մեջ ունեցել է համապատասխանաբար **27%, 13% և 9%** մասնաբաժին:

Գծապատկեր N35

2021թ.-ի ընթացքում թարմ կամ պաղեցված ձկների արտահանման աշխարհագրությունը և մասնաբաժինները՝ ըստ ընկերությունների



Սույն բաժնում ներկայացված է թարմ կամ պաղեցված ձկների արտահանման ոլորտում առաջատար հանդիսացող «Շ» ընկերության կողմից տվյալ ապրանքախմբի արտահանման գործընթացում բեռնափոխադրման ընդհանուր շղթայի բնութագիրը:

Այսպես «Շ» ընկերության կողմից 2021թ.-ից մինչև 2022թ.-ի առաջին կիսամյակն ընկած ժամանակահատվածում թարմ կամ պաղեցված ձկների արտահանում իրականացվել է միայն դեպի Ռուսաստան՝ ավտոմոբիլային տրանսպորտով: Տվյալ ապրանքի բեռնափոխադրումը կատարվել է մի շարք ընկերությունների կողմից, որոնց թիվը 2020թ.-ին կազմել է 40, իսկ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընացքում՝ 24:

2022թ.-ի առաջին կիսամյակի տվյալներով ընկերության կողմից թարմ կամ պաղեցված ձկների արտահանման գործընթացքում մատուցված բեռնափոխադրման ծառայության ծավալով ամենամեծ մասնաբաժինն ունեցել է ընկերությունը՝ **22%**: Հաջորդ, առավել մեծ բեռնափոխադրման ծավալներ ունեցող ընկերությունը հանդիսանում է ընկերությունը՝ մոտ **10%** մասնաբաժնով:

Աղյուսակ N26-ի տվյալների համաձայն՝ 2021թ.-ի ընթացքում «Շ» ընկերության կողմից արտահանված թարմ կամ պաղեցված ձկների ՀՀ-ից Ռուսաստան բեռնափոխադրման միջին արժեքը կազմել է 1 կգ-ի հաշվով շուրջ դրամ, իսկ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում՝ միջինում դրամ:

«Շ» ընկերության կողմից արտահանված թարմ կամ պաղեցված ձկների ծավալներն ու բեռնափոխադրման արժեքը՝ ըստ բեռնափոխադրող ընկերությունների

Հ/հ	Բեռնափոխադրող ընկերության անվանումը	2021թ.		2022թ.	
		Ծավալ (տոննա)	Արժեք (1 տոննայի հաշվով)	Ծավալ (տոննա)	Արժեք (1 տոննայի հաշվով)
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					
43					
44					
45					
46					
47					
48					
49					
50					
51					
52					
53					
54					
55					
56					
57					
Ընդամենը					

Ուսումնասիրության շրջանակում Հանձնաժողովը դիտարկել է նաև «Շ» ընկերության կողմից արտահանվող թարմ կամ պաղեցված ձկների իրացման ինքնարժեքը ձևավորող բաղադրիչները, ինչի արդյունքում պարզ է դարձել, որ ուղղակի ծախսերը կազմել են իրացման ինքնարժեքի շուրջ 91,2%-ը, իսկ անուղղակի ծախսերը՝ 8,8%-ը (տես՝ Գծապատկեր N36):

Աղյուսակ N27

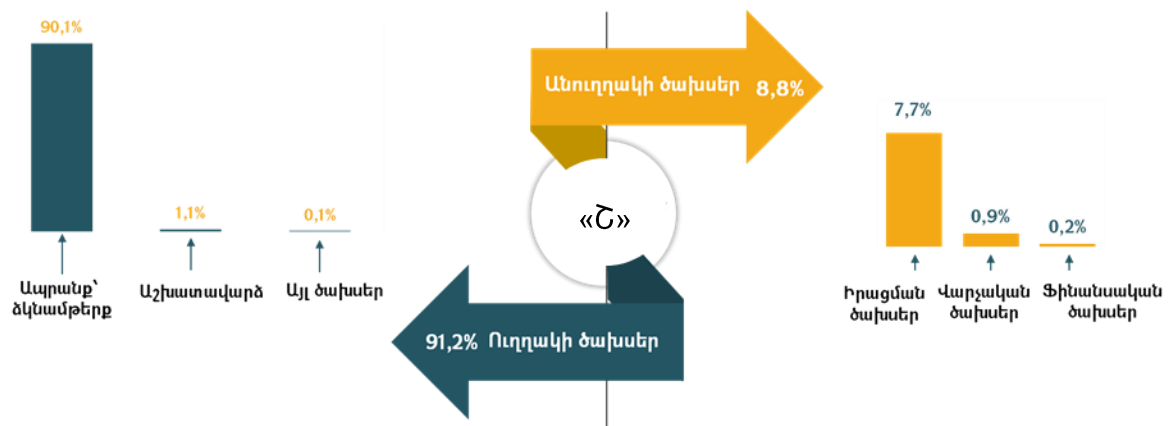
«Շ» ընկերության կողմից արտահանվող թարմ կամ պաղեցված ձկների իրացման ինքնարժեքը ձևավորող ծախսային բաղադրիչները

Ծախսի տեսակը (1 տոննայի հաշվով, դրամ, միջին կշռված)	Ժամանակահատված	
	2020թ.	2021թ.
Ուղղակի ծախսեր, այդ թվում՝		
Ապրանք՝ ձկնամթերք		
Աշխատավարձ, այդ թվում՝		
զուտ աշխատավարձ		
եկամտային հարկ		
ՊԿԿ		
Այլ ծախսեր		
Անուղղակի ծախսեր, այդ թվում՝		
Վարչական ծախսեր		
Ֆինանսական ծախսեր		
Իրացման ծախսեր, այդ թվում՝		
ընդհանուր տեղափոխման ծախսեր, այդ թվում		
այլ իրացման ծախսեր		
Իրացման ինքնարժեք		

Ինչ վերաբերում է բեռնափոխադրման ծախսերին, ապա 2021թ.-ի տվյալներով այն կազմել է ընկերության կողմից արտահանվող թարմ կամ պաղեցված ձկների իրացման ինքնարժեքի շուրջ 5%-ը՝ հանդիսանալով իրացման ծախսերի բաղադրիչ:

Գծապատկեր N36

2021թ.-ի ընթացքում «Շ» ընկերության կողմից արտահանված թարմ կամ պաղեցված ձկների իրացման ինքնարժեքը ձևավորող ծախսերի կառուցվածքը



6.ԱՎՏՈՄՈՐԻԼԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏՈՎ ԻՐԱԿԱՆԱՑՎՈՂ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐԻ ՆԿԱՐԱԳԻՐԸ

Ինչպես մի շարք երկրներում, այնպես էլ ՀՀ-ում ավտոմոբիլային տրանսպորտը հանդիսանում է միջազգային բեռնափոխադրումների իրականացման հիմնական տեսակը. բեռնափոխադրման ծավալներով դիտարկելիս 2021թ.-ի տվյալներով ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրման շուրջ **56** տոկոսն իրականացվել է **ավտոմոբիլային տրանսպորտով**: Նշվածը պայմանավորված է նաև այն հանգամանքով, որ ՀՀ ներմուծման և ՀՀ-ից արտահանման գործընթացում բավականին մեծ է ԵԱՏՄ երկրների, մասնավորապես՝ Ռուսաստանի Դաշնության մասնաբաժինը, որոնց հետ բեռնափոխադրումն իրականացվում է ավտոմոբիլային տրանսպորտի միջոցով:

Գծապատկեր N37

ՀՀ սահմանային կետերի քարտեզային պատկերը

ՀՀ աշխարհաքաղաքական իրավիճակով պայմանավորված ավտոմոբիլային տրանսպորտային միջոցով արտաքին առևտրաշրջանառությունն իրականացվում է Վրաստանի և Իրանի հետ առկա սահմանային կետերով (մաքսակետերով): Դրանք են՝ **Վրաստանի** հետ՝ **Բավրան** (Շիրակի մարզ), **Գոգավանը** (Լոռու մարզ) և **Բագրատաշենը** (Տավուշի մարզ), իսկ **Իրանի** հետ՝ **Ագարակը** (Սյունիքի մարզ), որը գտնվում է Մեղրիից 10 կմ հեռավորության վրա (տես՝ Գծապատկեր N37-ը):



Հանձնաժողովը ավտոմոբիլային տրանսպորտով միջազգային բեռնափոխադրումների ոլորտում առկա մրցակցային իրավիճակը գնահատելու, ոլորտում գործող խոշոր բեռնափոխադրող ընկերությունների (ըստ տրանսպորտային միջոցների քանակի) կողմից ապրանքների բեռնափոխադրման ծավալները, աշխարհագրությունը, գնագոյացման մեխանիզմը պարզելու ինչպես նաև ոլորտում առկա խնդիրները վեր հանելու համար Ուսումնասիրության ընթացքում համապատասխան տեղեկատվություն է պահանջել բեռնափոխադրող տրանսպորտային միջոցների քանակով առաջին 5 խոշոր ընկերություններից:

Այդուհանդերձ, ստորև ներկայացված վերլուծությունն առավել մանրամասն իրականացվել է թվով **չորս** («**Է**» (տրանսպորտային միջոցների քանակ՝), «**Ը**» (), «**Թ**» () և «**Ժ**» () ընկերություններ (**այսուհետ՝ Ընկերություններ**)) բեռնափոխադրող ընկերությունների տվյալների հիման վրա, քանի որ «**Գ**» () ընկերության կողմից Հանձնաժողով ներկայացված տեղեկատվության համաձայն՝ վերջինիս գործունեությունից ստացված հասույթի ընդամենը **5** տոկոսն է բեռնափոխադրումներից, և ընկերությունը չի կարողացել ապահովել բեռնափոխադրման ծավալների, արժեքների և պահանջված այլ տեղեկատվության վերաբերյալ համապատասխան տվյալներ՝ Հանձնաժողով ներկայացնելով միայն տնտեսական գործունեության վերաբերյալ տեղեկատվությունը:

Ընկերությունների կողմից Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրման ծավալների դիտարկման արդյունքում պարզ է դարձել, որ ինչպես 2021թ.-ի, այնպես էլ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի տվյալներով «Ը» ընկերությունը Ընկերությունների կողմից ներմուծված Ուսումնասիրվող ապրանքների մեջ ունեցել է ամենամեծ տեսակարար կշիռը՝ համապատասխանաբար **64%** (**տ**) և **77%** (**տ**) տոկոսը:

2021թ.ից մինչև 2022 թ.-ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում Ընկերությունների կողմից Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրման ծավալները

Վերլուծելով թվով հինգ բեռնափոխադրող ընկերությունների տնտեսական գործունեության ցուցանիշները՝ Հանձնաժողովը պարզել է, որ տվյալ ընկերություններից երեքի («Ը», «Թ» և «Ժ» ընկերություններ) հիմնական գործունեությունն (ընկերությունների կողմից ստացված հասույթի միջինում **93%-ը**) է հանդիսանում **այլ երկրներից դեպի ՀՀ և հակառակ ուղղությամբ մատուցվող բեռնափոխադրման ծառայությունները** (տես՝

Աղյուսակ N29): Ինչ վերաբերում է մյուս երկու ընկերություններին («Գ» և «Է» ընկերությունները), վերջիններիս հիմնական գործունեության տեսակներն են՝ «Գ» ընկերության դեպքում՝ ապրանքների վաճառքը և այլ գործունեության տեսակները (95%), իսկ «Է» ընկերության դեպքում՝ սեփական բեռնափոխադրող տրանսպորտով արտահանված կամ ներմուծված սեփական ապրանքների իրացումը (61%):

Ուսումնասիրելով Աղյուսակ N29-ում ընդգրկված ընկերությունների բեռնափոխադրման ծառայությունների մատուցման մասով մարժան՝ կարող ենք նշել, որ երկու ընկերությունները («Է» և «Թ» ընկերությունները) 2021թ.ին բեռնափոխադրման ծառայությունների մասով ունեցել են համապատասխանաբար % և % մարժա, իսկ մյուս 3 ընկերությունների միջին մարժան բեռնափոխադրման ծառայությունների մասով կազմել է %:

Ուսումնասիրության մեջ ներառված բեռնափոխադրող ընկերությունների 2021թ.-ի տնտեսական գործունեության ցուցանիշները ըստ գործունեության տեսակների

Հ/հ	Ցուցանիշ	«Ը»		«Գ»		«Թ»		«Ժ»		«Է»	
		Արժեք (դրամ, առանց ԱԱՀ)	Մասնաբաժին (%)	Արժեք (դրամ, առանց ԱԱՀ)	Մասնաբաժին (%)	Արժեք (դրամ, առանց ԱԱՀ)	Մասնաբաժին (%)	Արժեք (դրամ, առանց ԱԱՀ)	Մասնաբաժին (%)	Արժեք (դրամ, առանց ԱԱՀ)	Մասնաբաժին (%)
1	Ընդամենը հասույթ, այդ թվում՝										
1.1	Սեփական բեռնափոխադրող տրանսպորտով արտահանված կամ ներմուծված սեփական ապրանքների իրացման մասով										
1.2	Այլ ընկերությունների բեռնափոխադրող տրանսպորտով արտահանված կամ ներմուծված սեփական ապրանքների իրացման մասով										
1.3	Այլ ընկերությունների մատուցած այլ երկրներից ՀՀ և հանրապետություններ բեռնափոխադրման ծառայությունների մատուցման մասով										
1.4	Այլ										
2	Ընդամենը ծախսեր, այդ թվում՝										
2.1	Սեփական բեռնափոխադրող տրանսպորտով արտահանված կամ ներմուծված սեփական ապրանքների իրացման մասով										
2.2	Այլ ընկերությունների բեռնափոխադրող տրանսպորտով արտահանված կամ ներմուծված սեփական ապրանքների իրացման մասով										
2.3	Այլ ընկերությունների մատուցած այլ երկրներից ՀՀ և հանրապետություններ բեռնափոխադրման ծառայությունների մատուցման մասով										
2.4	Այլ										
3	Մարժա, % ((1-2)/1), այդ թվում՝										
3.1	Սեփական բեռնափոխադրող տրանսպորտով արտահանված կամ ներմուծված սեփական ապրանքների իրացման մասով										
3.2	Այլ ընկերությունների բեռնափոխադրող տրանսպորտով արտահանված կամ ներմուծված սեփական ապրանքների իրացման մասով										
3.3	Այլ ընկերությունների մատուցած այլ երկրներից ՀՀ և հանրապետություններ բեռնափոխադրման ծառայությունների մատուցման մասով										

Ստորև առանձնացված կարգով ներկայացված է Ընկերությունների կողմից Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրման գործընթացի վերաբերյալ տեղեկատվության վերլուծության արդյունքները:

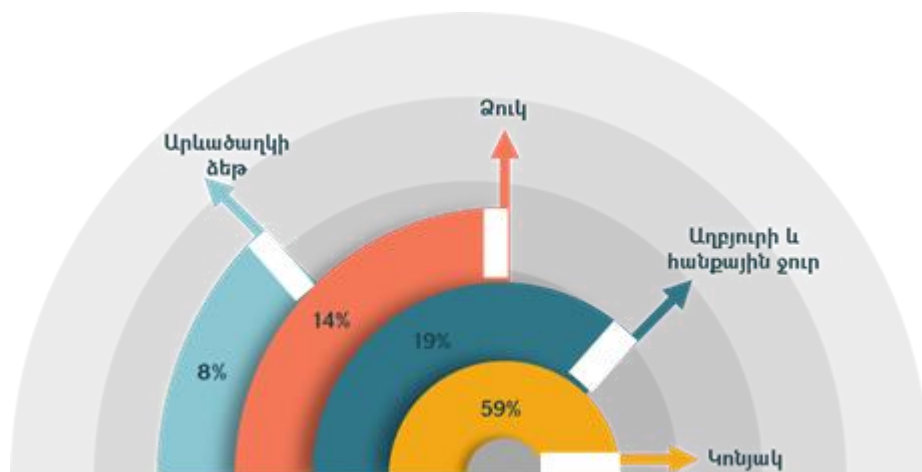
6.1 «Ը» ընկերության գործունեությունը բեռնափոխադրման ոլորտում

«Ը» ընկերությունը կատարում է միջազգային բեռնափոխադրումներ՝ պատվիրատուների պահեստներից բեռները տեղափոխելով նրանց կողմից նշանակված վայր:

Չնայած այն հանգամանքին, որ Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրումից ստացված հասույթը կազմում է «Ը» ընկերության կողմից մատուցված բեռնափոխադրման ծառայությունից ստացված հասույթի շատ փոքր մասը՝ 9%-ը, այդուհանդերձ, նշված ընկերությունը դիտարկվող մյուս ընկերությունների համեմատ 2021թ.-ից մինչև 2022թ.-ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում իրականացրել է Ուսումնասիրվող ապրանքների առավել մեծ տեսականու բեռնափոխադրում: Ընկերության կողմից բեռնափոխադրվող Ուսումնասիրվող ապրանքներն են **աղբյուրի և հանքային ջուրը, արևածաղկի ձեթը, կոնյակը և ձուկը** (տես՝ Գծապատկեր N38):

Գծապատկեր N38

2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում «Ը» ընկերության կողմից բեռնափոխադրված Ուսումնասիրվող ապրանքների ընդհանուր ծավալում յուրաքանչյուրի մասնաբաժինը



Գծապատկեր N38-ի համաձայն՝ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում ընկերության կողմից բեռնափոխադրվող Ուսումնասիրվող ապրանքների մեջ ամենամեծ տեսակարար կշիռն ունեցել է **կոնյակը՝ 59% (տ)**: «Ը» ընկերության կողմից Կոնյակ ապրանքախմբի բեռնափոխադրման միջին արժեքը 2021թ.-ի տվյալներով կազմել է դրամ 1 տոննա-կմ-ի հաշվով, իսկ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում՝ դրամ:

**2021թ.ից մինչև 2022 թ.-ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում «Ը» կողմից
մատուցվող բեռնափոխադրման ծառայության ծավալների և արժեքների վերաբերյալ՝
ըստ այդ ծառայություններից օգտվող ընկերությունների**

Հ/հ	Ժամանակահատված	Բեռնափոխադրման ծառայությունից օգտվող ընկերության անվանումը	Ապրանքախմբի անվանումը	Ծավալ (տոննա)	Արժեք (դրամ, 1 տոննա-կմ հաշվով)
1	2021թ.		կոնյակ		
2			կոնյակ		
3			աղբյուրի ջուր		
4			ծուկ		
5			արևածաղկի ձեթ		
6			ծուկ		
7			կոնյակ		
8			կոնյակ		
9			արևածաղկի ձեթ		
10			կոնյակ		
11			արևածաղկի ձեթ		
12			ծուկ		
13			կոնյակ		
14			կոնյակ		
15			կոնյակ		
16			ծուկ		
17			կոնյակ		
18			կոնյակ		
19			աղբյուրի ջուր		
20			ծուկ		
21			ծուկ		
22			աղբյուրի ջուր		
23			ծուկ		
1	2022թ. հունվար-հունիս		կոնյակ		
2			աղբյուրի ջուր		
3			կոնյակ		
4			կոնյակ		
5			ծուկ		
6			կոնյակ		
7			կոնյակ		
8			արևածաղկի ձեթ		
9			հանքային ջուր		
10			ծուկ		
11			արևածաղկի ձեթ		
12			ծուկ		
13			ծուկ		
14			արևածաղկի ձեթ		
15			կոնյակ		
16			կոնյակ		
17			կոնյակ		
18			ծուկ		
19			ծուկ		

Աղբյուրի և հանքային ջրի մասնաբաժինը 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրման ծավալում կազմել է **19% (տ)**: Տվյալ

ապրանքների բեռնափոխադրումն ընկերությունն իրականացրել է «Ջ», «Ս», «Պ» և այլ ընկերությունների պատվերով՝ 2021թ.-ի տվյալներով 1 տոննա-կմ-ի հաշվով միջինում

դրամ արժեքով, իսկ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում՝ **դրամ**:

Ձուկ ապրանքատեսակի մասնաբաժինը 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում բեռնափոխադրված Ուսումնասիրվող ապրանքների մեջ կազմել է **14%** (**տ**): Այս ապրանքի բեռնափոխադրման ծառայությունը մատուցվել է մի շարք ընկերությունների (օր.՝

, , և այլ ընկերություններ): Ընկերության կողմից ձուկ ապրանքատեսակի բեռնափոխադրման միջին արժեքը 2021թ.-ին կազմել է 1 տոննա-կմ-ի հաշվով **դրամ**, իսկ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում՝ **դրամ** :

Ինչ վերաբերում է **արևածաղկի ձեթին**, նշված ժամանակահատվածում վերջինս Ուսումնասիրվող ապրանքների մեջ ունեցել է ընդամենը **8%** մասնաբաժին: Այս ապրանքի մասով ընկերության կողմից բեռնափոխադրման ծառայություններ են մատուցվել ,

, և այլ ընկերություններին: Արևածաղկի ձեթ ապրանքատեսակի բեռնափոխադրման ծառայության արժեքը 2021թ.-ի ընթացքում 1 տոննա-կմ-ի հաշվով կազմել է **դրամ**, իսկ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում՝ **դրամ**:

Աղյուսակ N30-ի տվյալների վերլուծության արդյունքում կարող ենք փաստել, որ 2022թ.-ի տվյալներով «Ը» ընկերության կողմից ընդհանուր առմամբ իրականացվել է Ուսումնասիրվող ապրանքների շուրջ 12 660 տոննա բեռնափոխադրում՝ 1 տոննա-կմ-ի հաշվով միջինում **դրամ** արժեքով, իսկ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում՝ 6 660 տոննա՝ 1 տոննա-կմ-ի հաշվով միջինում **8%-ով** ավելի բարձր՝ **դրամ** արժեքով:

Նշված ապրանքները 2021թ.-ից մինչև 2022թ.-ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում ընկերության կողմից տեղափոխվել են քարշակ կցորդներով բեռնատարներով միայն ՀՀ-ից դեպի ՌԴ և հակառակ ուղղությամբ (ճանապարհային ուղին եղել է ՌԴ - ՎՀ, Սադախլո - ՀՀ, և հակառակ ուղղությունը): Ընկերության կողմից բեռնափոխադրման միջին հեռավորությունը 2021թ.-ի տվյալներով կազմել է **2 384 կմ**:

Համաձայն «Ը» ընկերության Հանձնաժողով ներկայացրած տեղեկատվության՝ ընկերության կողմից մատուցվող բեռնափոխադրման ծառայությունների գնային քաղաքականությունը հիմնված է միջազգային բեռնափոխադրման ոլորտի մի շարք առանձնահատկությունների վրա: Դրանք են՝ վառելիքի միջազգային գները, սեզոնայնությունը, բեռի արժեքը և պահպանման ռեժիմը, ռիսկերը՝ բեռի պահպանման առանձնահատկություններից ելնելով, սահմանային անցակետերում հերթերը և դրանցով պայմանավորված պահանջարկ-առաջարկ հարաբերակցությունը և այլն, ուստի, ընկերությունը պատվիրատուների հետ համագործակցում է վերոհիշյալ առանձնահատկություններից ելնելով, տվյալ պահի համար խելամիտ և մրցունակ առաջարկ ներկայացնելով:

«Ը» ընկերության տնտեսական գործունեության մասին կարող ենք նշել, որ վերջինս 2021թ.-ին աշխատել է % մարժայով (տես՝ Աղյուսակ N29), որը սակայն պայմանավորված

չէ ընկերության կողմից մատուցվող բեռնափոխադրման ծառայություններով, քանի որ միայն այդ գործունեության մասով «Ը» ընկերության մարժան կազմել է շուրջ %:

«Ը» ընկերությունը՝ որպես միջազգային բեռնափոխադրում իրականացնող ընկերություն, հանդիսանում է Հայաստանի միջազգային փոխադրողների ասոցիացիայի անդամ, որի տարեկան անդամավճարը կազմում է ՀՀ դրամ յուրաքանչյուր տրանսպորտային միջոցի համար:

Ոլորտի բարեփոխումների տեսակետից՝ ընկերության կողմից առաջարկվել է արտահանվող և ներմուծվող ապրանքների պարտադիր ապահովագրման դրույթի ներդրման մեխանիզմների հնարավորության դիտարկումը:

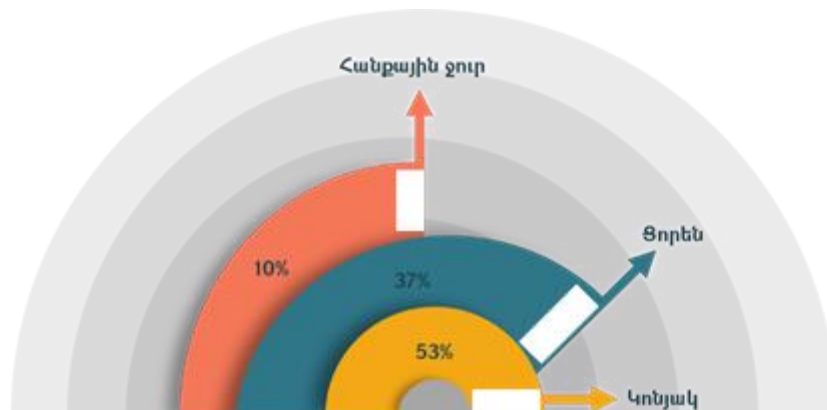
6.2 «Թ» ընկերության գործունեությունը բեռնափոխադրման ոլորտում

«Թ» ընկերության դեպքում ևս Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրումներից ստացված հասույթը շատ փոքր մասնաբաժին ունի ընդհանուր հասույթի մեջ՝ 2%:

«Թ» ընկերության կողմից 2021թ.-ի ընթացքում Ուսումնասիրվող ապրանքներից իրականացվել են կոնյակի, ցորենի և հանքային ջրի (տես Գծապատկեր N39) բեռնափոխադրումներ՝ ՌԴ - ՎՀ, Սադախլու - ՀՀ և հակառակ ուղղություններով:

Գծապատկեր N39

2021թ.-ի ընթացքում «Թ» ընկերության կողմից բեռնափոխադրված Ուսումնասիրվող ապրանքների ընդհանուր ծավալում յուրաքանչյուրի մասնաբաժինը



Գծապատկեր N39-ի տվյալների համաձայն՝ 2021թ.-ի ընթացքում «Թ» ընկերության կողմից բեռնափոխադրված Ուսումնասիրվող ապրանքների ընդհանուր ծավալում ամենամեծ տեսակարար կշիռն է ունեցել **կոնյակը՝ 53%** (տ): Ընկերության կողմից 2021թ.-ի ընթացքում «կոնյակ» ապրանքախմբի արտահանման գործընթացում բեռնափոխադրման ծառայություն մատուցվել է , , , ընկերությունների համար (տես՝ Աղյուսակ N31): Ընդ որում, նշված ընկերություններից առաջին երկուսին ծառայությունը մատուցվել է սովորական տրանսպորտային միջոցներով՝ միջինում 1 տոննակ-ի հաշվով **դրամ** արժեքով, իսկ մյուս երկու ընկերություններին ,

ընկերություններ)՝ սառնարանային տրանսպորտային միջոցներով՝ 1 տոննա-կմ-ի հաշվով՝ **դրամ** արժեքով: Տվյալ պարագայում սառնարանային տրանսպորտային միջոցներով բեռնափոխադրման արժեքը շուրջ **32%-ով** գերազանցում է սովորական տրանսպորտային միջոցներով իրականացվող բեռնափոխադրման արժեքին: Ինչ վերաբերում է 2022թ.-ի առաջին կիսամյակին, այդ ժամանակահատվածում «կոնյակ» ապրանքախմբի բեռնափոխադրում իրականացվել է ընկերության համար սառնարանային տրանսպորտային միջոցներով՝ 1 տոննա-կմ-ի հաշվով՝ **դրամ** արժեքով (շուրջ 24%-ով ավելի բարձր գնով, քան 2021 թվականի ընթացքում մատուցած նույն ծառայության արժեքը):

Աղյուսակ N31

2020թ.ից մինչև 2022 թ.-ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում «Թ» կողմից մատուցվող բեռնափոխադրման ծառայության ծավալների և արժեքների վերաբերյալ՝ ըստ այդ ծառայություններից օգտվող ընկերությունների

Հ/հ	Ժամանակահատված	Բեռնափոխադրման ծառայությունից օգտվող ընկերության անվանումը	Ապրանքախմբի անվանումը	Ծավալ (տոննա)	Արժեք (դրամ, 1 տոննա-կմ հաշվով)
1	2020թ.		ցորեն		
2			շաքար		
3			շաքար		
4			արևածաղկի ձեթ		
1	2021թ.		ցորեն		
2			կոնյակ		
3			ցորեն		
4			կոնյակ		
5			կոնյակ		
6			հանքային ջուր		
7			կոնյակ		
1	2022թ. հունվար-հունիս		արևածաղկի ձեթ		
2			արևածաղկի ձեթ		
3			կոնյակ		

«**Ցորեն**» ապրանքախմբի բեռնափոխադրումները կազմել են «Թ» ընկերության կողմից Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրման ընդհանուր ծավալի շուրջ **37%-ը (տ)**: Ցորենի ներմուծման գործընթացում ընկերության կողմից բեռնափոխադրման ծառայություններ են մատուցվել ընկերությանը և Ա/Ձ -ին: Ցորենի բեռնափոխադրումները 2021թ.-ին իրականացվել են սովորական տեսակի տրանսպորտային միջոցներով՝ 1 տոննա-կմ-ի հաշվով միջինում **դրամ** արժեքով:

«**Հանքային ջուր**» ապրանքախմբի բեռնափոխադրումներն ընկերության կողմից իրականացվել են շատ փոքր ծավալով՝ 2021թ.-ի տվյալներով ընդամենը **տոննա**, որը կազմում է ընկերության կողմից ՀՀ տեղափոխված Ուսումնասիրվող ապրանքների շուրջ **10%-ը**: Տվյալ ապրանքի բեռնափոխադրման ծառայությունից օգտվել է միայն ընկերությունը՝ 1 տոննա-կմ-ի հաշվով **դրամ** արժեքով, իսկ բեռնափոխադրումն իրականացվել է սովորական տեսակի տրանսպորտային միջոցներով:

Ուսումնասիրության շրջանակում իրականացված «Թ» ընկերության տնտեսական գործունեության վերլուծության արդյունքում պարզ է դարձել, որ չնայած այն հանգամանքին, որ 2021թ.-ի ընկերության հասույթի մեծ մասը՝ շուրջ **89%**-ը, ստացվում է այլ ընկերություններին մատուցված բեռնափոխադրման ծառայությունների արդյունքում: Այդուհանդերձ, ընկերությունն իրականացնում է նաև սեփական տրանսպորտային միջոցներով բեռնափոխադրվող սեփական ապրանքների իրացում, որը կազմում է ընկերության ընդհանուր հասույթի շուրջ **7%**-ը:

Միաժամանակ, ինչպես ներկայացված է Աղյուսակ N29-ում, «Թ» ընկերությունը 2021թ.-ի ընթացքում աշխատել է մարժայով՝ %, ինչը, ի տարբերություն «Թ» ընկերության, նաև պայմանավորված է բեռնափոխադրման ծառայությունների մատուցման հետ: Այս գործունեության մասով ընկերության մարժան 2021թ.-ին կազմել է %:

«Թ» ընկերության կողմից Հանձնաժողով է ներկայացվել նաև Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրման ծառայության մատուցման համար իրականացվող ծախսերը՝ 1 տոննա-կմ-ի հաշվով (տես՝ Աղյուսակ N32):

**2020թ.ից մինչև 2022 թ.-ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում «Թ» ընկերության
կողմից մատուցվող բեռնափոխադրման ծառայության ծախսային բաղադրիչները
(Ուսումնասիրվող ապրանքների մասով)**

Հ/հ	Ծախսի տեսակը (1 տ-կմ-ի հաշվով, դրամ)	Ժամանակահատված		
		2020թ.	2021թ.	2022թ. հունվար-հունիս
1	Ուղղակի ծախսեր, այդ թվում՝			
1.1	Ապահովագրություն (մեքենայի ապահովագրություն), բեռի չունենք			
1.2	Տրանսպորտային միջոցների վերանորոգման ծախսեր			
1.3	Վառելիք			
1.4	Ճանապարհային վճարներ			
1.5	Ամորտիզացիա			
1.6	Վարձավճար			
1.7	Աշխատավարձ, այդ թվում՝			
1.7.1	զուտ աշխատավարձ			
1.7.2	եկամտային հարկ			
1.8	Այլ ծախսեր (օրապահիկ)			
2	Անուղղակի ծախսեր,այդ թվում՝			
2.1	Վարչական ծախսեր			
2.2	Ֆինանսական ծախսեր			
3	1 տոննա-կմ բեռնաշրջանառության իրականացման համար կատարված ընդամենը ծախսեր (դրամ, միջին կշռված)			

Աղյուսակ N32-ի տվյալների համաձայն¹² «Թ» ընկերության կողմից 1 տոննա-կմ-ի հաշվով բեռնափոխադրման ծառայության մատուցման համար կատարված ծախսերը՝ շուրջ **88%-ով** պայմանավորված են ուղղակի ծախսերով, **12%-ով**՝ անուղղակի ծախսերով (տես՝ Գծապատկեր N40):

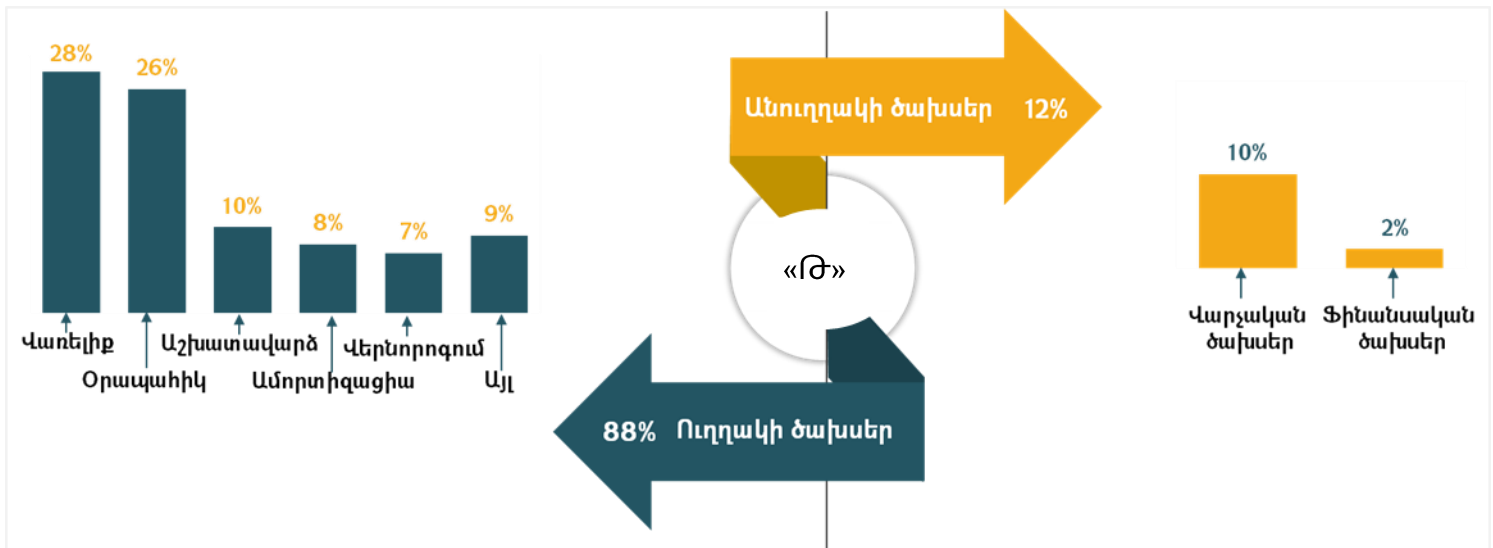
Մասնավորապես 2021 թվականի տվյալներով վառելիքի և օրապահիկի համար կատարված ծախսերն ընդհանուր ծախսերի կազմում ունեցել են ամենամեծ տեսակարար կշիռը՝ համապատասխանաբար 28% և 26%: Աշխատավարձն ու վարչական ծախսերն հանդիսացել են հաջորդ խոշոր ծախսային բաղադրիչները՝ ընդհանուր ծախսերի մեջ ունենալով 10-ական տոկոս տեսակարար կշիռ: Մյուս՝ համեմատաբար զգալի ծախսերի շարքին են դասվում ամորտիզացիան՝ 8%, վերանորոգման համար կատարված ծախսերը և այլ ծախսեր (9%), այդ թվում՝ ճանապարհային վճարներ, որոնք վճարվում են տարանցիկ բեռնափոխադրում իրականացնելիս Վրաստանում (մինչև 2022թ.-ը՝ 200 լարի, իսկ 2022թ.-

¹² Ըստ ընկերության՝ Աղյուսակ N32.-ում ներկայացված են մոտավոր միջինացված տվյալներ՝ ճշգրիտ հաշվարկ իրականացնելու անհնարինության պատճառով, և հնարավոր են շեղումներ:

ից 350 լարի) և ՌԴ-ում վճարովի ճանապարհներից օգտվելիս, վարձավճար, ավտոմեքենաների ապահովագրության վճարներ և այլն:

Գծապատկեր N40

**2021թ.-ի ընթացքում «Թ» ընկերության կողմից բեռնափոխադրման ծառայության մատուցման համար կատարված ծախսերը
1 տոննա-կմ-ի հաշվով**



Ուսումնասիրության շրջանակում դիտարկվել են նաև «Թ» ընկերության կողմից Հանձնաժողով ներկայացված «Միջազգային բեռնափոխադրման կազմակերպման», «Բեռի փոխադրման», ինչպես նաև «Ավտոմոբիլային տրանսպորտով բեռնափոխադրման» պայմանագրերի օրինակներ, որոնցում որևէ անդրադարձ կատարված չէ բեռնափոխադրման ծառայության մատուցման արժեքի և դրա հաշվարկման կարգի (օրինակ՝ ըստ տոննայի, տոննա-կմ-ի կամ 1 միավոր տրանսպորտային միջոցի համապատասխան ճանապարհային ուղով տեղափոխման և այլն) մասին, իսկ որոշ պայմանագրերում նշված է, որ յուրաքանչյուր փոխադրման վճարը պատվիրատուի կողմից ներկայացված հայտում ներառված տեղեկությունների հիման վրա առաջարկվում է փոխադրողի՝ «Թ» ընկերության կողմից և պայմանագրով սահմանված կարգով, հաստատվում պատվիրատուի կողմից:

Բացի այդ, «Թ» ընկերության հետ ունեցած քննարկման արդյունքում ընկերության ներկայացուցչի կողմից բեռնափոխադրման ծառայության մատուցման գնի ձևավորման վերաբերյալ հարցադրմանն ի պատասխան նշվել է, որ ընկերությունը գներն առաջարկում է 22 տոննայանոց տրանսպորտային միջոցով կոնկրետ ուղղությամբ բեռնափոխադրումներ իրականացնելու համար՝ ելնելով մի շարք հանգամանքներից, ինչպիսիք են՝ եղանակային պայմանները, Լարսի անցակետում հերթերը, տվյալ պահին ոլորտում առկա նույն ծառայության մատուցման գները, որոնց նաև կարող են ծանոթանալ՝ օգտվելով հարթակից: Վերջինս հանդիսանում է օնլայն հարթակ, որտեղ գրանցվելու դեպքում կարելի է ինչպես պատվիրել և մատուցել բեռնափոխադրման ծառայություններ մի շարք երկրներից

(ինչպես եվրոպական, այնպես էլ ԵԱՏՄ, այդ թվում՝ ՀՀ), այնպես էլ որոշակի վճարի դիմաց ծանոթանալ այլ բեռնափոխադրող ընկերությունների կողմից առաջարկվող գներին:

6.3 «Ժ» ընկերության գործունեությունը բեռնափոխադրման ոլորտում

«Ժ» ընկերության կողմից իրականացվում է Ուսումնասիրվող ապրանքներից միայն **կոնյակի** բեռնափոխադրում, որի արդյունքում ստացված հասույթը 2021թ.-ի տվյալներով կազմել է ընկերության ընդհանուր հասույթի շուրջ **20%-ը**: Կոնյակ ապրանքախմբի բեռնափոխադրումների հիմնական ուղղությունն է հանդիսանում ՀՀ - ՎՀ, Սադախլո - ՌԴ-ն:

«Ժ» ընկերության կողմից մատուցվող բեռնափոխադրման ծառայության միջոցով 2021թ.-ի ընթացքում ՀՀ-ից դեպի ՌԴ կոնյակի փոխադրում է իրականացվել _____, _____, _____ և _____ ընկերությունների համար՝ 2021թ.-ի ընթացքում 1 տոննա-կմ-ի հաշվով միջինում _____ դրամ, իսկ դեպի Բելառուս՝ _____ ընկերության համար՝ 1 տոննա-կմ-ի հաշվով _____ դրամ արժեքով (տես՝ Աղյուսակ N33): Կոնյակի բեռնափոխադրումն իրականացվել է սառնարանային տրանսպորտային միջոցներով:

Աղյուսակ N33-ի տվյալներից պարզ է դառնում, որ «Ժ» ընկերության կողմից 2020թ.-ի ընթացքում ՀՀ-ից դեպի ՌԴ իրականացվել է դիտարկվող ժամանակահատվածում ամենամեծ ծավալով՝ _____ տ կոնյակ ապրանքախմբի բեռնափոխադրում՝ 1 տոննա-կմ-ի հաշվով միջինում _____ **դրամ** արժեքով, 2021թ.-ի ընթացքում փոխադրվել է _____ տ կոնյակ՝ միջինում _____ **դրամ**, իսկ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում՝ _____ տ կոնյակ՝ միջինում _____ **դրամ** արժեքով:

**2020թ.ից մինչև 2022թ.-ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում «Ժ» կողմից
մատուցվող բեռնափոխադրման ծառայության ծավալների և արժեքների վերաբերյալ՝
ըստ այդ ծառայություններից օգտվող ընկերությունների**

Հ/հ	Ժամանակահատված	Բեռնափոխադրման ծառայությունից օգտվող ընկերության անվանումը	Ապրանքախմբի անվանումը	Ծավալ (տոննա)	Արժեք (դրամ, 1 տոննա-կմ հաշվով)
1	2020թ.		կոնյակ		
2					
3					
4					
5					
1	2021թ.		կոնյակ		
2					
3					
4					
5					
6					
1	2022թ. հունվար-հունիս		կոնյակ		
2					
3					
4					

Ուսումնասիրելով «Ժ» ընկերության տնտեսական գործունեությունը՝ կարող ենք նշել, որ 2021 թվականի տվյալներով ընկերության գործունեության հիմնական տեսակն հանդիսանում է բեռնափոխադրման ծառայությունների մատուցումը՝ **89%** (տես՝ Աղյուսակ N29): Նույն ժամանակահատվածում ընկերության մարժան կազմել է %, իսկ բեռնափոխադրման գործունեության մասով՝ %:

«Ժ» ընկերության կողմից Հանձնաժողով է ներկայացվել Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրման գնի ձևավորման բաղադրիչների վերաբերյալ տեղեկատվությունը, որը ներկայացված է Աղյուսակ N34-ում:

2020թ.ից մինչև 2022 թ.-ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում «Ժ» ընկերության կողմից մատուցվող բեռնափոխադրման ծառայության գնի ձևավորման մեխանիզմը¹³

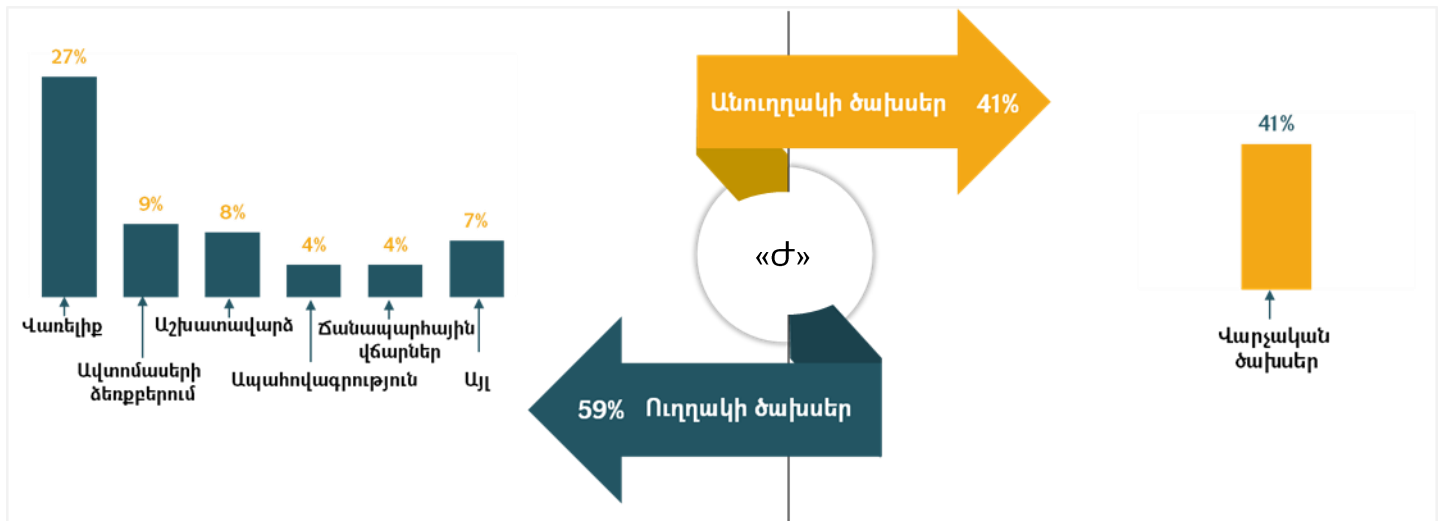
Հ/հ	Ծախսի տեսակը (1 տ-կմ-ի համար, դրամ)	Ժամանակահատված		
		2020թ.	2021թ.	2022թ. հունվար- հունիս
1	Ուղղակի ծախսեր, այդ թվում՝			
1.1	Ապահովագրություն			
1.2	Տրանսպորտային միջոցների վերանորոգման ծախսեր			
1.3	Վառելիք			
1.4	Ավտոմասերի ձեռքբերման ծախսեր			
1.5	Ճանապարհային վճարներ			
1.6	Կոմունալ ծախսեր			
1.7	Աշխատավարձ, այդ թվում՝			
1.7.1	գուտ աշխատավարձ			
1.7.2	եկամտային հարկ			
1.8	Այլ ծախսեր			
2	Անուղղակի ծախսեր,այդ թվում՝			
2.1	Վարչական ծախսեր			
2.2	Ծառայությունների մատուցման հետ կապված ծախսեր			
3	1 տոննա-կմ բեռնաշրջանառության իրականացման համար կատարված ընդամենը ծախսեր (դրամ)			

Անդրադառնալով բեռնափոխադրման ծառայության գնի ծախսային բաղադրիչներին՝ պետք է նշել, որ այս ընկերության պարագայում ևս ուղղակի ծախսերը կազմում են ընդհանուր ծախսերի մեծ մասը՝ 59%-ը, իսկ անուղղակի ծախսերը՝ 41%-ը (տես՝ Գծապատկեր N41):

Գծապատկեր N41-ի տվյալների համաձայն՝ դիտարկվող ընկերության մոտ ևս ուղղակի ծախսերի մեջ ամենամեծ տեսակարար կշիռն ունի վառելիքը՝ կազմելով ընդհանուր ծախսերի **27%-ը**: Ուղղակի ծախսերից հաջորդ խոշոր բաղադրիչներն են ավտոմասերի ձեռքբերումը՝ **9%**, աշխատավարձը՝ **8%**, ապահովագրական վճարները՝ **4%** և ճանապարհային վճարները՝ **4%**, որոնք ևս վճարվում են Վրաստանի տարածքով տարանցիկ բեռնափոխադրում իրականացնելու և ՌԴ-ում գործող վճարովի ճանապարհների համար:

¹³ «Ժ» ընկերության կողմից ևս նշվել է, որ Աղյուսակ N34-ում ներկայացված տվյալները մոտավոր են և միջինացված՝ ճշգրիտ հաշվարկ իրականացնելու անհնարինության պատճառով, և հնարավոր են որոշակի շեղումներ:

**2021թ.-ի ընթացքում «Ժ» ընկերության կողմից բեռնափոխադրման ծառայության մատուցման համար կատարված ծախսերը
1 տոննա-կմ-ի հաշվով**



Անկախ այն հանգամանքից, որ «Ժ» ընկերությունը հանձնաժողովին տրամադրել է բեռնափոխադրումների համար կատարվող ծախսերի կառուցվածքը: Այնուամենայնիվ, ընկերության հետ քննարկումների արդյունքում հանձնաժողովի համար պարզ է դարձել, որ տվյալ ընկերությունը ևս բեռնափոխադրման գների որոշման հարցում առաջնորդվում է ոլորտում առկա շուկայական գներով:

Համաձայն «Ժ» ընկերության կողմից Հանձնաժողով ներկայացված տեղեկատվության՝ ընկերությունն հանդիսանում է Ասոցիացիայի անդամ և 2022թ.-ի հունիս ամսվա դրությամբ ունեցել է թվով բեռնափոխադրող տրանսպորտային միջոց:

6.4 «Է» ընկերության գործունեությունը բեռնափոխադրման ոլորտում

«Է» ընկերությունը սույն բաժնում դիտարկվող մյուս բոլոր ընկերություններից տարբերվում է նրանով, որ վերջինիս գործունեության հիմնական տեսակը հանդիսանում է սեփական բեռնափոխադրող տրանսպորտով արտահանված **սեփական ապրանքների** (հիմնականում մրգեր և բանջարեղեն) իրացումը, որն էլ ապահովում է ընկերության հասույթի շուրջ % -ը (տես՝ Աղյուսակ N29): Միաժամանակ, «Է» ընկերությունը ՌԴ-ից դեպի ՀՀ սեփական տրանսպորտային միջոցներով բեռնափոխադրման ծառայություն է մատուցում այլ ընկերություններին:

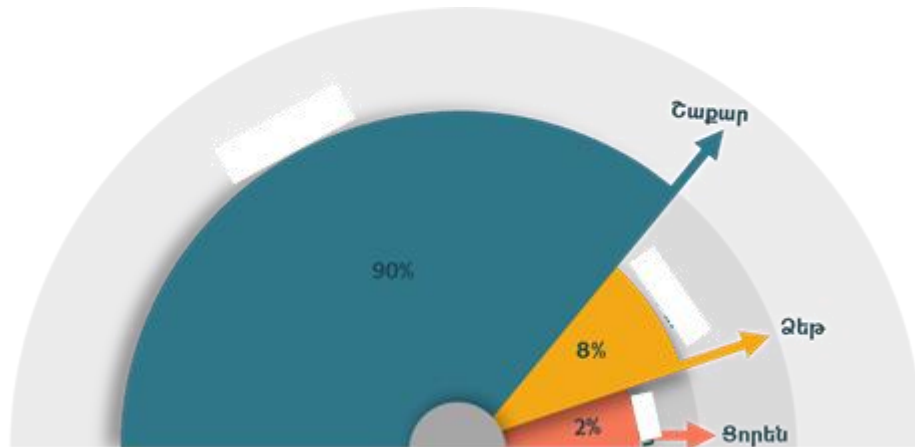
Այդուհանդերձ, ինչպես ներկայացված է Աղյուսակ N29-ում, 2021թ.-ի տվյալներով ընկերությունն աշխատել է % շահույթով/վնասով:

Սեփական ապրանքների արտահանման մասով ընկերության մարժան 2021թ.-ի դրությամբ կազմել է % , իսկ այլ ընկերություններին մատուցած բեռնափոխադրման մասով շահույթը/վնասը՝ %:

Ուսումնասիրվող ապրանքներից «Է» ընկերության կողմից իրականացվել է շաքարի, ձեթի և ցորենի բեռնափոխադրում՝ 2021թ.-ի տվյալներով ընդամենը 3 410 տ (տես՝ Գծապատկեր N42), որոնց բեռնափոխադրման արդյունքում ստացված հասույթը կազմել է ընկերության ընդհանուր հասույթի ընդամենը 0,002%-ը:

Գծապատկեր N42

2021թ.-ի ընթացքում «Է» ընկերության կողմից բեռնափոխադրված Ուսումնասիրվող ապրանքների ընդհանուր ծավալում յուրաքանչյուրի մասնաբաժինը



Գծապատկեր N42-ի տվյալներով՝ 2021թ.-ի ընթացքում «Է» ընկերության կողմից Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրման ծավալում ամենամեծ մասնաբաժինն ունեցել է **շաքարավազը**՝ 90%, որի մեծ մասը՝ շուրջ 65%-ը (2 200 տ) մատուցվել է «Ե» ընկերությանը՝ 1 տոննա-կմ-ի հաշվով՝ դրամ արժեքով (տես Աղյուսակ N35): Շաքարավազի բեռնափոխադրում ընկերության կողմից իրականացվել է նաև և

ընկերությունների համար՝ համապատասխանաբար և դրամ արժեքներով:

«Արևածաղկի ձեթ» ապրանքախմբի բեռնափոխադրման ծառայություններ «Է» ընկերության կողմից 2021թ.-ի ընթացքում մատուցվել է «Ե» (տոննա) և «Ի» (տոննա) ընկերությունների համար՝ համապատասխանաբար 1 տոննա-կմ-ի հաշվով և դրամ արժեքով:

Հարկ է նշել, որ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում «Է» ընկերության կողմից իրականացվել է Ուսումնասիրվող ապրանքներից միայն արևածաղկի ձեթի բեռնափոխադրումներ՝ 1 տոննա-կմ-ի հաշվով միջինում դրամ արժեքով:

Ինչ վերաբերում է **ցորեն** ապրանքախմբին, ընկերության կողմից միայն 2021թ.-ին շատ փոքր ծավալով՝ տոննա, բեռնափոխադրում է իրականացվել ընկերության պատվերով, 1 տոննա-կմ-ի հաշվով դրամ արժեքով:

2020թ.-ից մինչև 2022 թ.-ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում «Է» ընկերության կողմից մատուցվող Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրման ծավալները

Հ/հ	Ժամանակահատված	Բեռնափոխադրման ծառայությունից օգտվող ընկերության անվանումը	Ապրանքախմբի անվանումը	Ծավալ (տոննա)	Արժեք (դրամ, 1 տոննա-կմ հաշվով)
1	2020թ.		շաքար		
2			արևածաղկի ձեթ		
3			արևածաղկի ձեթ		
4			արևածաղկի ձեթ		
5			շաքար		
1	2021թ.		շաքար		
2			շաքար		
3			շաքար		
4			արևածաղկի ձեթ		
5			ցորեն		
6			արևածաղկի ձեթ		
1	2022թ. հունվար հունիս				
2					
3			արևածաղկի ձեթ		
4					
5					

Աղյուսակ N35-ի վերլուծության արդյունքում կարող ենք հանգել այն եզրակացության, որ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում «Է» ընկերության կողմից Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրման ծառայության արժեքը 1 տոննա-կմ-ի հաշվով զգալիորեն աճել է (2022թ. հուլիս-դեկտեմբեր ամիսներին ընկերության կողմից մատուցվող բեռնափոխադրման ծառայությունների արժեքը ևս շարունակել է գերազանցել 2022թ.-ի առաջին կեսի միջին արժեքին): Այսպես, եթե 2020թ.-ին Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրման ծառայության միջին կշռված արժեքը 1 տոննա-կմ-ի հաշվով կազմել է շուրջ դրամ, իսկ 2021թ.-ին՝ շուրջ դրամ, ապա 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում այդ ծառայության արժեքն աճել է նախորդող երկու տարիների միջին արժեքի նկատմամբ շուրջ 97%-ով՝ կազմելով դրամ: Ընկերության պատճառաբանությամբ նշվածը պայմանավորված է Լարսի անցակետում առաջացած հերթերի հետ:

Միաժամանակ, հարկ է նշել, որ «Է» ընկերությունը Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրման ծառայություններ է մատուցել **միայն սառնարանային տրանսպորտային միջոցներով**, իսկ ճանապարհային ուղին եղել է ՌԴ - ՎՀ, Սադախլու – ՀՀ:

Համաձայն «Է» ընկերության կողմից Հանձնաժողով ներկայացված տեղեկատվության՝ ընկերությունը ևս հանդիսանում է Ասոցիացիայի անդամ, և ինչպես արդեն նշվել է, ունի ամենամեծ թվով բեռնափոխադրող տրանսպորտային միջոցները՝ 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի դրությամբ :

Ընկերությունը Հանձնաժողովին որևէ տեղեկատվություն չի տրամադրել բեռնափոխադրման արժեքը ձևավորող ծախսային բաղադրիչների վերաբերյալ, նշելով, որ ընկերության հիմնական գործունեությունը թարմ պտուղ-բանջարեղենների արտահանումն է և բեռնափոխադրման մասով նման տվյալները, այդ թվում Ուսումնասիրվող ապրանքների մասով, անհաշվելի են: **Միաժամանակ, ընկերության կողմից նշվել է, որ բեռնափոխադրման ծառայության գնի ձևավորման համար հիմք է հանդիսանում ոլորտում գործող շուկայական գինը՝ մինչև 5% տատանումով:**

Բացի այդ, «Է» ընկերության կողմից ևս որպես ոլորտում առկա հիմնական խնդիր նշվել է արտահանման բեռնափոխադրման ժամանակ տարանցիկ, Թբիլիսին շրջանցող ճանապարհով Վերին Լարս ուղղությամբ դեպի ՌԴ արտահանման ճանապարհի փակ, խցանված լինելու հանգամանքը: Ավելին, 2022 թ.-ի ընթացքում տասնյակ կիլոմետրանոց հերթեր են գոյացել դեպի Վերին Լարս ընկած հատվածում, իսկ ընկերության բեռնատարները ստիպված են եղել երկար ժամանակով կանգնած մնալ: Ընկերությունը նշել է, որ Վերին Լարսի հատումը բեռնատարների կողմից տևում է 20-30 օր, ինչի պատճառով բեռնափոխադրվող թարմ պտուղ-բանջարեղենը ՌԴ խանութներ է հասնում փչացած վիճակում և ուտիլիզացվում է: Նման իրավիճակը զգալի վնասներ է հասցնում ինչպես ընկերությանը, այնպես էլ ազդում է հայկական ապրանքների միջազգային մրցունակության վրա:

6.5. 2020թ.ից 2022թ.ի դեկտեմբերն ընկած ժամանակահատվածում բեռնափոխադրման ոլորտում գների ձևավորման մեխանիզմը և միտումները

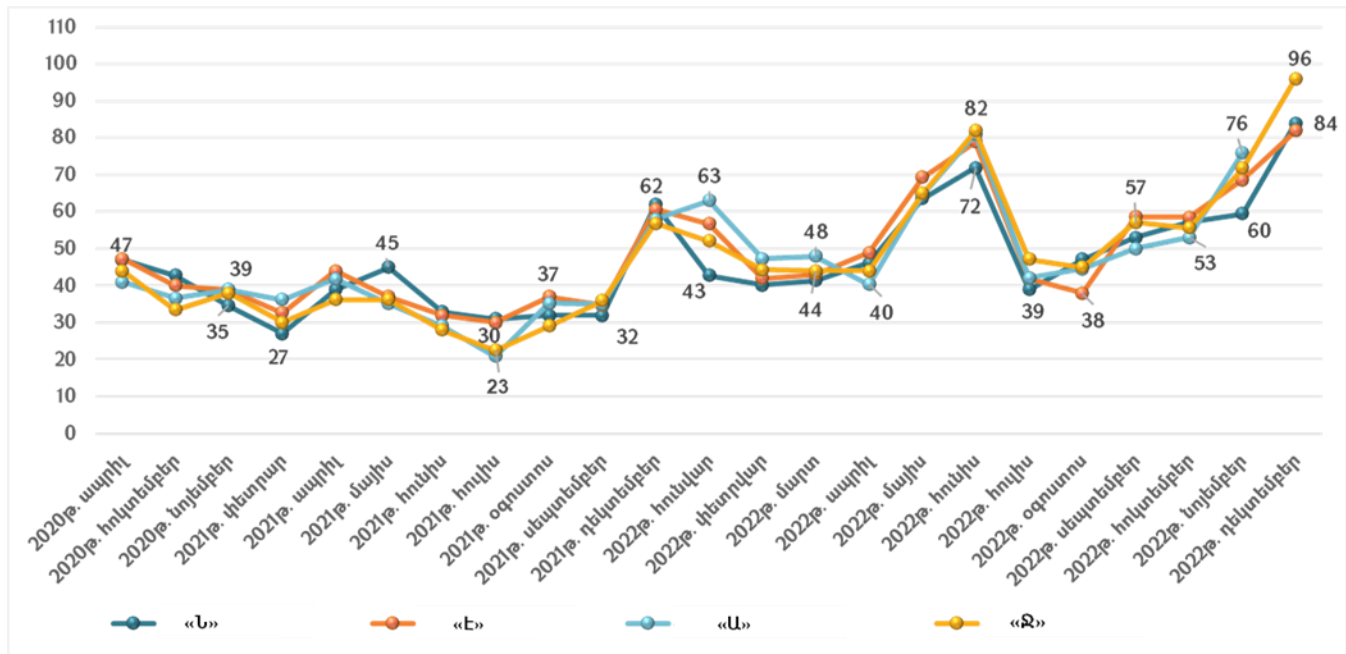
Ուսումնասիրության շրջանակում, բացի Ուսումնասիրվող ապրանքների բեռնափոխադրման գործընթացին անդրադառնալուց, Հանձնաժողովը դիտարկել է նաև 2020թ.-ից մինչև 2022թ.-ի դեկտեմբեր ամիսն ընկած ժամանակահատվածում ՌԴ - ՀՀ և հակառակ ուղղություններով 7 խոշոր բեռնափոխադրող ընկերությունների կողմից («Ն», «Է», «Ա», «Ը», «Ճ» «Ջ» և «Ժ» **ընկերություններ**) իրականացված բեռնափոխադրման գների դինամիկան:

Վերոգրյալն իրականացնելու համար, հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ բեռնափոխադրող ընկերությունների կողմից հիմնականում բեռնափոխադրման արժեքը որոշվում է ոչ թե ըստ տոննայի և տեղափոխվող հեռավորության (տոննա-կմ), այլ կոնկրետ վայր (քաղաք) մեկ տրանսպորտային միջոցով բեռնափոխադրման համար, Հանձնաժողովի կողմից համեմատական վերլուծություն իրականացնելու նպատակով ընտրվել են այնպիսի ուղղություններ (**Երևան-Կրասնոդար (1 100 կմ), Երևան- Մոսկվա (2 247 կմ) և հակառակ ուղղությունները**), որոնք հիմնականում առկա են դիտարկվող ընկերությունների մոտ (այն դեպքում, երբ որոշ ամիսների ընթացքում որոշ ընկերությունների կողմից տվյալ ուղղություններով բեռնափոխադրում չի իրականացվել, ընտրվել են հնարավորինս նույն հեռավորության վրա գտնվող վայրեր իրականացված բեռնափոխադրման արժեքները) և դիտարկվել են դեպի այդ քաղաքներն իրականացված բեռնափոխադրման արժեքների դինամիկան 1 տոննա-կմ-ի հաշվով:

Նշված ուղղություններով բեռնափոխադրող ընկերությունների կողմից սահմանված գների ուսումնասիրության արդյունքում Հանձնաժողովը հանգել է այն եզրակացության, որ 2020թ.-ի հունվարից մինչև 2022թ. դեկտեմբերի 10-ն ընկած ժամանակահատվածում դիտարկվող ընկերությունների կողմից սահմանված գները շատ մոտ են միմյանց (տարբերությունը կազմում է միջինում 2%-ից 6%) և ունեն տատանման նույն ուղղությունները (տես՝ Գծապատկեր N43):

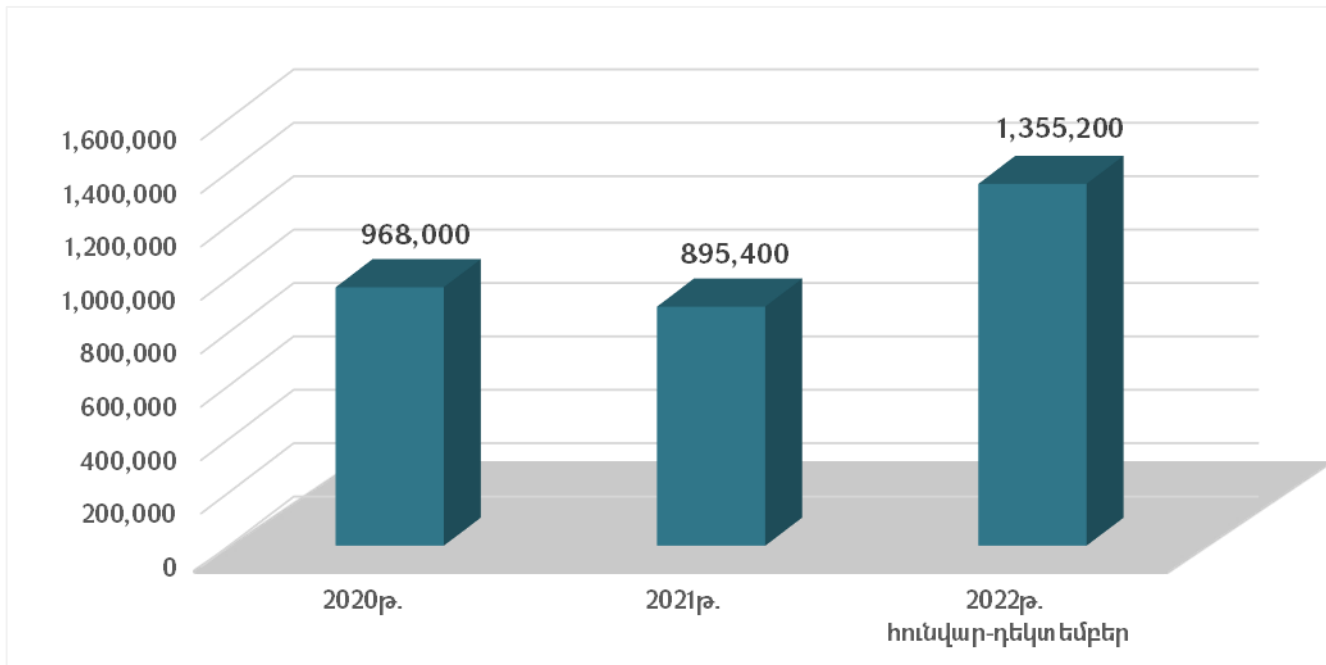
Մասնավորապես, **Կրասնոդար-Երևան և հակառակ ուղղություններով** իրականացվող բեռնափոխադրման միջին արժեքը 2020թ.-ի ընթացքում կազմել է 1 տոննա-կմ-ի հաշվով միջինում **40 դրամ**, 2021թ.-ի տվյալներով՝ **37 դրամ**, իսկ 2022թ.-ի հունվարից դեկտեմբերի սկիզբն ընկած ժամանակահատվածում՝ 2021թ.-ի համեմատ շուրջ 50%-ով ավելի բարձր՝ **56 դրամ**: Միաժամանակ, ինչպես ներկայացված է Գծապատկեր N43-ում 2022թ.-ի դեկտեմբերի 1-ից մինչև 10-ն ընկած ժամանակահատվածում դիտարկվող ընկերությունների կողմից սահմանվել է ամենաբարձր՝ **միջինում 87 դրամ արժեքը**, որը, ըստ ընկերությունների, դեռ շարունակում է աճման միտում դրսևորել:

**2020թ.-ից մինչև 2022թ.-ի դեկտեմբերի 10-ն ընկած ժամանակահատվածում
Երևան-Կրասնոդար և հակառակ ուղղություններով բեռնափոխադրման գների
դինամիկան 1 տոննա-կմ-ի հաշվով**



Անդրադառնալով **Երևան-Կրասնոդար և հակառակ ուղղություններով 1 երթի** (1100 կմ) համար սահմանված միջին արժեքներին (տես՝ Գծապատկեր N44)՝ պետք է նշել, որ **2020թ.-ի** տվյալներով **22 տոննա տարողությամբ** տրանսպորտային միջոցներով բեռնափոխադրում իրականացնելիս մեկ երթի արժեքը կազմել է միջինում շուրջ **968 000 դրամ**, 2021 թվականի տվյալներով այդ ցուցանիշը կազմել է շուրջ **895 000 դրամ**, իսկ 2022թ.-ի հունվարից մինչև դեկտեմբերի 10-ն ընկած ժամանակահատվածում՝ շուրջ **1 355 000 դրամ**, ինչը մոտ **50%-ով գերազանցում է 2021թ.-ի, իսկ 40%-ով՝ 2020 թվականի նույն ցուցանիշը**:

2020թ.-ից մինչև 2022թ.-ի դեկտեմբերի 10-ն ընկած ժամանակահատվածում Երևան-Կրասնոդար և հակառակ ուղղություններով բեռնափոխադրման միջին գները 22 տոննայանոց տրանսպորտային միջոցներով իրականացված 1 երթի հաշվով



Միաժամանակ, անդրադառնալով **Երևան-Մոսկվա և հակառակ ուղղություններով** իրականացված բեռնափոխադրումների գներին, հարկ է նշել, որ ինչպես Հանձնաժողովի կողմից իրականացված վերլուծության, այնպես էլ բեռնափոխադրող ընկերությունների հետ ունեցած քննարկումների արդյունքում պարզ է դարձել, որ այս ուղղությամբ իրականացվող բեռնափոխադրումների գները ևս սահմանվում են գրեթե նույնական մակարդակում և ունեն տատանման նույն ուղղությունը (տես՝ Գծապատկեր N45):

Գծապատկեր N45-ում ներկայացված են «Ը», «Ճ» և «Ժ» ընկերությունների կողմից 2020թ.ից մինչև 2022թ.-ի դեկտեմբերի 10-ն ընկած ժամանակահատվածում Երևան-Մոսկվա և հակառակ ուղղություններով իրականացված բեռնափոխադրումների միջին ամսական գները 1 տոննա-կմ-ի հաշվով:

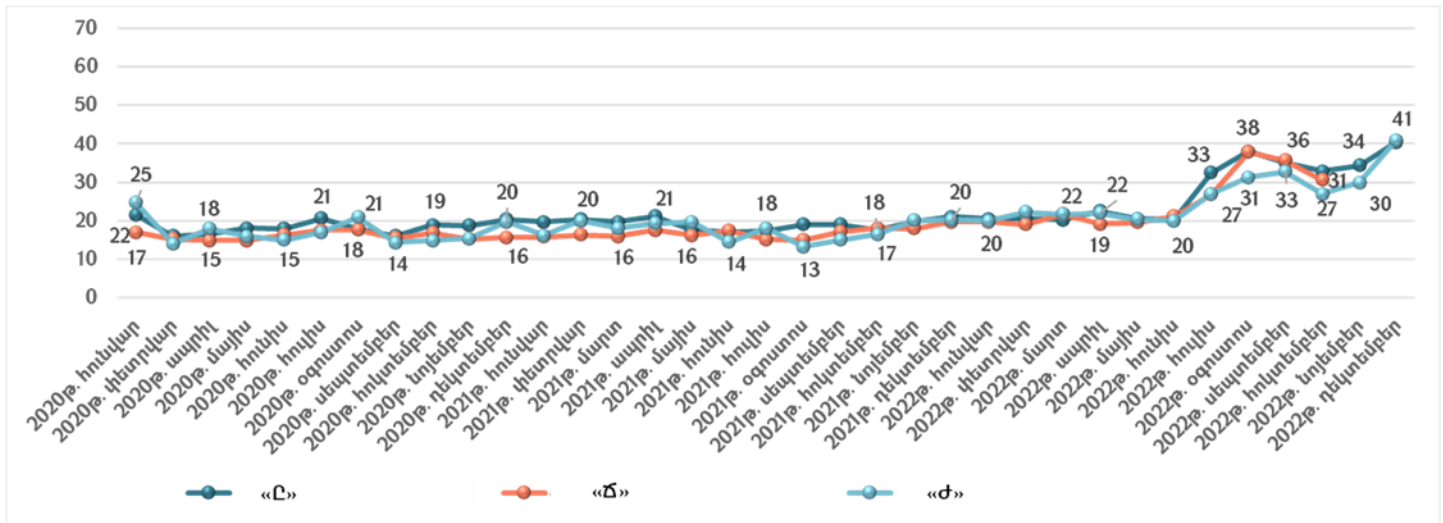
Այսպես, 2020թ.-ի տվյալներով դիտարկվող ընկերությունների կողմից Երևան-Մոսկվա և հակառակ ուղղություններով իրականացված բեռնափոխադրման արժեքը 1 տոննա-կմ-ի հաշվով կազմել է միջինում շուրջ **17 դրամ**, 2021թ.-ի տվյալներով՝ **18 դրամ**, իսկ 2022թ.-ի հունվարից դեկտեմբերի սկիզբն ընկած ժամանակահատվածում՝ շուրջ **27 դրամ**: Վերջինս մոտ **50%-ով** գերազանցում է 2021 թվականի նույն ցուցանիշը, իսկ **59%-ով**՝ 2020թ.-ին ձևավորված միջին գինը:

Միաժամանակ, ինչպես երևում է Գծապատկեր N45-ից, 2022թ.-ի դեկտեմբերի 1-ից մինչև 10-ն ընկած ժամանակահատվածում դիտարկվող ընկերությունների կողմից

սահմանվել է ամենաբարձր՝ **միջինում 41 դրամ արժեքը**, որը ևս, ըստ ընկերությունների, դեռ չարժանակում է աճման միտում դրսևորել:

Գծապատկեր N45

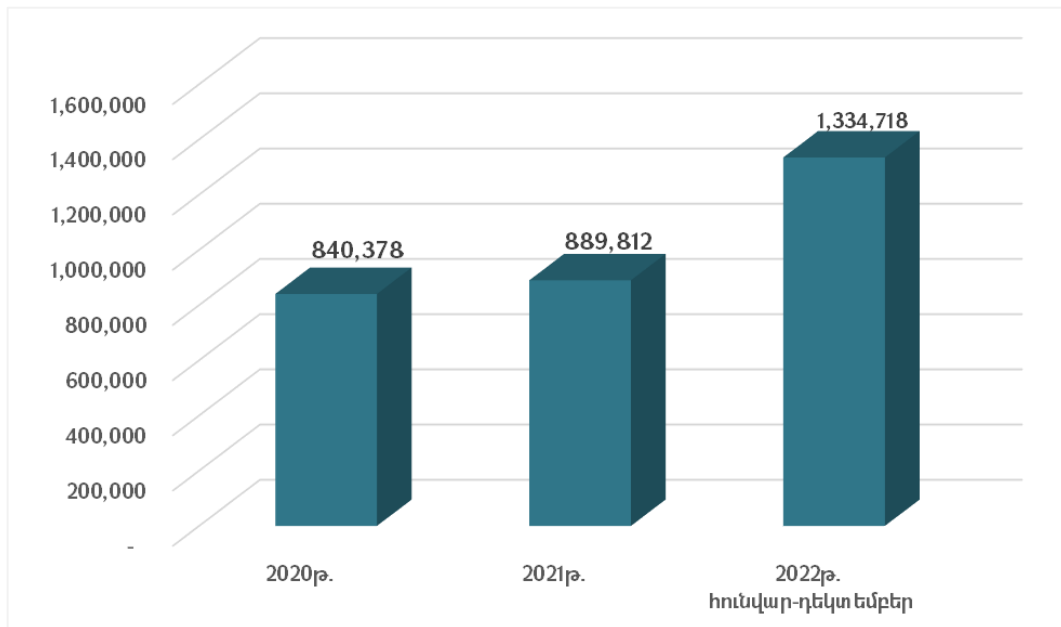
2020թ.-ից մինչև 2022թ.-ի դեկտեմբերի 10-ն ընկած ժամանակահատվածում Երևան-Մոսկվա և հակառակ ուղղություններով բեռնափոխադրման գների դինամիկան 1 տոննա-կմ-ի հաշվով, դրամ



Հանձնաժողովն ուսումնասիրել է նաև դիտարկվող ընկերությունների կողմից **Երևան-Մոսկվա և հակառակ ուղղություններով 1 երթի** (2 247 կմ) համար սահմանված միջին արժեքները (տես՝ Գծապատկեր N46), որի արդյունքում պարզ է դարձել, որ 2020թ.-ի տվյալներով **22 տոննա տարողությամբ** տրանսպորտային միջոցներով բեռնափոխադրում իրականացնելիս մեկ երթի արժեքը կազմել է միջինում շուրջ **840 000 դրամ**, 2021 թվականի տվյալներով այդ ցուցանիշը կազմել է մոտ **889 000 դրամ**, իսկ 2022թ.-ի հունվարից մինչև դեկտեմբերի 10-ն ընկած ժամանակահատվածում՝ շուրջ **1 334 000 դրամ**:

Միաժամանակ, ինչպես բեռնափոխադրող ընկերությունների, այնպես էլ ներմուծող և արտահանող ընկերությունների հետ ունեցած քննարկումների արդյունքում Հանձնաժողովը պարզել է, որ ներկայումս (դեկտեմբերի 19-ի դրությամբ) Երևան-Մոսկվա և հակառակ ուղղությամբ իրականացվող բեռնափոխադրումների արժեքը կազմում է շուրջ 2 500 000 դրամ, ինչը մոտ 87%-ով գերազանցում է 2022թ. -ի հունվարից մինչև դեկտեմբերի 10-ն ընկած ժամանակահատվածում ձևավորված նույն ծառայության միջին գինը:

2020թ.-ից մինչև 2022թ.-ի դեկտեմբերի 10-ն ընկած ժամանակահատվածում Երևան-Մոսկվա և հակառակ ուղղություններով բեռնափոխադրման միջին գները 22 տոննայանոց տրանսպորտային միջոցներով իրականացված 1 երթի հաշվով



Բացի այդ, Գծապատկեր N44-ի և Գծապատկեր N46-ի տվյալների հիման վրա համեմատական վերլուծություն իրականացնելով, կարող ենք նկատել, որ **անկախ Երևան-Մոսկվա և Երևան-Կրասնոդար ուղղությունների հեռավորություններից (Երևան-Մոսկվա հեռավորությունը 2 անգամ գերազանցում է Երևան-Կրասնոդար ուղղության հեռավորությունը) բեռնափոխադրման տարեկան միջին արժեքը երկու ուղղությամբ տեղափոխելիս գրեթե համընկնում է (անգամ Երևան-Մոսկվա և հակառակ ուղղություններով բեռնափոխադրման արժեքը չնչին տարբերությամբ ավելի ցածր է):**

Նշվածը, ըստ ընկերությունների, կարող է պայմանավորված լինել այն հանգամանքով, որ ի տարբերություն Երևան-Մոսկվա ուղղության՝ Երևան-Կրասնոդար ուղղությամբ մեծամասամբ մրգեր և բանջարեղեն է տեղափոխվում՝ օգտագործելով սառնարանային տրանսպորտային միջոցներ, որոնց արժեքն ավելի բարձր է: Բացի այդ, հաշվի առնելով Լարսի անցակետում գոյացած հերթերը և այն հանգամանքը, որ կոնկրետ պահին ձևավորվող բեռնափոխադրման ծառայության գինը որևէ կերպ չի կարող բացատրվել ծախսային հոդվածների փոփոխությամբ, շատ դեպքերում բեռնափոխադրող ընկերությունների կողմից կարող են գներ սահմանվել՝ անկախ բեռնափոխադրման հեռավորությունից:¹⁴

Ամփոփելով վերը նկարագրվածը՝ կարող ենք փաստել, որ ինչպես բեռնափոխադրող, այնպես էլ այդ ծառայություններից օգտվող ընկերությունների կողմից Հանձնաժողով

¹⁴ Այս պարագայում հարկ է նշել, որ գծապատկերներում ծավալային տվյալների բացակայության պատճառով ներկայացված են ոչ թե միջին կշռված, այլ՝ միջին գները, որոնք որոշ չափով կարող են փոփոխվել ըստ ծավալների կշռելու դեպքում:

ներկայացված տեղեկատվության վերլուծության, ինչպես նաև վերջիններիս հետ ունեցած քննարկումների արդյունքում պարզ է դարձել, որ բեռնափոխադրման ոլորտում գները սովորաբար մրցակից ընկերությունների կողմից միմյանց շատ մոտ են սահմանվում, քանի որ **բեռնափոխադրող ընկերությունները չունեն գնագոյացման հստակ մեխանիզմներ** և որևէ տրամաբանություն դրված չէ գների որոշման հիմքում, այլ գները սահմանվում են՝ ելնելով տվյալ պահին մրցակիցների կողմից առաջարկվող գներից (ոլորտում ձևավորված միջին գին)¹⁵:

Ինչ վերաբերում է բեռնափոխադրման ծառայություններից օգտվող ընկերություններին (ներմուծող և արտահանող ընկերություններ), վերջիններիս կողմից ևս **բեռնափոխադրող ընկերության ընտրության հարցում առկա չեն հստակ չափանիշներ**, այլ հիմնվում են կա՛մ արդեն իսկ առկա գործընկերային հարաբերությունների վրա, կա՛մ օգտվում տվյալ պահին բեռների տեղափոխման հնարավորություն ունեցող ցանկացած ընկերության բեռնափոխադրման ծառայությունից, քանի որ ծառայության գնային տարբերությունները շատ չնչին են:

Հանձնաժողովը, ելնելով վերոգրյալից, ինչպես նաև ուսումնասիրելով բեռնափոխադրման ոլորտի միջազգային փորձը, գտնում է, որ **ավտոմոբիլային տրանսպորտով դեպի ՌԴ և հակառակ ուղղությամբ իրականացվող բեռնափոխադրման ծառայությունն ունի միատարր (homogeneous) բնույթ**: Այսպես՝ ապրանքները կամ ծառայությունները համարվում են միատարր, եթե դրանք ամբողջությամբ փոխարինում են մեկը մյուսին, և գնորդները էական տարբերություններ չեն դնում տվյալ ապրանքն առաջարկող կամ ծառայությունը մատուցող ընկերությունների միջև: **Տվյալ պարագայում կոնկրետ ուղղությամբ բեռնափոխադրման ծառայությունից օգտվող ընկերությունների համար տարբերություն առկա չէ, թե որ բեռնափոխադրող ընկերությունը կիրականացնի բեռների տեղափոխումը, քանի որ որակապես և ծավալային առումով որևէ տարբերություն գոյություն չունի (գրեթե բոլոր բեռնափոխադրող ընկերություններն ունեն ինչպես սովորական, այնպես էլ սառնարանային և այլ տեսակի բեռնափոխադրող միջոցներ, իսկ 1 բեռնափոխադրող միջոցի տարողությունը տատանվում է 20-22 տոննայի սահմաններում):** Այսպիսի իրավիճակում սովորաբար գինը հանդիսանում է միակ և ամենակարևոր չափանիշը տվյալ ընկերությունների կողմից առաջարկվող ապրանքների կամ ծառայությունների ընտրության հարցում:

Այդուհանդերձ, Ուսումնասիրության շրջանակում պարզ է դարձել, որ համապատասխան ուղղություններով բեռնափոխադրման ծառայություններ մատուցող ընկերությունների գնային առաջարկները շատ մոտ են միմյանց և դիտարկվող ողջ ժամանակահատվածում ունեցել են փոփոխման նույն ուղղությունը:

¹⁵ Բեռնափոխադրման ծառայության գնի ձևավորման մեխանիզմի վերաբերյալ տեղեկատվություն են տրամադրել միայն 2 ընկերություններ՝ «Թ» և «Ժ» ընկերությունները, որոնց կողմից, սակայն, նշվել է, որ այդ ցուցանիշները ստացվել են շատ մոտավոր հաշվարկների իրականացման արդյունքում:

Միաժամանակ, հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ ՀՀ տնտեսության զարգացման, արտաքին աշխարհի հետ տնտեսական հարաբերությունների պահպանման, միջազգային շուկաներում հայկական ապրանքների մրցունակության ապահովման և որ ամենակարևորն է՝ բնակչության կենսական պահանջմունքների բավարարման տեսանկյունից շատ կարևոր է ավտոմոբիլային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումների ոլորտի խնդիրներին առաջնային կարևորություն տալը և համապատասխան լուծման ուղիներ փնտրելը:

Անդրադառնալով 2022թ.-ի դեկտեմբերի կեսից գների 50%-ից ավել բարձրացմանը՝ հարկ է նշել, որ այդ բարձրացումը բեռնափոխադրող ընկերությունները հիմնավորում են այն հանգամանքով, որ **ռուս-ուկրաինական հակամարտությամբ պայմանավորված Լարսի անցակետում բեռնատար տրանսպորտային միջոցների զգալի կուտակումներ են տեղի ունենում (այլ երկրների բեռնափոխադրումների մեծ մասը սկսել են իրականացնել այդ անցակետով):**

Ռուսաստանում առկա խնդիրների հետևանքով ներկայումս հայկական բեռնափոխադրող ընկերությունների տրանսպորտային միջոցները ՀՀ-ից դեպի ՌԴ-ի ճանապարհին ՌԴ անցակետերում, անվտանգության նկատառումներից ելնելով, 3 անգամ ռապիսքան (rapiscan) են անցնում՝ անկախ բեռնված կամ դատարկ լինելու հանգամանքից: Նշվածի հետևանքով ավելի շատ հերթեր են գոյանում, և նախկին 1-2 օրվա փոխարեն ընկերությունները 20 և ավել օր կորցնում են ճանապարհին, իսկ 21-րդ օրվանից հաշված յուրաքանչյուր հաջորդ օրվա համար Վրաստանում սահմանված է մոտ 50 լարի տուգանք: Տվյալ խնդրի հետևանքով նաև տուժում են վարորդները՝ երկար ու անորոշ ժամանակ անցկացնելով ճանապարհին, իսկ որոշ դեպքերում՝ հրաժարվելով աշխատանքից:

Բացի այդ, արագ փչացող ապրանքներ, այդ թվում՝ պաղեցված ձուկ և ձկնամթերք տեղափոխող ընկերությունների կողմից բարձրացվել է մի խնդիր, որի համաձայն՝ տվյալ արագ փչացող ապրանքի նկատմամբ Վրաստանում ցուցաբերվում է նույն մոտեցումը, ինչ այլ բեռների դեպքում: Նշվածի արդյունքում ընկերությունների կողմից հնարավոր է դադարեցվեն ձկնամթերքի արտահանումը, քանի որ մինչև նպատակային վայր հասնելը ձկնամթերքի պահպանության ժամկետը մոտենում է ավարտին:

Վերոգրյալը զգալի ֆինանսական խնդիրներ է առաջացնում ինչպես տվյալ ապրանքն արտահանող ընկերությունների համար, այնպես էլ սպառնալիք է հանդիսանում տվյալ ոլորտի համար:

6.6 Հայաստանի միջազգային փոխադրողների ասոցիացիայի գործունեությունը

Ինչպես արդեն նշվել է 1-ին բաժնում, Հայաստանի միջազգային փոխադրողների միությունը (ներկայիս՝ Հայաստանի միջազգային փոխադրողների ասոցիացիա (ՀՄՓԱ,) ճանաչվել է ազգային երաշխիքային մարմին և նրան է վերապահվել «Միջազգային ճանապարհային փոխադրումների գրքույկի կիրառմամբ բեռների միջազգային փոխադրման մասին մաքսային կոնվենցիայի» (այսուհետ նաև՝ Կոնվենցիա) 6-րդ հոդվածով սահմանված իրավասությունը՝ **միջազգային ճանապարհային փոխադրումների (TIR) փոխադրագրքույկներ և երաշխիքներ տալու մասով:**

Հայաստանի Հանրապետությունը Միջազգային ճանապարհային փոխադրումների (TIR) կոնվենցիային միացել է 1994 թվականի հունիսի 8-ից: Սույն Կոնվենցիան հանդիսանում է TIR (ՄՃՓ) փոխադրագրքույկներով բեռների միջազգային փոխադրումների մասին մաքսային կոնվենցիա, որն ընդունվել է 1975 թվականին ՄԱԿ-ի Եվրոպական տնտեսական հանձնաժողովի կողմից (UNECE): **Կոնվենցիայի ընդունման նպատակը մաքսային ընթացակարգերի պարզեցումն ու հարմարեցումն է, քանի որ մինչ այդ միջազգային փոխադրումներ իրականացնելիս յուրաքանչյուր երկրի սահմանին կիրառվում էր տվյալ երկրի օրենսդրությանը համապատասխան մաքսային ընթացակարգը, ինչը հանգեցնում էր էական ծախսերի, ուշացումների և միջազգային փոխադրման ընթացքում այլ խոչընդոտների առաջացմանը:** Այսպիսով, TIR համակարգը նախատեսված է նվազեցնելու փոխադրողների առջև ծառացած դժվարությունները և միաժամանակ մաքսային մարմիններին տրամադրելու միջազգային հսկողության համակարգ: Այն հնարավորություն է տալիս և՛ փոխադրողներին, և՛ մաքսային մարմիններին խնայել իրենց ռեսուրսները: Մի կողմից **փոխադրողները երթևեկում են մաքսային նվազագույն միջամտությամբ՝** կրճատելով իրենց տրանսպորտային ծախսերը, իսկ մյուս կողմից՝ **մաքսային մարմինները խուսափում են ժամանակատար և աշխատատար զննման ընթացակարգերից:**

Կոնվենցիայի համաձայն՝ այն ընդունած կողմերը կարող են անմիջականորեն կամ համապատասխան ասոցիացիայի միջոցով թողարկել TIR գրքույկներ և հանդես գալ որպես երաշխավոր՝ պահպանելով սահմանված նվազագույն պայմաններն ու պահանջները: Այդ պահանջները ներառում են.

- առնվազն մեկ տարվա ապացուցված գոյություն որպես ասոցիացիա՝ թույլտվության ստացման հիման վրա,
- կայուն ֆինանսական վիճակի և կազմակերպչական կարողությունների ապացույցներ, որոնք թույլ են տալիս ասոցիացիային կատարել Կոնվենցիայով նախատեսված իր պարտավորությունները,
- մաքսային կամ հարկային օրենսդրության լուրջ կամ կրկնվող իրավախախտումների բացակայություն,

- ասոցիացիայի և համապատասխան մասնակից երկրի իրավասու մարմինների միջև գրավոր համաձայնագրի կամ որևէ այլ իրավական ակտի առկայություն:

Կոնվենցիայի մասնակից բոլոր երկրների ազգային ասոցիացիաները կառավարվում են միասնական կերպով՝ **Ավտոտրանսպորտի միջազգային միության (այսուհետ՝ IRU)** կողմից: IRU-ն ներկայումս միակ միջազգային կազմակերպությունն է, որը լիազորված է տպել և տրամադրել TIR գրքույկներ ազգային երաշխավորող ասոցիացիաներին՝ Կոնվենցիայում սահմանված պայմաններին համապատասխան: Յուրաքանչյուր ազգային ասոցիացիա, իր հերթին, տրամադրում է TIR գրքույկներ իր երկրի տրանսպորտային օպերատորներին:¹⁶

Ներկա պահին TIR կոնվենցիան ունի **77** մասնակից կողմեր: Նշված երկրներից 66-ում գործում են IRU անդամ հանդիսացող Միջազգային փոխադրողների ասոցիացիաներ, որոնք զբաղվում են TIR փոխադրագրքույկների և երաշխիքների տրամադրմամբ: Մյուս 11 երկրներում գործում են որոշակի ասոցիացիաներ, որոնք աջակցություն են տրամադրում ոլորտում գործունեություն իրականացնող սուբյեկտներին, սակայն չեն զբաղվում TIR փոխադրագրքույկների տրամադրմամբ: Այդ երկրներից են օրինակ՝ ԱՄՆ-ն, Արգենտինան, Կանադան, Չիլին, Կորեայի Հանրապետությունը, Ուրուգվայը և այլն:

Փաստորեն, վերոգրյալից պարզ է դառնում, որ ինչպես Եվրոպական, այնպես էլ ԵԱՏՄ երկրները, որոնք TIR կոնվենցիայի մասնակիցներ են, ունեն համապատասխան TIR ասոցիացիաներ:

Անդրադառնալով Հայաստանի միջազգային փոխադրողների ասոցիացիայի գործունեությանը՝ հարկ է նշել, որ Ասոցիացիայի անդամ կարող են լինել Ասոցիացիայի անդամ դառնալու իրավունք ունեցող իրավաբանական անձինք և Ասոցիացիայի քարտուղարության աշխատակիցները: Ասոցիացիան ունի իսկական և ասոցիատիվ անդամներ: Ասոցիացիայի իսկական անդամներ կարող են լինել միջազգային փոխադրումներ իրականացնողները (Իրավաբանական անձինք և Անհատ Ձեռներեցները) և Ասոցիացիայի քարտուղարության աշխատակիցները, որոնք ընդունում են Ասոցիացիայի կանոնադրությունը, մասնակցում են նրա գործունեությանը, մուծում են Ասոցիացիայի խորհրդի կողմից սահմանված անդամակցման մուտքի ու տարեկան անդամավճարները և TIR համակարգով աշխատելու համար անհրաժեշտ երաշխիքային գումարը: Ասոցիացիայի ասոցիատիվ անդամներ կարող են լինել այն փոխադրողները (Իրավաբանական անձինք և Անհատ Ձեռներեցները), որոնք ընդունում են Ասոցիացիայի կանոնադրությունը, մուծում են Ասոցիացիային անդամակցության մուտքի և տարեկան անդամավճարները:

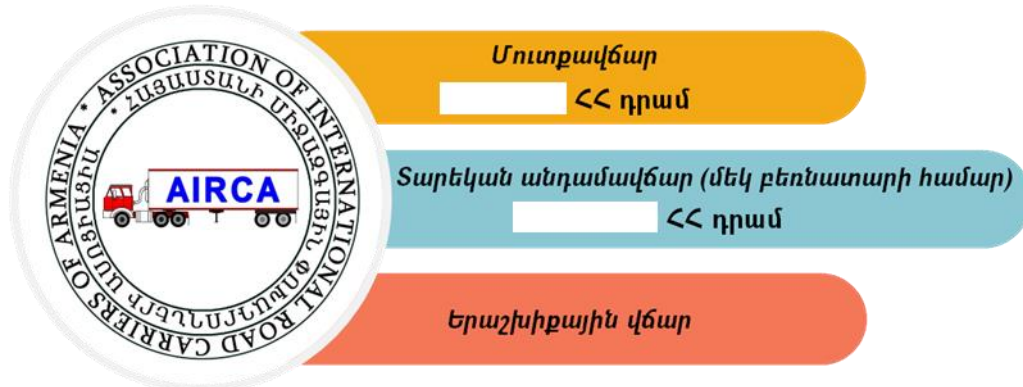
Վերոգրյալից պարզ է դառնում, որ Ասոցիացիան նախատեսում է մուտքավճարներ և անդամավճարներ ոլորտում գործունեություն իրականացնող և Ասոցիացիայի անդամ հանդիսացող տնտեսավարող սուբյեկտների համար: **Մուտքավճարը յուրաքանչյուր տնտեսավարող սուբյեկտի համար կազմում է ՀՀ դրամ, իսկ տարեկան անդամավճարը մեկ բեռնատար մեքենայի համար կազմում է ՀՀ դրամ:** Ասոցիացիայի Իսկական

¹⁶ Հայաստանի միջազգային փոխադրողների ասոցիացիան 1999թ.-ից հանդիսանում է IRU-ի ասոցիացված անդամ:

անդամները, ինչպես արդեն նշվեց, կատարում են նաև երաշխիքային վճարներ, որոնք տատանվում են \$ -ից \$-ի սահմաններում՝ կախված բեռնատար մեքենաների թվաքանակից (տես՝ Գծապատկեր N47):

Գծապատկեր N47

Բեռնափոխադրող ընկերությունների կողմից Ասոցիացիային տրվող վճարները



Հանձնաժողովի կողմից իրականացվել է նաև ասոցիացիաների գործունեության վերաբերյալ միջազգային փորձի ուսումնասիրություն, որի արդյունքում պարզվել է, որ ԵԱՏՄ անդամ հանդիսացող այլ երկրներում ևս ասոցիացիաները գործում են նույն տրամաբանությամբ, ինչ ՀՀ-ում: Մասնավորապես՝ Ռուսաստանում, Բելառուսում, Ղազախստանում, Ղրղզստանում ևս գործում են բեռնափոխադրող ընկերությունների համար ասոցիացիային վճարվող մուտքավճարներ և տարեկան անդամավճարներ:

Ռուսաստանի Դաշնությունում և Ղազախստանի Հանրապետությունում իսկական և ասոցիատիվ անդամների համար գործող վճարների չափը ներկայացված է Աղյուսակ N36-ում:

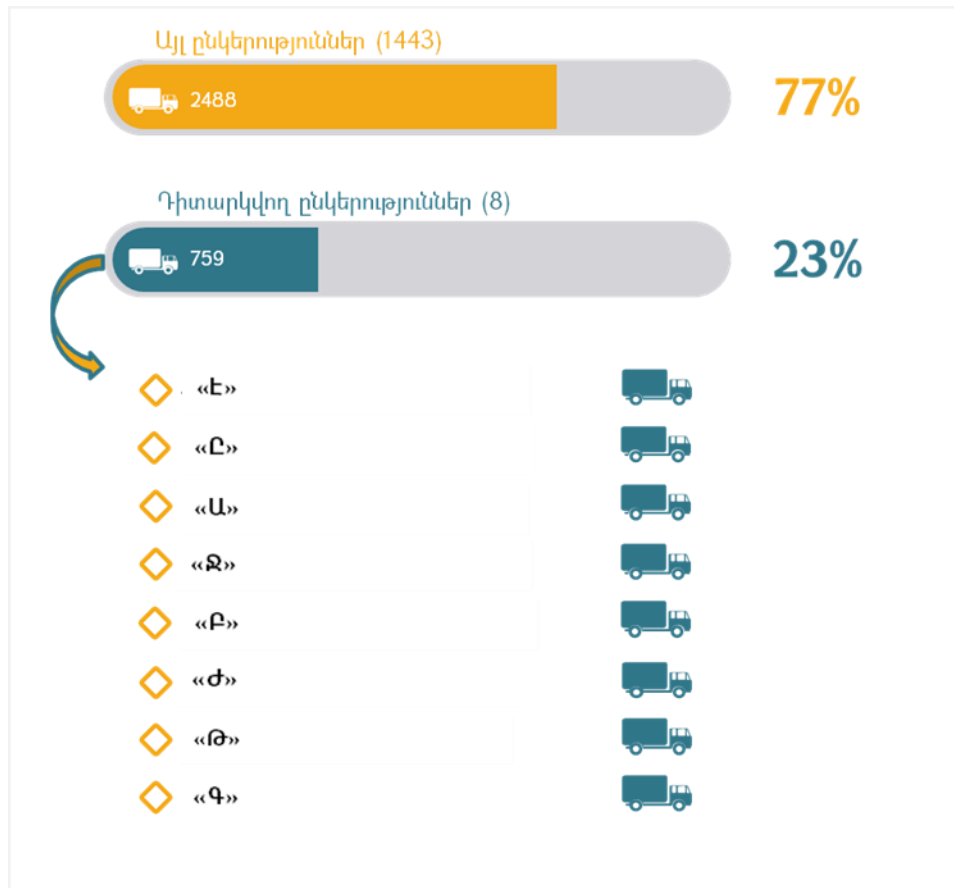
**Ռուսաստանի Դաշնությունում և Ղազախստանի Հանրապետությունում իսկական և
ասոցիատիվ անդամների համար գործող վճարների չափը**

Երկիր	Անդամակցության տեսակ	մուտքավճար (ռուբլի)		տարեկան անդամավճար (ռուբլի)	
Ռուսաստանի Դաշնություն	իսական անդամներ	եթե չունեն TIR համակարգի հասանելիություն	14,000	20-ից ավել տրանսպորտային միջոցի դեպքում	40,000
		եթե ունեն TIR համակարգի հասանելիություն	140,000	20-ից պակաս տրանսպորտային միջոցի դեպքում	25,000
	ասոցիատիվ անդամներ	-	8,000	-	20,000
Ղազախստանի Հանրապետություն	իսական անդամներ	-	62,400	1-ից 5 տրանսպորտային միջոցի դեպքում	3,510
				6-ից 10 տրանսպորտային միջոցի դեպքում	7,020
				11-ից 20 տրանսպորտային միջոցի դեպքում	17,550
				20-ի ավել տրանսպորտային միջոցի դեպքում	35,100
	ասոցիատիվ անդամներ	-	46,800	-	-

Հայաստանի միջազգային փոխադրողների ասոցիացիային ներկայումս անդամակցում է մոտ 1 451 բեռնափոխադրող ընկերություն, որոնց բեռնատար մեքենաների թվաքանակը 3247 է: Բեռնատար մեքենաների համեմատաբար մեծ թվաքանակով առանձնանում են «Է» (), «Ը» (), «Ա» (), «Ջ» (), «Բ» (), «Ժ» () և «Գ» () ընկերությունները (տես՝ Գծապատկեր N48):

Հարկ է նշել, որ դիտարկվող ընկերությունները, միասին կազմելով Ասոցիացիային անդամագրված ընկերությունների ընդամենը 0,5%-ը, Ասոցիացիայում գրանցված բեռնատար մեքենաների ընդհանուր քանակի մեջ իրենց բեռնատար մեքենաների թվաքանակով ունեն 23% տեսակարար կշիռ: Վերոնշյալ ընկերությունները միասին ունեն 759 գրանցված բեռնատար մեքենա:

Ասոցիացիային անդամակցող բեռնափոխադրող ընկերությունները՝ ըստ տրանսպորտային միջոցների քանակի



Այսպիսով, ամփոփելով Ասոցիացիայի գործունեության ուսումնասիրությունը, ինչպես նաև դիտարկելով ոլորտի միջազգային փորձը կարող ենք եզրակացնել, որ **TIR համակարգի օգտագործումը և ասոցիացիաների միջոցով աջակցության տրամադրումը ներկայումս բեռնափոխադրումների ոլորտում ամենատարածված գործիքներից է, որը, Ուսումնասիրության մեջ ներառված բեռնափոխադրող ընկերությունների կարծիքով, դրական ազդեցություն է ունենում ոլորտում առաջացող խնդիրների լուծման տեսանկյունից:** Այդուհանդերձ, Հանձնաժողովի գնահատմամբ լրացուցիչ ուսումնասիրության առարկա կարող է հանդիսանալ միջազգային բեռնափոխադրողների ասոցիացիայի գործառույթների իրականացման համար ՀՀ կառավարության կողմից կոնկրետ «Հայաստանի միջազգային փոխադրողների ասոցիացիա» ՀԿ-ի ընտրության չափանիշների վերաբերյալ հարցը:

7. ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏՈՎ ԻՐԱԿԱՆԱՑՎՈՂ ՀՀ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ԲԵՌՆԱՓՈԽԱԴՐՈՒՄՆԵՐ

7.1 Երկաթուղային բեռնափոխադրումների ոլորտի ընդհանուր նկարագիրը

Երկաթուղային տրանսպորտը, ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրումների իրականացման գործընթացում ունենալով վճռորոշ դերակատարում (ՀՀ միջազգային բեռնափոխադրումների շուրջ 15 տոկոսն իրականացվում է երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով), զգալիորեն նպաստում է երկրի սոցիալ-տնտեսական զարգացմանը:

Հաշվի առնելով վերոգրյալը՝ Հանձնաժողովը երկաթուղային բեռնափոխադրումների ոլորտի վերաբերյալ ամբողջական պատկեր ունենալու համար սույն գլխում մանրամասն ուսումնասիրել է տվյալ ոլորտում գործունեություն իրականացնող միակ տնտեսավարող սուբյեկտի՝ «Հարավկովկասյան Երկաթուղի» փակ բաժնետիրական ընկերության (այսուհետ՝ նաև «ՀԿԵ» ՓԲԸ) գործունեությունը:

7.1.1 Միջազգային բեռնափոխադրումների իրականացման գործընթացում «ՀԿԵ» ՓԲ ընկերության գործունեությունը և տեխնիկական բնութագիրը

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն սկսել է գործունեություն իրականացնել դեռևս 2008թ. հունիսի 1-ից՝ «Ռուսական երկաթուղիներ» ԲԲԸ-ի («Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ-ն հանդիսանում է «Ռուսական երկաթուղիներ» ԲԲԸ-ի դուստր ընկերություն) և Հայաստանի Հանրապետության միջև կնքված **կոնցեսիոն պայմանագրի** հիման վրա, որով «Հայկական երկաթուղի» ՓԲԸ-ն կառավարման է հանձնվել «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ին: Համաձայն պայմանագրի՝ կոնցեսիոն կառավարման ժամկետը 30 տարի է՝ 20 տարվա աշխատանքից հետո ևս 10 տարով երկարացնելու իրավունքով՝ կողմերի փոխադարձ համաձայնությամբ: Կոնցեսիոն պայմանագրով «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն 2008-2038 թվականների ընթացքում պարտավորվել է իրականացնել 174 մլրդ դրամի ներդրում երկաթուղու ենթակառուցվածքի և շարժակազմի մեջ, որից 122 մլրդ դրամը ենթակառուցվածքի, իսկ 52 մլրդ դրամը շարժակազմի մեջ (կոնցեսիոն պայմանագրի վերաբերյալ առավել մանրամասն տեղեկատվություն ներկայացված է 3.3 բաժնում):

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի գործունեության ուսումնասիրության արդյունքում պարզ է դարձել, որ ՀՀ առաջին հազար հարկ վճարողների շարքում 2021 թվականի տվյալներով ընկերությունը 25-րդ-ն է՝ **5 808 196 հազ. դրամ** պետբյուջե վճարված հարկերի ընդհանուր ծավալով: Բացի այդ, «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն հանդիսանում է նաև ՀՀ խոշոր գործատուներից մեկը՝ ունենալով շուրջ **3000 աշխատատեղ**:

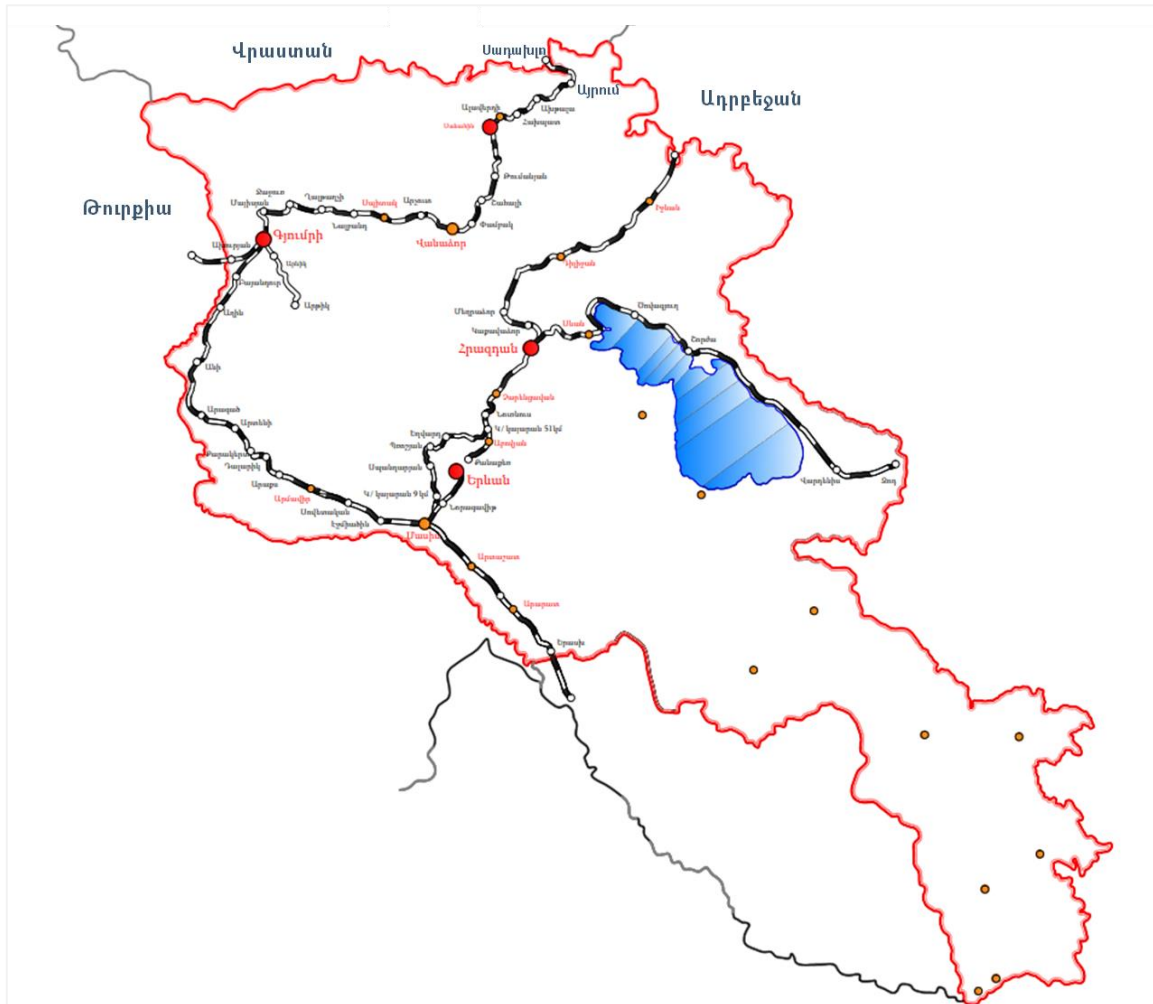
Ներկայումս «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն ունի **74** կայարան, որոնցից չորսը սահմանամերձ են (տես՝ Գծապատկեր N49):

ՀՀ երկաթգծերը հատվում են հետևյալ սահմաններում՝

- դեպի արևելք՝ Իջևան կայարան (Ադրբեջանի հետ սահման),
- դեպի հարավ՝ Երասխ կայարան (Ադրբեջանի հետ սահման),
- դեպի հյուսիս՝ Այրում կայարան (Վրաստանի հետ սահման),
- դեպի արևմուտք՝ Ախուրյան կայարան (Թուրքիայի հետ սահման):

Գծապատկեր N49¹⁷

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կայարանների բաշխվածությունը



Գծապատկերում ներկայացված երկաթգծերից չշահագործվող տեղամասերն են՝

- Երասխ կայարան - պետական սահման Ադրբեջանի հետ,
- Արթիկ-Մարալիկ կայարաններ,
- Գյումրի-Ախուրյան կայարաններ -պետական սահման Թուրքիայի հետ,
- Արմավիր -Արշալույս կայարաններ,
- Կաքավաձոր -Իջևան կայարաններ-պետական սահման Ադրբեջանի հետ:

¹⁷ https://www.railway.am/infrastructure/arm/havelvac_3.pdf

Ինչպես ներկայացված է Գծապատկեր N49-ում, միջազգային բեռնափոխադրումների իրականացման նպատակով «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից շահագործվում է միայն **Այրում-Սադախլո** կայարանը:

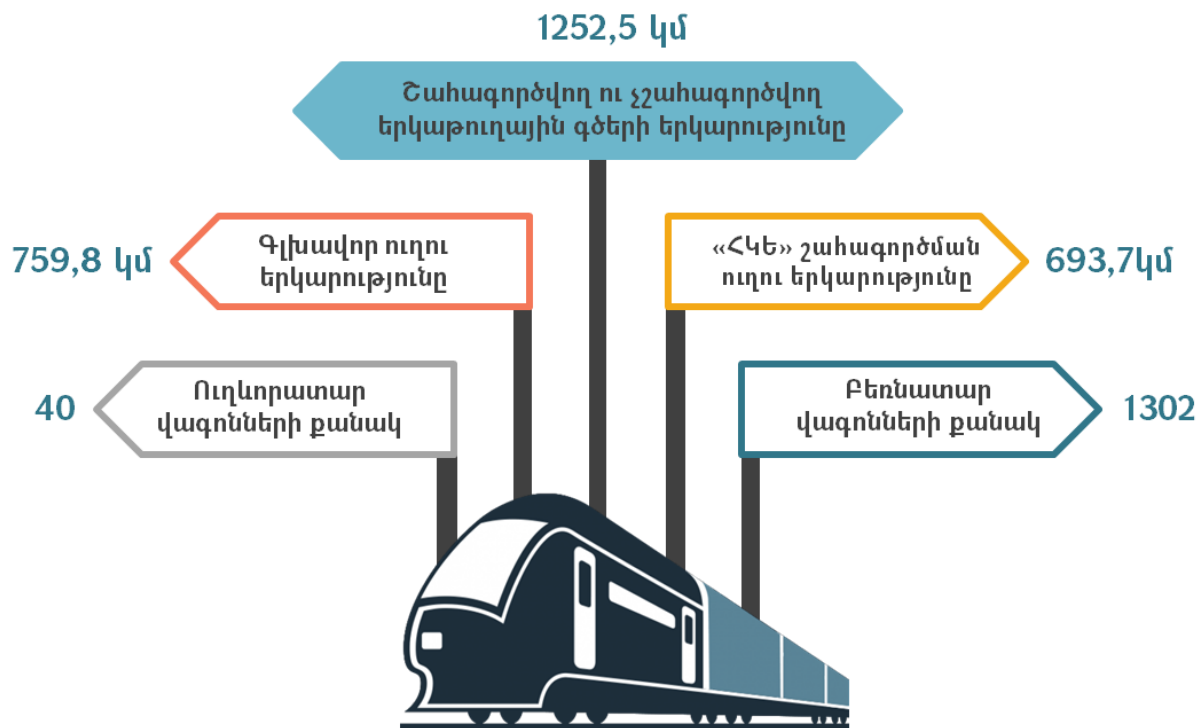
Ուսումնասիրելով «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի գործունեության տեսակները՝ պարզ է դարձել, որ վերջինս իրականացնում է գործունեության հետևյալ ձևերը.

- բեռնափոխադրումներ,
- ուղևորափոխադրումներ,
- ենթակառուցվածքի ծառայությունների մատուցում,
- լոկոմոտիվաքարշի ծառայությունների մատուցում,
- շարժակազմի նորոգում,
- ենթակառուցվածքի օբյեկտների շինարարություն,
- սոցիալական ոլորտի ապահովում:

Անդրադառնալով «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի տեխնիկական բնութագրին (տես՝ Գծապատկեր N50)՝ կարող ենք նշել, որ Հայաստանի երկաթուղու բաց ծավալուն երկարությունը (շահագործվող ու չշահագործվող երկաթուղային գծերի ընդհանուր երկարությունը) կազմում է **1252,5 կմ**, որից **759,8 կմ**-ը գլխավոր ուղիներն են: «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի շահագործման երկարությունը **693,7կմ** է:

Գծապատկեր N50

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի տեխնիկական բնութագրի հիմնական ցուցանիշները



Ինչպես ներկայացված է Գծապատկեր N50-ում, «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի բեռնատար վագոնների քանակը 1 302 է, իսկ ուղևորատար վագոններինը՝ 40:

Բոլոր չորս հանգույցների աշխատանքի դեպքում «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի փոխադրական ունակությունը կկազմի տարեկան **50 մլն տոննա բեռ և 5,5 մլն ուղևոր**, իսկ Այրումի միայն մեկ կացվանքի թողունակությունը օրական **18 զույգ գնացք** է:

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն դեռևս 2009 թվականից սկսած Վրաստանի հետ համատեղ իրականացրել է Փոթի-Կարմիր Բլուր արագացված կոնտեյներային գնացքի նախագիծը: Ըստ «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի՝ չնայած այն հանգամանքին, որ նախագիծը թվում էր անհեռանկարային ավտոտրանսպորտի հետ առկա սուր մրցակցության պատճառով, այն դրական արդյունքներ է տվել: Ճկուն սակագների, հստակ չվացուցակի և մինչև 30 ժամ տրանզիտային ժամանակի կրճատման շնորհիվ ՀԿԵ-ի կոնտեյներային փոխադրումների ծավալը կրկնապատկվել է:

7.1.2 «ՀԿԵ» ՓԲ ընկերության գործունեությունը երկաթուղային տրանսպորտով արտահանվող և ներմուծվող ապրանքների բեռնափոխադրման գործընթացում

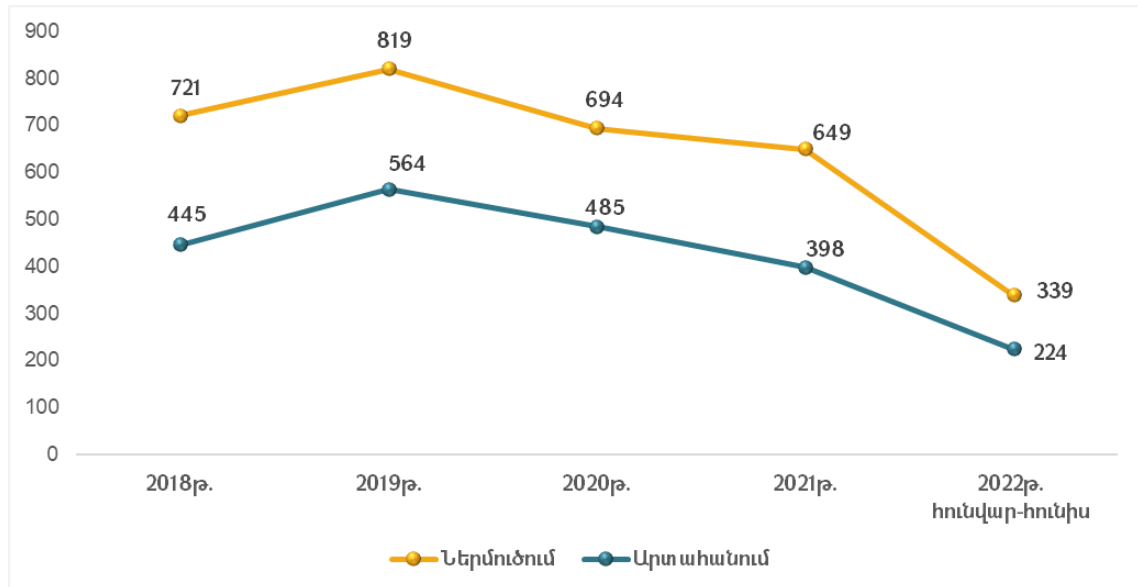
Ուսումնասիրության համաձայն՝ «ՀԿԵ» ՓԲ ընկերության կողմից իրականացվում են բեռնափոխադրումներ՝ **արտահանման, ներկրման և ներհանրապետական հաղորդակցություններով:**

Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ Ուսումնասիրության շրջանակում ներառված է միջազգային բեռնափոխադրումների գործընթացը, Հանձնաժողովը սույն բաժնում դիտարկել է երկաթուղային տրանսպորտով արտահանվող և ներմուծվող ապրանքների բեռնափոխադրման գործընթացում «ՀԿԵ» ՓԲ ընկերության գործունեությունը:

Գծապատկեր N51-ում ներկայացված են 2018 թվականից մինչև 2022 թվականի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով ներմուծված և արտահանված ապրանքների ծավալները:

Գծապատկերից պարզ է դառնում, որ ինչպես երկաթուղային տրանսպորտով ներմուծման, այնպես էլ արտահանման ամենամեծ ծավալները գրանցվել են 2019 թվականի ընթացքում (համապատասխանաբար **819** և **564** հազար տոննա):

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով ներմուծված և արտահանված ապրանքների ծավալները (հազար տոննա)



Երկաթուղային տրանսպորտով ներմուծվող և արտահանվող ապրանքների ծավալը 2020 թվականին շուրջ 15 տոկոսով կրճատվել է, ինչը Հանձնաժողովի գնահատմամբ, ի թիվս այլ հանգամանքների, կարող է պայմանավորված լինել կորոնավիրուսային համավարակով և պատերազմական իրավիճակով: Այդուհանդերձ, 2021 թվականին ևս երկաթուղային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների ծավալը շարունակել է կրճատվել (ներմուծում՝ -6%, արտահանում՝ -18%):

Հանձնաժողովի կողմից ուսումնասիրվել է նաև Երկաթուղային բեռնափոխադրումների կառուցվածքն ըստ փոխադրվող՝ ներմուծվող և արտահանվող ապրանքների:

Այսպես, ներմուծման կառուցվածքի ուսումնասիրության արդյունքում (տես՝ Աղյուսակ N37) պարզ է դարձել, որ դիտարկվող ողջ ժամանակահատվածում երկաթուղային տրանսպորտով ներմուծվող ապրանքներից ամենամեծ բնեղեն ծավալներն ունեցել է **նավթամթերքը**՝ 2021 թվականի տվյալներով՝ 385 779 տոննա, իսկ 2022 թվականի 1-ին կիսամյակի տվյալներով՝ 187 564 տոննա, որը կազմում է 2022 թվականի առաջին կիսամյակի ընթացքում երկաթուղային տրանսպորտով ներմուծված ապրանքների շուրջ **55%-ը** (տես՝ Գծապատկեր N52):

**«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով ներմուծված
ապրանքների կառուցվածքը (տոննա)**

Ապրանքախումբ	2018թ.	2019թ.	2020թ.	2021թ.	2022թ. հունվար-հունիս
Նավթամթերք	364,059	415,482	350,742	385,779	187,564
Ցորենահատիկային բեռներ	40,279	140,541	101,015	54,963	39,997
Բեռներ բեռնարկղերում					
Այլ բեռներ	74,053	61,209	53,307	56,353	30,566
Շաքար	59,504	39,512	30,602	26,996	23,661
Հանքային պարարտանյութեր	18,939	18,746	23,177	24,924	14,649
Դատարկ բեռնարկղեր					
Մետաղներ	30,570	13,288	13,848	14,465	2,659
«ՀԿԵ» ՓԲԸ բեռներ					
Ընդամենը	720,768	819,465	693,793	648,820	338,847

Որպես առանձին ապրանքախումբ՝ ներմուծման մեջ մեծ ծավալ են զբաղեցնում նաև ցորենահատիկային բեռները՝ 2021 թվականի տվյալներով՝ 54 963 տոննա ծավալով, 2022թ. հունվար-հունիս ամիսների տվյալներով՝ 39 997 տոննա՝ ներմուծման շուրջ 12%-ը (ցորենի՝ երկաթուղային տրանսպորտով բեռնափոխադրման վերաբերյալ տեղեկատվությունը մանրամասն ներկայացված է 4.1 բաժնում):

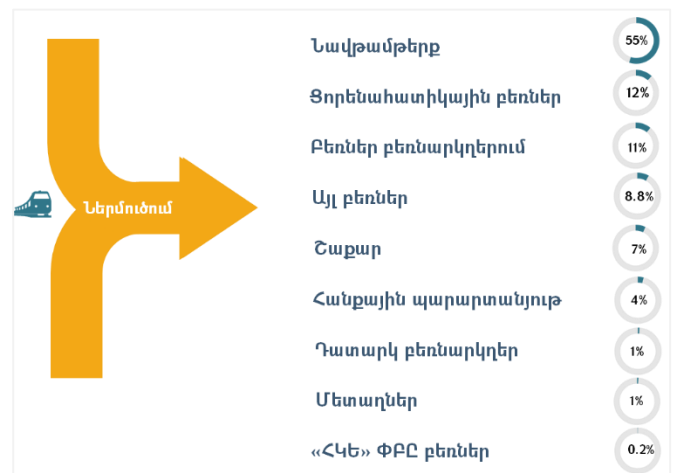
Գծապատկեր N52

**2022 թվականի առաջին կիսամյակի ընթացքում
երկաթուղային տրանսպորտով ներմուծման
կառուցվածքը՝ ըստ ապրանքների**

Երկաթուղային տրանսպորտով բեռնարկղերով փոխադրումների միջոցով (տարբեր տեսակի բեռների տեղափոխում) ևս մեծ ծավալի բեռներ են ներմուծվում ՀՀ 2022 թվականի առաջին կիսամյակի տվյալներով՝ ներմուծվող ապրանքների 11%-ը հանդիսացել է բեռնարկղերով բեռները:

Երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով ներմուծվող ապրանքների թվին են դասվում նաև շաքարը (7%), հանքային պարարտանյութերը (4%) և մետաղները (1%):

Ընդ որում, հարկ է նշել, որ ներմուծվող ապրանքների կառուցվածքում «ՀԿԵ» ՓԲԸ կողմից առանձնացված են այն բեռների տեսակները, որոնց փոխադրումը հաստատուն է: Դրանք են հացահատիկը, նավթը և նավթամթերքը, քիմիական և հանքային պարարտանյութերը:



Դիտարկելով երկաթուղային տրանսպորտով իրականացվող արտահանումների կառուցվածքը (տես՝ Աղյուսակ N38)՝ պարզ է դառնում, որ 2018թ. -ից մինչև 2022թ. -ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում արտահանվող ապրանքների մեջ ամենամեծ տեսակարար կշիռն ունեցել է արդյունաբերական հումք և մետաղական խտանյութեր ապրանքախումբը՝ միջինում շուրջ 62%:

Աղյուսակ N38

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով արտահանվող ապրանքների կառուցվածքը (տոննա)

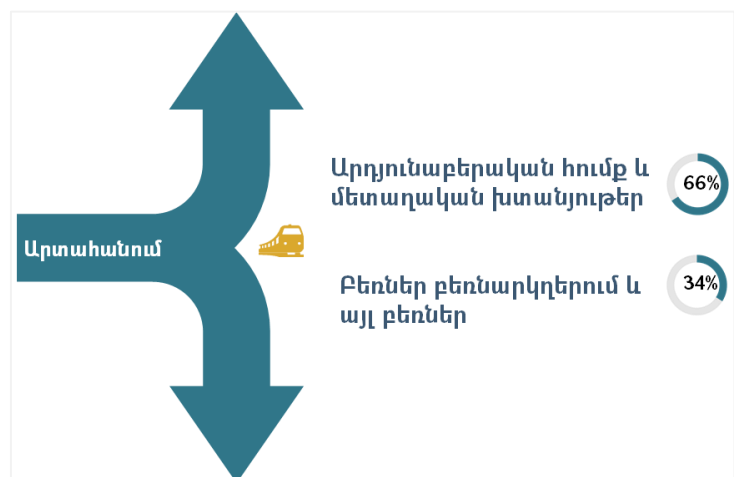
Ապրանքախումբ	2018թ.	2019թ.	2020թ.	2021թ.	2022թ. հունվար-հունիս
Արդյունաբերական հումք և մետաղական խտանյութեր	308,746	374,502	266,197	217,410	148,189
Բեռներ բեռնարկվելու					
Այլ բեռներ	2,772	-	-	1,125	133
Ցեմենտ	2,511	-	-	-	-
Դատարկ բեռնարկվողներ					
Շինարարական բեռներ	130	131	-	-	-
«ՀԿԵ» ՓԲԸ բեռներ					
Ընդամենը	445,336	564,042	484,848	398,158	223,617

Արտահանման պարագայում ևս երկաթուղային տրանսպորտով արտահանվող ապրանքների մեջ զգալի տեսակարար կշիռ ունեն բեռնարկվելով բեռները՝ ուսումնասիրվող ողջ ժամանակահատվածում՝ միջինում շուրջ 37%:

Գծապատկեր N53

2022 թվականի առաջին կիսամյակի ընթացքում երկաթուղային տրանսպորտով արտահանման կառուցվածքը՝ ըստ ապրանքների

Անդրադառնալով 2022թ. -ի առաջին կիսամյակի ընթացքում երկաթուղային տրանսպորտով արտահանմանը՝ կարող ենք նշել, որ ՀՀ-ից որպես առանձին ապրանքախումբ արտահանվել է արդյունաբերական հումք և մետաղական խտանյութերը՝ կազմելով արտահանման 66%-ը: Տվյալ ժամանակահատվածում արտահանման 34%-ը կազմել է բեռնարկվելով բեռները և այլ բեռներ (տես՝ Գծապատկեր N53):



Հանձնաժողովի կողմից Ուսումնասիրության շրջանակում դիտարկվել է նաև երկաթուղային տրանսպորտով արտահանվող և ներմուծվող բեռների աշխարհագրությունը (տես՝ Աղյուսակ N39):

Աղյուսակ N39-ի տվյալների համաձայն՝ 2018-2021թթ. ընթացքում երկաթուղային տրանսպորտով արտահանվող ապրանքների 90%-ից ավելին արտահանվել է հինգ երկիր՝ Չինաստան, Բուլղարիա, Շվեյցարիա, Գերմանիա և ԱՄՆ: Արտահանումների մասով «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի հասույթը դիտարկվող ողջ ժամանակահատվածում 1 տոննայի հաշվով կազմել է միջինում դրամ (2018թ.՝ դր, 2019թ.՝ դր, 2020թ.՝ դր, 2021թ.՝ դր): Որպես առանձին ապրանքախումբ դեպի նշված երկրներ հիմնականում արտահանվել են արդյունաբերական հումք և մետաղական խտանյութեր, ինչպես նաև բեռնարկղերով բեռներ:

Աղյուսակ N39

2018-2021թթ. ընթացքում երկաթուղային տրանսպորտով ըստ երկրների միջազգային բեռնափոխադրումների ծավալը և բեռնափոխադրումներից ստացված հասույթը

Հ/հ	Բեռնափոխադրման ձևը	Ծավալ բեռներ (տոննա)				Հասույթ (մլն դրամ)			
		2018թ.	2019թ.	2020թ.	2021թ.	2018թ.	2019թ.	2020թ.	2021թ.
1	Արտահանում՝ այդ թվում՝								
1.1	Չինաստան								
1.2	Բուլղարիա								
1.3	Շվեյցարիա								
1.4	Գերմանիա								
1.5	ԱՄՆ								
1.6	Ռումինիա								
1.7	ՌԴ								
1.8	Այլ								
2	Ներմուծում՝ այդ թվում՝								
2.1	ՌԴ								
2.2	Վրաստան								
2.3	Բրազիլիա								
2.4	Չինաստան								
2.5	Հունաստան								
2.6	Այլ								

Ռուսաստանի Դաշնություն երկաթուղային տրանսպորտով արտահանումները շատ չնչին են՝ 1%-ից պակաս, իսկ 2021թ.-ի ընթացքում առհասարակ տվյալ երկիր երկաթուղային տրանսպորտով արտահանում չի իրականացվել: Այլ է պատկերը ներմուծման աշխարհագրությունը դիտարկելիս: Տվյալ պարագայում երկաթուղային տրանսպորտով ներմուծումները մեծամասամբ իրականացվել են Ռուսաստանի Դաշնությունից՝ շուրջ 56%-ով՝ «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ին ապահովելով տարեկան միջինում մլն դրամ հասույթ: Նշված երկրից հիմնականում ներմուծվել է նավթամթերք, ցորենահատիկային բեռներ, մետաղներ, հանքային պարարտանյութեր և այլն:

Գծապատկեր N54-ում ներկայացված է 2022 թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով արտահանման և ներմուծման կառուցվածքը՝ ըստ երկրների մասնաբաժինների:

Գծապատկեր N54

2022թ. -ի առաջին կիսամյակի ընթացքում երկաթուղային տրանսպորտով արտահանման և ներմուծման կառուցվածքն ըստ երկրների



Գծապատկեր N54-ի տվյալներից պարզ է դառնում, որ 2022թ. -ի առաջին կիսամյակի ընթացքում երկաթուղային տրանսպորտով ներմուծումներ են իրականացվել 36 երկրից, և այս ժամանակահատվածում ևս երկաթուղային տրանսպորտով ՀՀ ներմուծվող ապրանքների գերակշիռ մասը՝ շուրջ 61%-ը, ներմուծվել է Ռուսաստանի Դաշնությունից, որի զգալի մասը՝ 80%-ը, նավթամթերքն է, իսկ 19%-ը՝ հացահատիկային բեռները:

Անդրադառնալով արտահանմանը՝ կարող ենք նշել, որ տվյալ ժամանակահատվածում երկաթուղային տրանսպորտով արտահանումներ են իրականացվել դեպի 31 երկիր, որոնց մեջ կրկին ամենամեծ տեսակարար կշիռն ունի Չինաստանը՝ 33% (2021թ. -ին այդ ցուցանիշը կազմել է 47%): Հատկանշական է այն հանգամանքը, որ 2022թ. -ի առաջին կիսամյակի ընթացքում վերականգնվել են երկաթուղային տրանսպորտով դեպի ՌԴ իրականացվող բեռնափոխադրումները (արդյունաբերական հումք և մետաղական խտանյութեր)՝ կազմելով արտահանման 5%-ը:

Այսպիսով, ամփոփելով երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով իրականացվող միջազգային բեռնափոխադրումների, այդ թվում՝ արտահանման և ներմուծման կառուցվածքի վերաբերյալ վերլուծությունը, կարող ենք փաստել, որ երկաթուղային բեռնափոխադրումները հիմնված են մի քանի կարևոր ոլորտների վրա

(հանքարդյունաբերություն, նավթարդյունաբերություն, հացահատիկային տնտեսություն) և «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի հիմնական գործունեությունն ուղղված է սահմանափակ թվով ապրանքների սահմանափակ թվով երկրներ տեղափոխման վրա:

7.1.3 Երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով ՀՀ ներմուծվող ապրանքների բեռնափոխադրման գործընթացը (ցորենի օրինակով)

Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ ցորենը հանդիսանում է ինչպես կենսական, այնպես էլ ռազմավարական նշանակության ապրանք և երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով ներմուծվող ապրանքների մեջ՝ որպես առանձին ապրանքախումբ, զբաղեցնում է շուրջ 12% մասնաբաժին (2022թ. առաջին կիսամյակ), Հանձնաժողովը երկաթուղային տրանսպորտով իրականացվող ներմուծման գործընթացն ուսումնասիրել է ցորենի օրինակով (տես՝ Աղյուսակ N40):

Աղյուսակ N40

2018 թ.-ից մինչև 2022թ. հունիսն ընկած ժամանակահատվածում երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով ներմուծված ցորենի ցուցանիշները

Ժամանակահատված	Ծավալ բեռն (տոննա)	Ապրանքի փոխադրավճար (1 տ*կմ-ի հաշվարկով, USD)	Փոխարժեք USD/AMD	Ապրանքի փոխադրավճար (1 տ*կմ-ի հաշվարկով, դրամ)	Ներմուծող ընկերությունների թվաքանակ
2018թ.	37,621	0.065 (մինչև 01.09.22թ.) 0.032 (01.09.22թ.-ից հետո)	483	27	3
2019թ.	140,277	0.032	480	15.4	3
2020թ.	101,015		489	15.7	2
2021թ.	54,963		503	16.1	2
2022թ. հունվար-հունիս	39,997		468	15.0	3

Աղյուսակ N40-ի տվյալների համաձայն՝ դիտարկվող ժամանակահատվածում երկաթուղային տրանսպորտով ՀՀ ներմուծված ցորենի ամենափոքր ծավալի ներմուծումն իրականացվել է 2018թ. -ին՝ շուրջ **38 հազ տոննա**՝ երեք ընկերությունների կողմից («Ե», «ՈԻ» և «Ա» ընկերություններ), որոնց կարելի է դիտարկել որպես մեկ ընկերություն, քանի որ ըստ էության հանդիսանում են փոխկապակցված ընկերություններ: Ուսումնասիրելով «ՀԿԵ» ՓԲԸ սակագնային քաղաքականությունը՝ պարզ է դարձել, որ 2018 թվականի հունվարի 1-ից մինչև սեպտեմբերի 1-ն ընկած ժամանակահատվածում ցորենի ներմուծման դեպքում կիրառվել է սակագնային քաղաքականությամբ գործող փոխադրման սակագինը՝ 1 տոննա-կմ-ի համար միջինում 0,065 ԱՄՆ դոլար: Միաժամանակ, 2018 թվականի սեպտեմբերի 1-ից մինչ օրս Փոթի նավահանգստի հացահատիկային տերմինալներով դեպի ՀՀ նշանակումով հացահատիկային բեռների (ցորեն, աշորա, գարի, վարսակ, եգիպտացորեն, բրինձ, հացահատիկային սորգո, հնդկացորեն, կորեկ, դեղձանի և քուսպի սերմեր) փոխադրավճարը հաշվարկելիս 1 տոննա-կմ-ի համար սահմանվել է **0,032 ԱՄՆ դոլար** դրույքաչափը (2022թ. -

ի առաջին կիսամյակի տվյալներով դրամի վերածելիս՝ 15 դրամ): Հարկ է նշել, որ դիտարկվող ժամանակահատվածում ավտոմոբիլային տրանսպորտով ՀՀ ներմուծված ցորենի բեռնափոխադրման արժեքը միջինում կազմել է դրամ՝ 1 տոննա-կմ հաշվով:

Ամենամեծ ծավալով ցորենի ներմուծում երկաթուղային տրանսպորտով իրականացվել է 2019 թ. ընթացքում՝ մոտ **140 հազ. տոննա**՝ երեք ընկերությունների կողմից («Փ», «Ա» և «Բ» ընկերություններ): 2020թ.-ից սկսած ցորենի ներմուծման ծավալը կրճատվել է: Մասնավորապես՝ 2020 թ.-ին 2019 թ.-ի համեմատ ցորենի ներմուծման ծավալը կրճատվել է շուրջ 30 տոկոսով՝ կազմելով մոտ **101 հազ. տոննա**, ինչը, Հանձնաժողովի գնահատմամբ, կարող է լինել կորոնավիրուսային համավարակի և պատերազմական իրադրության հետևանք: Միաժամանակ, հարկ է նշել, որ երկաթուղային տրանսպորտով ներմուծված ցորենի ծավալը 2021թ.-ին ևս զգալիորեն՝ շուրջ 50 տոկոսով, կրճատվել է՝ կազմելով շուրջ **55 հազ. տոննա**:

Վերոնշյալի կապակցությամբ Հանձնաժողովի կողմից համեմատական վերլուծություն է իրականացվել ավտոմոբիլային և երկաթուղային տրանսպորտով ներմուծվող ցորենի ծավալների վերաբերյալ (տես՝ Աղյուսակ N41):

Աղյուսակ N41

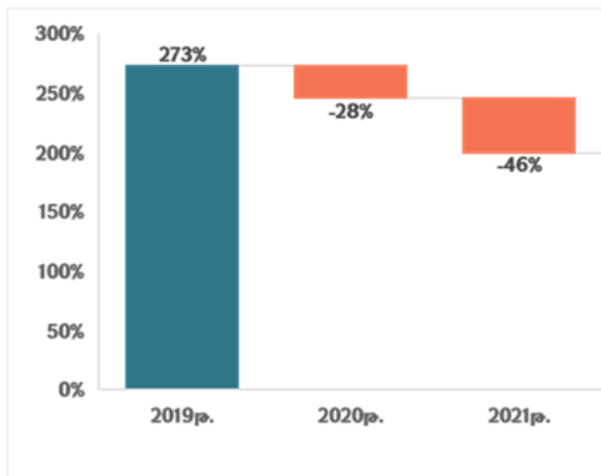
2018 թ.-ից մինչև 2022թ. հունիսն ընկած ժամանակահատվածում երկաթուղային և այլ տրանսպորտի միջոցներով ներմուծված ցորենի ծավալները

Ցուցանիշ	2018թ.		2019թ.		2020թ.		2021թ.		2022թ. հունվար-հունիս	
	Բնեղեն (տոննա)	%	Բնեղեն (տոննա)	%	Բնեղեն (տոննա)	%	Բնեղեն (տոննա)	%	Բնեղեն (տոննա)	%
Երկաթուղային տրանսպորտով ներմուծում	37,621	9%	140,277	55%	101,015	29%	54,963	20%	39,997	32%
Ավտոմոբիլային և այլ տրանսպորտով ներմուծում	397,347	91%	112,714	45%	249,967	71%	223,771	80%	85,955	68%
Ընդամենը	434,968	100%	252,991	100%	350,982	100%	278,734	100%	125,952	100%

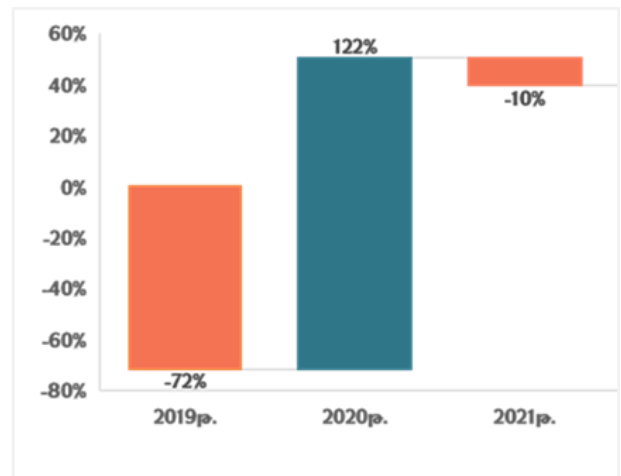
Աղյուսակ N41-ի տվյալների համաձայն՝ 2018թ.-ից մինչև 2022թ. հունիսն ընկած ժամանակահատվածում ՀՀ ներմուծված ցորենի միջինում **29 տոկոսը** ներմուծվել է երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով: Նշված ժամանակահատվածում ՀՀ ներմուծված ցորենի ընդհանուր ծավալում երկաթուղային տրանսպորտով ներմուծման ամենամեծ մասնաբաժինը 2019 թվականին շուրջ 55%-ն է եղել: 2020-2021 թվականներին ՀՀ ներմուծված ցորենի համապատասխանաբար 29 և 20 տոկոսը ներմուծվել է երկաթուղային տրանսպորտով:

Հարկ է նկատել, որ երկաթուղային և այլ տրանսպորտային միջոցներով ներմուծվող ցորենի ծավալների փոփոխության մեջ որոշակի բացասական կախվածություն է առկա (տես՝ Գծապատկեր N55):

2019-2022 թվականի առաջին կիսամյակի ընթացքում երկաթուղային և այլ տեսակի տրանսպորտով ցորենի ներմուծման ծավալային փոփոխությունը



Երկաթուղային տրանսպորտ



Տրանսպորտի այլ տեսակներ

Գծապատկեր N55-ից պարզ է դառնում, որ 2019 և 2020 թվականների ընթացքում երկաթուղային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների ծավալի զգալի ավելացման պարագայում այլ տեսակի տրանսպորտով ներմուծվող ցորենի ծավալներն անկում են ապրել և հակառակը: Ինչ վերաբերում է 2021թ.-ին, այս պարագայում, չնայած այն հանգամանքին, որ երկու դեպքում էլ ներմուծման ծավալները կրճատվել են, այդուհանդերձ՝ այդ ծավալների կրճատման միջև տարբերությունը շուրջ 36 տոկոսային կետ է (2021թ.-ին երկաթուղային տրանսպորտով ցորենի ներմուծման ծավալը 2020թ.-ի համեմատ կրճատվել է 46%-ով, իսկ այլ տրանսպորտային միջոցներով ներմուծումը՝ 10%-ով):

Ուսումնասիրության շրջանակում Հանձնաժողովն անդրադարձել է նաև երկաթուղային տրանսպորտով ցորենի ներմուծում իրականացնող ընկերությունների ներմուծման գործընթացի ուսումնասիրությանը (տես՝ Աղյուսակ N42):

Այսպես՝ դիտարկվող ողջ ժամանակահատվածում երկաթուղային տրանսպորտով սահմանային անցումով (Այրում) ՀՀ ներմուծված ցորենի ամենամեծ ծավալն ունեցել է «Ա» ընկերությունը (2018թ.-ին նաև ներմուծում է իրականացվել վերջինիս հետ անձանց խումբ կազմող «Ե» ընկերության կողմից)՝ միջինում ցորենի ներմուծման **87%-ը**:

2018 թ.-ից մինչև 2022թ. հունիսն ընկած ժամանակահատվածում երկաթուղային տրանսպորտով ցորենի ներմուծում իրականացնող ընկերությունների ցուցանիշները

Ժամանակահատված	Ընկերության անվանումը	Ծավալ բնեղեն (տոննա)	Մասնաբաժին (%)	Ճանապարհային ուղի	Տեղափոխման հեռավորություն (կմ)
2018թ.	«Ե»		87%	Այրում - Դալարիկ	233
				Այրում - Վանաձոր	76
	«Ա»		8%	Այրում - Դալարիկ	233
				Այրում - Դալարիկ	233
				Այրում - Վանաձոր	76
2019թ.	«Փ»		2%	Այրում - Էջմիածին	273
	«Ա»		88%	Այրում - Դալարիկ	233
				Այրում - Երևան	299
2020թ.	«Բ»		10%	Այրում - Երասխ	337
	«Ա»		86%	Այրում - Դալարիկ	233
				Այրում - Վանաձոր	76
2021թ.	«Բ»		14%	Այրում - Երասխ	337
	«Ա»		78%	Այրում - Դալարիկ	233
				Այրում - Վանաձոր	76
2022թ. հունվար-հունիս	«Բ»		22%	Այրում - Ախթալա	50
				Այրում - Երասխ	337
	«Ա»		88%	Այրում - Դալարիկ	233
				Այրում - Վանաձոր	76
	«Խ»		7%	Այրում - Կարմիր Բլուր	299
	«Բ»		5%	Այրում - Երասխ	337

2019թ.-ից մինչև 2021թ.-ն ընկած ժամանակահատվածում երկաթուղային տրանսպորտով ցորենի ներմուծում իրականացնող հաջորդ ընկերությունը «Բ» ընկերությունն է, որի կողմից ներմուծված ցորենը նշված ժամանակահատվածում կազմել է երկաթուղային տրանսպորտով ներմուծված ցորենի միջինում 15%-ը: Ինչ վերաբերում է 2022թ.-ի առաջին կիսամյակին, այս ժամանակահատվածում «Խ» ընկերությունը ևս սկսել է երկաթուղային տրանսպորտով ցորենի ներմուծում իրականացնել՝ ունենալով ներմուծման 7% մասնաբաժինը:

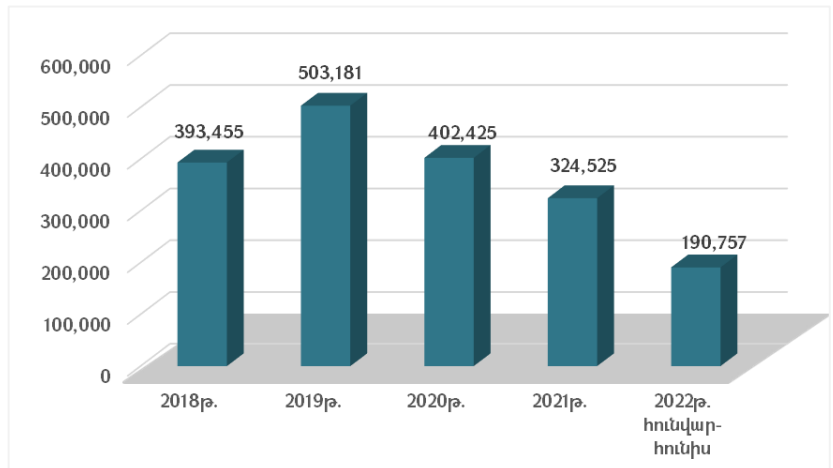
Միաժամանակ, հարկ է նշել, որ դիտարկվող ողջ ժամանակահատվածում Աղյուսակ N40-ում նշված ընկերությունների նկատմամբ «ՀԿԵ» ՓԲ ընկերության կողմից կիրառվել է փոխադրման միևնույն դրույքաչափը՝ 0,032 ԱՄՆ դոլար 1 տոննա-կմ-ի համար (բացառությամբ 2018թ. հունվարից սեպտեմբեր ընկած ժամանակահատվածի, որի ընթացքում բոլոր ընկերությունների նկատմամբ կիրառվել է «ՀԿԵ» ՓԲԸ 2018թ. սակագնային քաղաքականությամբ սահմանված համապատասխան դրույքաչափը):

7.1.4 Երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով ՀՀ-ից արտահանվող ապրանքների բեռնափոխադրման գործընթացը (պղնձի հանքաքարի և խտանյութերի օրինակով)

Ուսումնասիրության շրջանակում Հանձնաժողովն անդրադարձել է երկաթուղային տրանսպորտով ապրանքների արտահանման գործընթացին, որն իրականացվել է **պղնձի հանքաքարի և խտանյութերի** օրինակով: Ինչպես ներկայացված է Գծապատկեր N56-ում, **պղնձի հանքաքարն և խտանյութերն** ամենամեծ ծավալով արտահանվել են 2019թ.-ին՝ շուրջ **503** հազար տոննա: Տվյալ ժամանակահատվածից հետո երկաթուղային տրանսպորտով տվյալ ապրանքների արտահանման ծավալը կրճատվել է յուրաքանչյուր տարի նախորդ ժամանակահատվածի համեմատ շուրջ **20%-ով**՝ կազմելով **402** հազար և **325** հազար տոննա:

Գծապատկեր N56
2018թ.-ից մինչև 2022 թ.-ի հունիսն ընկած
ժամանակահատվածում երկաթուղային
տրանսպորտով արտահանված պղնձի հանքաքարի
և խտանյութերի ծավալը
(տոննա)

Այլ տրանսպորտային միջոցներով արտահանվող պղնձի հանքաքարի և խտանյութերի ծավալների ուսումնասիրության և համեմատական վերլուծության արդյունքում պարզ է դարձել, որ դիտարկվող ողջ ժամանակահատվածում տվյալ ապրանքների ՀՀ-ից արտահանվման զգալի մասը՝ միջինում **86%-ն**, արտահանվել է երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով (տես Աղյուսակ N43):



Այսպես՝ 2018թ.-ին և 2022թ.-ի առաջին կիսամյակի ընթացքում ՀՀ-ից արտահանված պղնձի հանքաքարի և խտանյութերի (համապատասխանաբար՝ 425 հազար և 204 հազար տոննա) **93%-ն** արտահանվել է երկաթուղային տրանսպորտի միջոցով: Չնայած այն հանգամանքին, որ 2019թ.-ից մինչև 2021թ.-ն ընկած ժամանակահատվածում պղնձի հանքաքարի և խտանյութերի արտահանումն ընդհանուր առմամբ ունեցել է նվազման միտում և այլ տրանսպորտային միջոցներով արտահանման ծավալները 2019-2020թթ.-ին ավելացել են (համապատասխանաբար 89%-ով, 83%-ով), իսկ 2021թ.-ին՝ գրեթե անփոփոխ է մնացել, այդուհանդերձ՝ տվյալ ժամանակահատվածում ևս երկաթուղային տրանսպորտը նշված

ապրանքի արտահանման գործընթացում հանդիսացել է առաջատար (ունենալով արտահանման միջինում 81%-ը):

Աղյուսակ N43

2018 թվականից մինչև 2022թ.հունիսն ընկած ժամանակահատվածում երկաթուղային և այլ տրանսպորտի միջոցներով արտահանված պղնձի հանքաքարի և խտանյութերի ծավալները

Ցուցանիշ	2018թ.		2019թ.		2020թ.		2021թ.		2022թ. հունվար-հունիս	
	Բնեղեն (տոննա)	%	Բնեղեն (տոննա)	%	Բնեղեն (տոննա)	%	Բնեղեն (տոննա)	%	Բնեղեն (տոննա)	%
Երկաթուղային տրանսպորտով արտահանում	393,455	93%	503,181	90%	402,425	79%	324,525	76%	190,757	93%
Տրանսպորտի այլ տեսակներով արտահանում	31,165	7%	58,835	10%	107,390	21%	104,958	24%	13,986	7%
Ընդամենը	424,619	100%	562,016	100%	509,815	100%	429,483	100%	204,743	100%

Հանձնաժողովի գնահատմամբ՝ պղնձի հանքաքարի և խտանյութերի արտահանման գործընթացում մեծամասամբ երկաթուղային տրանսպորտի օգտագործումը պայմանավորված է այն հանգամանքով, որ

:

: Երկաթուղային տրանսպորտով պղնձի արտահանումներ իրականացնող ընկերությունների վերաբերյալ տեղեկատվությունը ներկայացված է Աղյուսակ N44-ում:

Համաձայն Աղյուսակ N44-ի տվյալների՝ 2018թ.-ից մինչև 2022թ.-ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում երկաթուղային տրանսպորտով պղնձի հանքաքարի և խտանյութերի բեռնափոխադրում իրականացվել է «Ն» և «Ծ» ընկերությունների կողմից՝ կիսավազոնների և ֆիտինգային հարթակների (բեռնարկղերի փոխադրման համար) միջոցով: Միաժամանակ, հարկ է նկատել, որ երկաթուղային տրանսպորտով պղնձի արտահանումը մեծամասամբ (միջինում՝ %) իրականացվել է կիսավազոնների միջոցով, որոնց համար նախատեսված բեռնափոխադրման վճարը ֆիտինգային հարթակներով բեռնափոխադրման վճարից:

2018թ.-ից մինչև 2022թ.-ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում երկաթուղային տրանսպորտով պղնձի հանքաքարի և խտանյութերի արտահանում իրականացնող ընկերությունների ցուցանիշները

Ժամանակահատված	Ընկերության անվանումը	Ծավալ				Ճանապարհային ուղի
		Կիսավազոն		Ֆիտինգային		
		Ծավալ բնեղեն (տոննա)	Արժեքային (1 տ*կմ, դրամ)	Ծավալ բնեղեն (տոննա)	Արժեքային (1 տ*կմ, դրամ)	
2018թ.	«Ն»					Կարմիր Բլուր - Այրում (299 կմ)
	«Ծ»			-	-	Ալավերդի - Այրում (50 կմ)
						Երևան - Այրում (299 կմ)
2019թ.	«Ն»					Կարմիր Բլուր - Այրում (299 կմ)
	«Ծ»			-	-	Երևան - Այրում (299 կմ)
2020թ.	«Ն»					Կարմիր Բլուր - Այրում (299 կմ)
	«Ծ»			-	-	Երևան - Այրում (299 կմ)
2021թ.	«Ն»					Կարմիր Բլուր - Այրում (299 կմ)
	«Ն»			-	-	Երևան - Այրում (299 կմ)
2022թ. հունվար-հունիս	«Ն»					Կարմիր Բլուր - Այրում (299 կմ)
	«Ծ»			-	-	Երևան - Այրում (299 կմ)

Բացի այդ, դիտարկվող ժամանակահատվածում համաձայնեցված ծավալի պղնձի հանքաքարի և խտանյութերի բեռնափոխադրումներ իրականացվել են

կողմից: Վերջինիս հետ կնքված պայմանագրերի և համաձայնագրերի համաձայն՝

:

Դիտարկելով «ՀԿԵ» ՓԲ ընկերության կողմից սահմանած բեռնափոխադրման վճարները՝ պարզ է դարձել, որ ուսումնասիրվող ժամանակահատվածում կիսավազոններով պղնձի բեռնափոխադրումներ իրականացնելու նպատակով «Ն» ընկերության մասով գործել է 1 տ-կմ-ի համար միջինում դրամ, իսկ «Ծ» ընկերության մասով՝ դրամ սակագին: Միաժամանակ,

Այդուհանդերձ, Հանձնաժողովի ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ

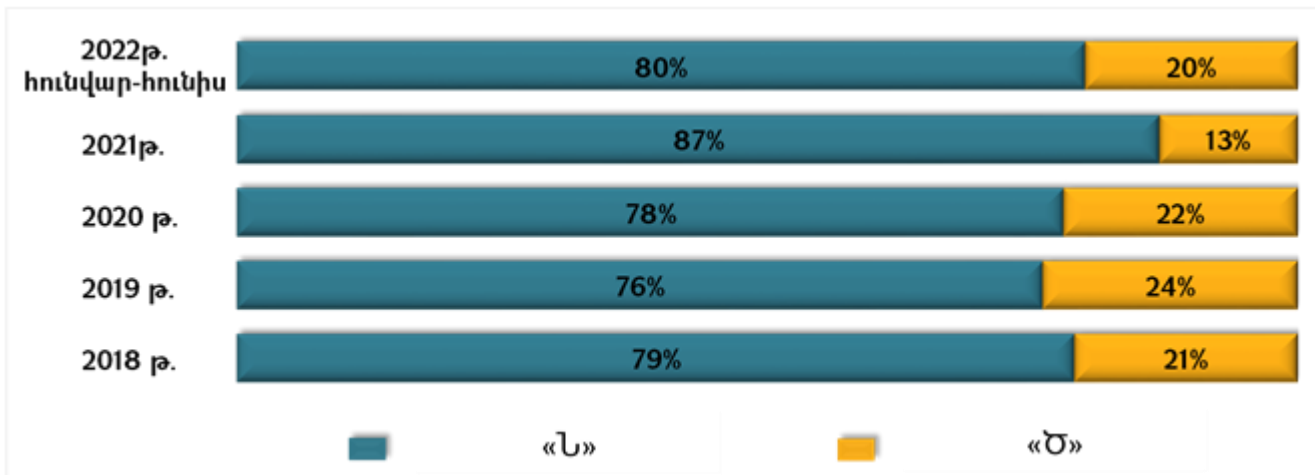
:

Ինչ վերաբերում է ֆիտինգային հարթակներով պղնձի բեռնափոխադրումներին, դիտարկվող ժամանակահատվածում տվյալ տեսակի փոխադրումներ իրականացվել է միայն «Ն» ընկերության կողմից՝ միջինում դրամ փոխադրավճարով 1 տոննա-կմ-ի հաշվով:

Հանձնաժողովի կողմից դիտարկվել են նաև վերը նշված երկու ընկերությունների մասնաբաժինները երկաթուղային տրանսպորտով պղնձի բեռնափոխադրումների ծավալում (տես՝ Գծապատկեր N57):

Գծապատկեր N57

2018թ.-ից մինչև 2022թ.-ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածում երկաթուղային տրանսպորտով արտահանվող պղնձի մասնաբաժինները՝ ըստ առաքող ընկերությունների



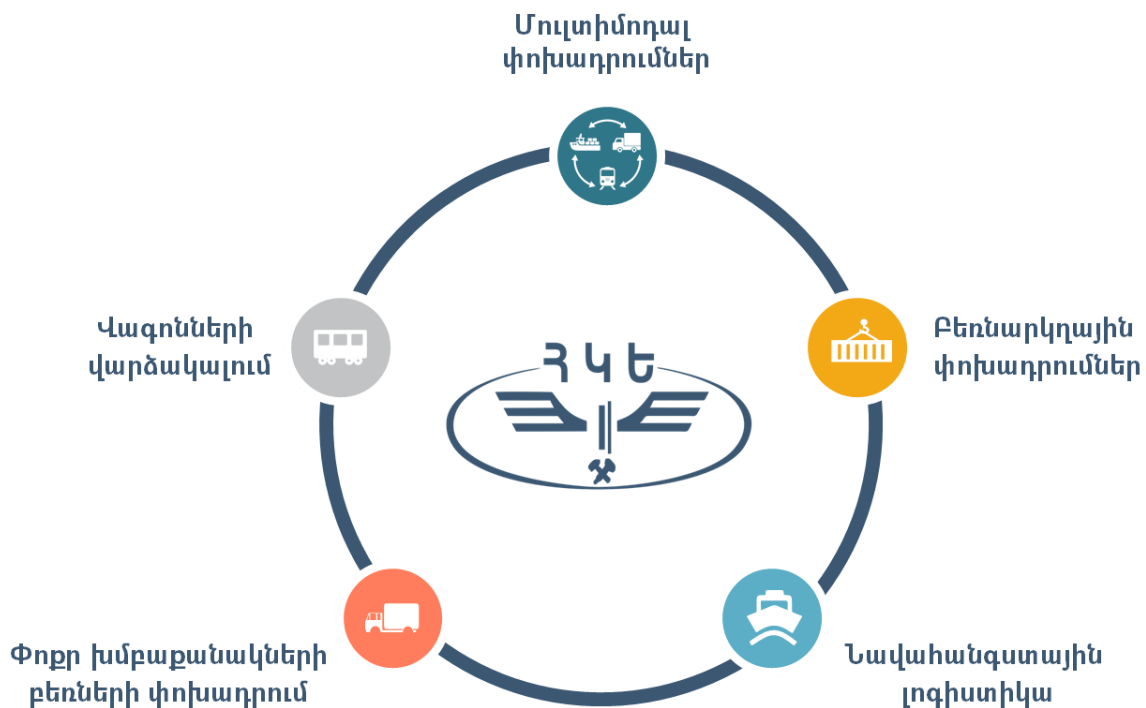
Համաձայն Գծապատկեր N57-ի՝ ուսումնասիրվող ողջ ժամանակահատվածում երկաթուղային տրանսպորտով արտահանվող պղնձի զգալի մասն արտահանվել է «Ն» ընկերության կողմից՝ միջինում շուրջ **80%**: Տարեկան արտահանման ամենամեծ մասնաբաժինը «Ն» ընկերության կողմից դիտարկվել է 2021թ.-ին՝ 87 %: Ինչ վերաբերում է «Ծ» ընկերությանը, վերջինիս բաժին է ընկել երկաթուղային տրանսպորտով պղնձի արտահանման միջինում 20%-ը:

7.1.5 «ՀԿԵ» ՓԲ ընկերության կողմից մատուցվող լրացուցիչ ծառայությունները

Համաձայն «ՀԿԵ» ՓԲ ընկերության կողմից Հանձնաժողով ներկայացված տեղեկատվության՝ ընկերությունը որպես տրանսպորտային գործակալ, մատուցում է նաև **լրացուցիչ** տեսակի ծառայություններ, որոնք են՝ մուլտիմոդալ փոխադրումները, բեռնարկղային փոխադրումները, նավահանգստային լոգիստիկան, ավտոմոբիլային փոխադրումները և վագոնների վարձակալումը (տես՝ Գծապատկեր N58):

Գծապատկեր N58

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից մատուցվող լրացուցիչ ծառայությունների տեսակները



Մուլտիմոդալ փոխադրումները բեռի առաքումն է փուլ առ փուլ, մի քանի տեսակի տրանսպորտային միջոցների օգտագործմամբ: Ընդ որում, տարբեր տեսակի տրանսպորտային միջոցներով իրականացվող բեռնափոխադրման եղանակները (ծովային, գետային, երկաթուղային, ավտոմոբիլային կամ օդային) կարող են համադրվել ցանկացած կոմբինացիաներով:

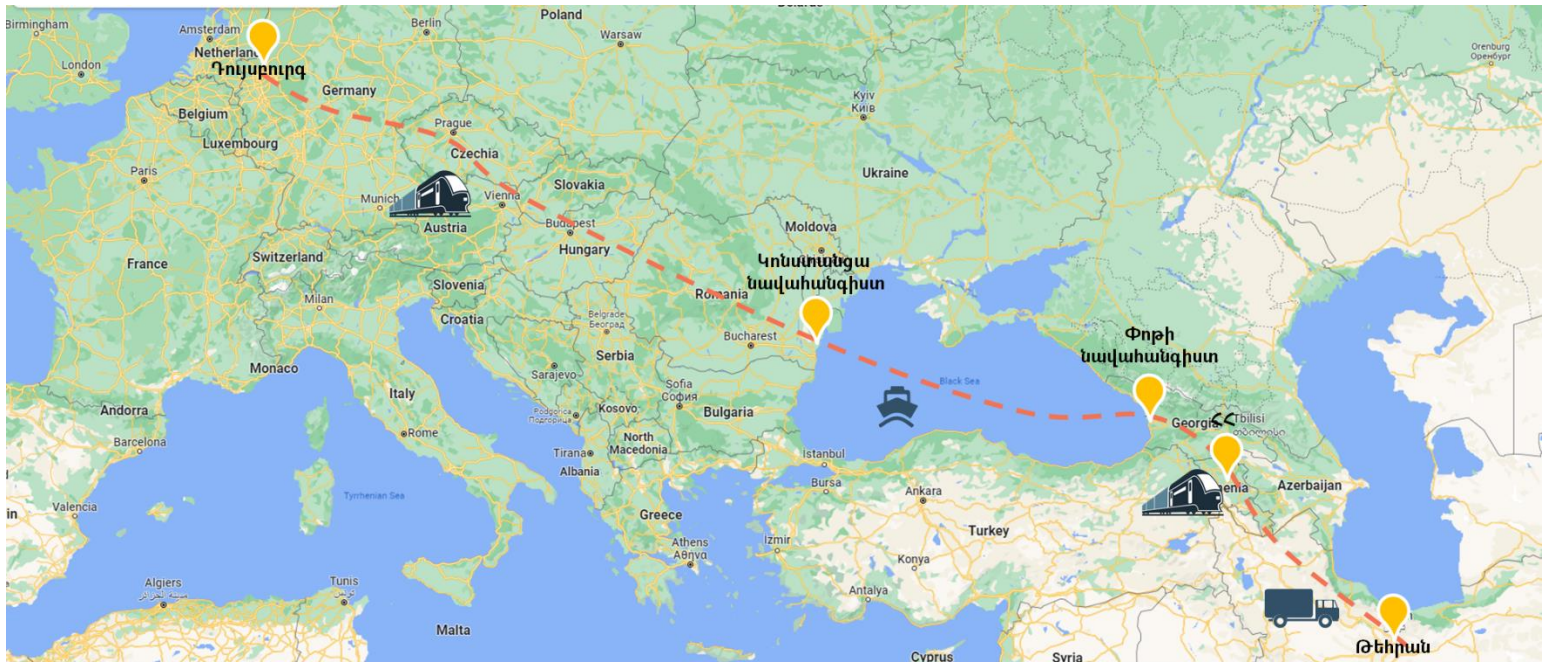
Մուլտիմոդալ բեռնափոխադրումների գործընթացում իրականացվող հիմնական աշխատանքներն են *լոգիստիկ սխեմայի մշակումը, բեռի բեռնումն և ամրացումը, փոխադրումը երկաթուղային, ավտոմոբիլային և ծովային տրանսպորտով*¹⁹:

¹⁹ <https://www.railway.am>

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն հանդիսանում է նաև Եվրոպայի և Իրանի միջև ՀՀ տարածքով բեռնափոխադրման կապող օղակ: Եվրոպայից Իրան բեռների առաջին մուլտիմոդալ փոխադրումը ՀՀ տարածքով իրականացվել է 2016թ.-ին երկաթուղային ենթակառուցվածքի օգտագործմամբ (տես՝ Գծապատկեր N59):

Գծապատկեր N59

Բեռնարկղերի մուլտիմոդալ փոխադրում Եվրոպա-Վրաստան-Հայաստան-Իրան երթուղով Կոնստանցա և Փոթի նավահանգիստներով



Բեռնարկղային փոխադրումը բեռների բեռնարկղային տեղափոխումն է աշխարհի ցանկացած կետից դեպի ՀՀ և հակառակ ուղղությամբ:

Բեռնարկղերով ապրանքների տեղափոխումը Փոթի նավահանգստից դեպի ՀՀ իրականացվում է արագացված բեռնարկղային բլոկ-գնացքով՝ Փոթի/Բաթումի նավահանգիստ – Կարմիր Բլուր/Երևան/Երասխ կայարան երթուղով, առաքման ժամկետը՝ 30 ժամ է: Յուրաքանչյուր տարի «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի բեռնարկղային բլոկ-գնացքով տեղափոխվում է 15 հազար բեռնարկղ:

Բեռնարկղային բեռնափոխադրումների գործընթացում իրականացվող հիմնական աշխատանքներն են *փոխադրումը բեռնարկղային գնացքներում, բեռի ուղեկցումը, առաջին և վերջին մղոնի փոխադրումը:*

Նավահանգստային լոգիստիկան ներառում է բեռի վերաբարձումը, բեռի պահումը, լաստանավի և բալկերի նավավարձը:

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի Տրանսպորտային ծառայությունների կենտրոնը 2017 թվականից կազմակերպում է բեռնափոխադրումներ Կովկաս – Փոթի – Կովկաս երկաթուղային-լաստանավային հաղորդակցություն:

ԵԱՏՄ անդամ երկրների միջև ազատ տրանսպորտային միջանցքների զարգացման շրջանակում 2017 թվականի մարտին մշակվել է միջանցիկ սակագնային դրույքաչափ ԵԱՏՄ անդամ երկրների և Հայաստանի Հանրապետության միջև երկաթուղային տրանսպորտով բեռներ տեղափոխելիս Կովկաս (ՌԴ) – Փոթի (Վրաստան) լաստանավային անցման մասնակցությամբ, որի շրջանակում նախատեսվում է 0,5 գործակիցը 2-րդ և 3-րդ դասի բեռների համար, ՌԴ տարածքով տեղափոխելիս, ՀՀ նշանակետով, Կովկաս-Փոթի լաստանավային անցումով և հակառակ ուղղությամբ:

Փոխադրումների դիվերսիֆիկացման և ԱՊՀ երկրներից դեպի Հայաստանի Հանրապետություն և հակառակ ուղղությամբ բեռների առաքման կայուն երթուղիների ձևավորման նպատակով «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն պայմանավորվածություն է ձեռք բերել Կովկաս-Փոթի գծով ծովային փոխադրողի հետ ծովային ֆրախտի արժեքը 10 տոկոսով նվազեցնելու վերաբերյալ նավի բեռնվածության 80 տոկոսի ապահովման պայմանով:

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն ընդունում է Կովկաս-Փոթի երկաթուղային-լաստանավային անցումով բեռների փոխադրման հայտեր՝ 30-ից 40 միավոր վազոնների խմբաքանակի միանվագ առաքմամբ:

Միաժամանակ, «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի Տրանսպորտային ծառայությունների կենտրոնը կազմակերպում է կանոնավոր բեռնափոխադրումներ Չեռնոմորսկ-Փոթի / Բաթումի և հակառակ ուղղությամբ երկաթուղային-լաստանավային հաղորդակցություն: Պարբերականությունը՝ շաբաթական 3 անգամ:

Զգալի քանակությամբ փոխադրման համար նախատեսվող զանգվածային բեռների առանձին անվանացանկի համար, որը միանվագ ներկայացվում է բեռների նավային խմբաքանակների փոխադրմանը, ինչպես նաև հաշվի առնելով շուկայի կառուցվածքն ու փոխադրումների ուղղությունները, հնարավոր է սահմանել հատուկ դրույքաչափեր՝ պայմանագրային հիմունքներով:

Վազոնների վարձակալումն իրենից ներկայացնում է «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի շարժակազմի վարձակալությամբ տրամադրումը:

Փոքր խմբաքանակների բեռները ընկերության կողմից կարող են փոխադրվել ինչպես ավտոմոբիլային, օդային, այնպես էլ հավաքական փոխադրումների միջոցով:

Ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումները «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից իրականացվում են ԵՄ-ից, ԱՊՀ-ից, Իրանից դեպի ՀՀ և հակառակ ուղղությամբ:

Ընկերության կողմից Հանձնաժողով ներկայացված տեղեկատվության համաձայն՝ յուրաքանչյուր լրացուցիչ ծառայության համար աշխատանքների ծավալը և արժեքը հաշվարկվում են՝ ելնելով կոնտրագենտների արժեքային առաջարկներից դրա մատուցման ամսաթվի դրությամբ:

Ուսումնասիրության շրջանակում «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից Հանձնաժողով ներկայացված տեղեկատվության համաձայն՝ դիտարկվող ժամանակահատվածում ընկերությունը 2022թ.-ի հունվար-հունիս ամիսներին հիմնականում ավտոմոբիլային բեռնափոխադրումների ծառայություն է մատուցել «Ղ» **ընկերությանը** (տես՝ Աղյուսակ N45): Վերջինիս պատվերով

«ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրվել են ցինկապատ գլանափաթեթներ, խողովակներ, թերթեր և ջերմամեկուսիչ:

Աղյուսակ N45

2022թ.-ի հունվարից հունիսն ընկած ժամանակահատվածում «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից ավտոմոբիլային տրանսպորտով «Ղ» ընկերությանը մատուցած բեռնափոխադրման ծառայության տվյալները

Հ/հ	Ճանապարհային ուղին	Ուսումնասիրվող ապրանքախմբի անվանումը	Տեղափոխվող ապրանքի ծավալ (տոննա)	Տեղափոխման հեռավորություն (կմ)	1 տ*կմ բեռնափոխադրման արժեք (դրամ, առանց ԱԱՀ)
1	Բատայսկ-Երևան	ցինկապատ գլանափաթեթներ		1,078	
2	Միներալնիե Վոդի-Երևան	խողովակներ, թերթեր, ջերմամեկուսիչ		2,100	
3	Միներալնիե Վոդի-Երևան	թերթեր, ջերմամեկուսացիչ		2,100	

Աղյուսակ N45-ի տվյալներով 2022թ. -ի առաջին կիսամյակի ընթացքում ՌԴ-ից դեպի ՀՀ «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից ավտոմոբիլային տրանսպորտով փոխադրվել է տոննա ցինկապատ գլանափաթեթներ՝ միջինում 1 տ-կմ-ի հաշվով դրամ արժեքով, և տոննա խողովակներ, թերթեր ու ջերմամեկուսիչ (հավաքական)՝ մոտ դրամ արժեքով:

7.2 «ՀԿԵ» ՓԲ ընկերության կողմից կնքված գործակալության պայմանագրերի ուսումնասիրությունը

Ուսումնասիրության շրջանակում իրականացվել է նաև «ՀԿԵ» ՓԲԸ կողմից Հանձնաժողով ներկայացված պայմանագրերի (մասնավորապես

ընկերությունների հետ կնքված պայմանագրերի) ուսումնասիրություն: Նշվածի արդյունքում պարզ է դարձել, որ

:

:

:

:

7.3 Հայկական երաթուղու համակարգը «Ռուսական երկաթուղիներ» ԲԲԸ-ի կողմից ստեղծված «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի շահագործմանը հանձնելու մասին կոնցեսիոն պայմանագրի ուսումնասիրությունը

ՀՀ կառավարության 2008 թվականի հունվարի 17-ի N 17-Ա որոշման համաձայն՝ հայկական երկաթուղու համակարգը կոնցեսիոն պայմանագրով փոխանցելու մրցույթում հաղթող է ճանաչվել «Ռուսական երկաթուղիներ» բաց բաժնետիրական ընկերությունը և 2008 թվականի փետրվարի 13-ին հայկական երկաթուղու համակարգը կոնցեսիոն պայմանագրով փոխանցվել է «Ռուսական երկաթուղիներ» բաց բաժնետիրական ընկերության կողմից ստեղծված «Հարավկովկասյան երկաթուղի» փակ բաժնետիրական ընկերությանը:

Պայմանագրի համաձայն՝ հայկական երկաթուղու համակարգը Կոնցեսիոններին («ՀԿԵ» ՓԲԸ) է փոխանցվել 30 տարի ժամանակով, որը հետագայում կարող է երկարաձգվել ևս 10 տարով:

Կոնցեսիոն պայմանագրի ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ին **կոնցեսիոն ակտիվները** (երկաթուղային տրանսպորտի օբյեկտներ, անշարժ և շարժական գույք) տրամադրվել է **տիրապետման, օգտագործման, կառավարման, շահագործման, սպասարկման, վերանորոգման և անհրաժեշտ բարելավման իրականացման իրավունքով**, իսկ **շարժակազմը** (ցանկացած գնացքաքարշ, վագոն կամ այլ տեղափոխման միջոց, որը կարող է օգտագործվել երկաթգծի վրա) տրամադրվել է **առքուվաճառքի պայմանագրով**: Փաստորեն՝ **ենթակառուցվածքը պատկանում է ՀՀ-ին, իսկ շարժակազմը՝ «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ին**:

Համաձայն Կոնցեսիոն պայմանագրի՝ որպես մուտքի միանվագ վճար «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն վճարել է **1.7 մլրդ դրամ** գումար, և բացի այդ պարտավորվել է վճարել իր տարեկան համախառն հասույթի 2%-ի չափով գումար՝ բացառությամբ ուղևորափոխադրումներից ստացվող հասույթից:

Կոնցեսիոն պայմանագրում նաև նշված է, որ «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն իրավունք ունի իրականացնելու կիրառվող օրենսդրությամբ չարգելված ցանկացած ձեռնարկատիրական կամ տնտեսական գործունեություն:

Կոնցեսիոն պայմանագրի դրույթների համաձայն՝ «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն ազատ է իր կողմից մատուցվող երկաթուղային փոխադրման ծառայությունների սակագների սահմանման մեջ, բացառությամբ մի քանի դեպքերի, որոնցից են **ՀՀ-ում արտակարգ իրավիճակ հայտարարելը, ռազմավարական նշանակության ապրանքների փոխադրման սակագները** և այլն: Ռազմավարական նշանակության ապրանքների ցանկը սահմանվում է ՀՀ կառավարության որոշմամբ, որով ռազմավարական նշանակության ապրանքներ են համարվում ցորենի սերմացուն, փափուկ ցորենը և փափուկ ցորենի սերմացուն, գարու սերմերը, կարտոֆիլի սերմնացուն, նավթն ու նավթամթերքը, պարարտանյութը, զենք ու

զինամթերքը, կրաքարը, գիպսը, անհիդրիդը և ցեմենտը, որոնց սակագների սահմանման մեջ «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն ազատ չէ:

Հանձնաժողովը, ուսումնասիրելով ռազմավարական նշանակության ապրանքների երկաթուղային բեռնափոխադրման սակագների սահմանման կարգը, պարզել է նաև, որ «Երկաթուղային տրանսպորտի մասին» ՀՀ օրենքի 12-րդ հոդվածի համաձայն՝ **ենթակառուցվածքի կառավարիչն առնվազն տարին մեկ անգամ պետք է կազմի ենթակառուցվածքի վերաբերյալ տեղեկատվություն և հրապարակի այն**, իսկ ենթակառուցվածքի մասին տեղեկատվությունը իր մեջ ներառում է նաև **ռազմավարական նշանակություն ունեցող ապրանքների առավելագույն սակագների** մասին տեղեկատվությունը: Բացի այդ, ՀՀ կառավարության 2009 թվականի թիվ 279-Ն որոշմամբ սահմանված է ենթակառուցվածքի մասին տեղեկատվության մեջ ներառվող տեղեկատվությունների ցանկը և ենթակառուցվածքի վերաբերյալ տեղեկատվությունը Լիազոր մարմնի հետ համաձայնեցնելու կարգը: Մասնավորապես Լիազոր մարմինը նշված ապրանքների առավելագույն սակագների սահմանման վերաբերյալ տրամադրում է իր եզրակացությունը համաձայնության կամ անհամաձայնության մասին՝ դիտողություններով և առաջարկություններով: Այդուհանդերձ, պետք է նշել, որ գործող իրավական դաշտի ուսումնասիրությունից հնարավոր չի եղել գտնել այնպիսի իրավական ակտ, որը հստակորեն կանոնակարգում է **ռազմավարական նշանակության ապրանքների սակագների որոշման** հարցը՝ արդյոք Լիազոր մարմինն է սահմանում, թե սահմանվում են միմյանց հետ քննարկման արդյունքում կամ այլ տարբերակով:

Հաշվի առնելով Ռազմավարական նշանակության ապրանքների կարևորությունը՝ կարծում ենք նշված հարցի կապակցությամբ անհրաժեշտություն կա որոշակի օրենսդրական կարգավորումներ իրականացնելու²⁰, մասնավորապես հստակեցնելու **ռազմավարական նշանակության ապրանքների սակագների որոշման** և սահմանման հարցը:

7.4 «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի սակագնային քաղաքականության ուսումնասիրությունը

Երկաթուղային բեռնափոխադրումների ոլորտի սակագնային քաղաքականության ուսումնասիրության արդյունքում պարզ է դարձել, որ «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն սակագնային քաղաքականությունը մշակում է միջազգային հաղորդակցություններում բեռների փոխադրման համար ԱՊՀ մասնակից պետությունների երկաթուղիների սակագնային քաղաքականության կիրառման հիմնական սկզբունքներին համապատասխան:

Այսպես, 1993 թվականին ԱՊՀ անդամ պետությունները՝ այդ թվում Հայաստանը, ստորագրել են միջազգային համաձայնագիր, որով կարգավորվում է ԱՊՀ անդամ պետությունների երկաթուղային համակարգերի քաղաքականությունը և գործունեությունը միջազգային հաղորդակցությունում:

²⁰ Հարկ է նշել, որ այս խնդիրը բարձրացվել է նաև Հանձնաժողովի կողմից 2014թ.-ին իրականացված երկաթուղային բեռնափոխադրումների ոլորտի ուսումնասիրության արդյունքում:

Ըստ այդ համաձայնագրի՝ յուրաքանչյուր տարի ԱՊՀ անդամ երկրների մասնակիցները համատեղ որոշում են ԱՊՀ սակագնային քաղաքականությունը (այսուհետ՝ ԱՊՀ ՍԲ), որը իր մեջ ներառում է հաջորդ տարվա համար երկաթուղային տրանսպորտով միջազգային հաղորդակցությունում կատարվող փոխադրումների առավելագույն բազային սակագները, մի շարք գործակիցներ, սակագների հաշվման մեխանիզմներ և այլ կարևոր տարրեր:

Ընկերության կողմից յուրաքանչյուր տարի ըստ փոխադրման տեսակների (համապիտանի վագոնով, գլանատակառով, սառնարանային սեկցիաներով, ջերմապահ վագոններով փոխադրում, բեռնված և դատարկ բեռնարկղերի փոխադրում և այլն), փոխադրման հեռավորության, բեռի և բեռնարկղերի ծավալի սահմանվում են փոխադրման սակագները: Ընդ որում, **ուսումնասիրելով «ՀԿԵ» ՓԲԸ 2021 և 2022 թվականների սակագները, պարզ է դարձել, որ դրանք հիմնականում փոփոխության չեն ենթարկվել:**

«ՀԿԵ» ՓԲԸ սակագնային քաղաքականության համաձայն՝ փոխադրման նվազագույն սակագնային հեռավորությունը կազմում է 50 կմ: Այն դեպքում, երբ փոխադրման փաստացի հեռավորությունը 50 կմ-ից պակաս է, վճարը հաշվարկվում է 50 կմ-ի սակագնով: Միաժամանակ, բեռների վագոնային, խմբային և երթուղային փոխադրումների դեպքում վճարը հաշվարկվում է վագոնում յուրաքանչյուր տոննայի դիմաց (հաշվարկային միավոր): Ընդ որում 500 կգ և ավելին կլորացվում է մինչև լրիվ տոննա, իսկ 500 կգ-ից պակաս զանգվածը հաշվի չի առնվում:

ԱՊՀ-ի և «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից հաստատված տարեկան սակագնային քաղաքականության համաձայն՝ փոխադրվող վճարների հաշվարկն իրականացվում է շվեյցարական ֆրանկով: Փոխադրման սակագնային քաղաքականության և լրացուցիչ վճարների դրույքաչափերը ԱՄՆ դոլարի վերահաշվարկելիս սակագնի արժույթով (շվեյցարական ֆրանկով) հաշվարկված դրույքաչափերը բաժանվում են վերահաշվարկի գործակցի, որը սահմանված է՝ ելնելով շվեյցարական ֆրանկի՝ ԱՄՆ դոլարի նկատմամբ միջին հարաբերակցությունից «Ռեյթերս» գործակալության հայտարարությանը նախորդող վերջին 3 ամիսների ընթացքում: ԱՄՆ դոլարի նկատմամբ շվեյցարական ֆրանկի վերահաշվարկի գործակիցը Սակագնային քաղաքականության գործերի վարչության (ՍԲ ԳՎ) կողմից հայտարարվում է կենտրոնացված՝ յուրաքանչյուր եռամսյակի առաջին օրվա համար ոչ ուշ, քան դրա ներդրումից մեկ ամիս առաջ:

Փոխադրվող վճարների գանձումը «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից իրականացվում է ազգային արժույթով: Փոխադրման արժեքի հաշվարկը դրամով կատարվում է ՀՀ կենտրոնական բանկի կողմից, բեռի ընդունմանը նախորդող օրվա ԱՄՆ դոլարի փոխարժեքով՝ համաձայն մեկնման կայարանի դրոշմակնիքի:

Վերլուծելով վերոգրյալը՝ պարզ է դառնում, որ «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից սահմանված փոխադրման արժեքը ԱՄՆ դոլարի վերածելու համար կիրառվում է հետևյալ բանաձևը՝ **ԴՇՖ/ՎԳ**, որտեղ.

ԴՇՖ-շվեյցարական ֆրանկով հաշվարկված փոխադրման դրույքաչափն է,

ՎԳ-վերահաշվարկի գործակիցն է:

Վերջինս իր հերթին հաշվարկվում է շվեյցարական ֆրանկի՝ ԱՄՆ դոլարի նկատմամբ միջին հարաբերակցությունից ելնելով՝ **ՎԳ=CHF/USD**: Այդուհանդերձ, պետք է նշել, որ «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից 2022 թվականի համար հրապարակված վերահաշվարկի գործակիցները տատանվում են 0,92-0,97-ի սահմաններում, ինչը Հանձնաժողովի կողմից մի շարք հարթակներում (<https://www.exchangerates.org.uk/>, www.forbes.com, <https://www.bloomberg.com/> և այլն) հրապարակված փոխարժեքների դիտարկումների համաձայն՝ հանդիսանում է **USD/CHF** հարաբերակցության գործակիցը, իսկ **CHF/USD**-ի գործակիցը միջինում կազմել է **1,02**:

Կարծում ենք, վերահաշվական գործակցի հաշվարկը լրացուցիչ ճշգրտման անհրաժեշտություն ունի, այն առումով՝ արդյոք «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի կողմից դիտարկվում է CHF/USD, թե USD/CHF հարաբերակցությունը:

Երկաթուղային բեռնափոխադրումների ոլորտում ծառայություններ մատուցող ընկերությունները ԱՊՀ ՍԲ-ի արդյունքում որոշված **առավելագույն սակագները կարող են նվազեցնել իրենց տնտեսական գործունեությունից ելնելով**: Մասնավորապես «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն, իր տնտեսական գործունեությունից ելնելով, ինչպես նաև հաշի առնելով շվեյցարական ֆրանկով սահմանված դրույքների վերահաշվարկը՝ կիրառում է ԱՊՀ ՍԲ-ի սակագների նկատմամբ շտկիչ (նվազեցնող) գործակիցներ: Այստեղ կարևոր է շեշտադրում անել այն հանգամանքի վրա, որ փոխադրման արժեքը **ուղիղ համեմատական է շտկիչ գործակցին** (քանի որ ինչքան վերջինս բարձրանա, այնքան կբարձրանա նաև փոխադրավճարը) և **հակադարձ համեմատական է վերահաշվարկի գործակցին**:

Յուրաքանչյուր հաջորդ եռամսյակի համար «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն հրապարակում է նվազեցնող գործակիցների մասին տեղեկատվություն, որով պետք է հաշվարկվեն տվյալ եռամսյակում փոխադրվող բեռների փոխադրավճարները:

Բեռնափոխադրումների փոխադրավճարը հաշվարկելիս՝ կախված փոխադրումների հեռավորությունից, 2022 թվականի ընթացքում «ՀԿԵ» ՓԲԸ կողմից կիրառվել են Աղյուսակ N46-ում նշված գործակիցները: Հաշվի առնելով այն հանգամանքը, որ ընկերության կողմից նվազեցնող գործակիցների սահմանման ժամանակ հաշվի է առնվում նաև ԱՄՆ դոլար և Շվեյցարական ֆրանկ փոխարժեքների հարաբերակցությունը՝ ստորև ներկայացված աղյուսակում նշված է նաև համապատասխան ժամանակահատվածների համար այդ փոխարժեքների հարաբերակցությունը²¹:

Ինչպես ներկայացված է Աղյուսակ N46-ում, 2022 թվականի բեռնափոխադրումների փոխադրավճարները հաշվարկելիս կիրառվող շտկիչ գործակիցները՝ կախված շարժակազմի տեսակի ընտրությունից²² (համապիտանի և մասնագիտական շարժակազմ,

²¹ 1-ին, 2-րդ և 4-րդ եռամսյակների փոխարժեքների գործակիցները վերցված են «ՀԿԵ» ՓԲԸ կողմից հրապարակված տվյալներից, իսկ 3-րդ եռամսյակի տվյալները՝ միջազգային հարթակներից, քանի որ ընկերության կայքում հրապարակված չէ:

²² (բացառությամբ այն շարժակազմի, որի սակագնի դրույքաչափերը նշված են «ՀԿԵ» ՓԲԸ ՍԲ 2-3 հավելվածում, ինչպես նաև քարշային շարժակազմի)

նավթաբենզինային գլանատակառներ և բունկերային կիսավագոններ) և փոխադրումների հեռավորությունից (մինչև 250 կմ և 250 կմ-ից ավել), տարբեր են:

Աղյուսակ N46²³

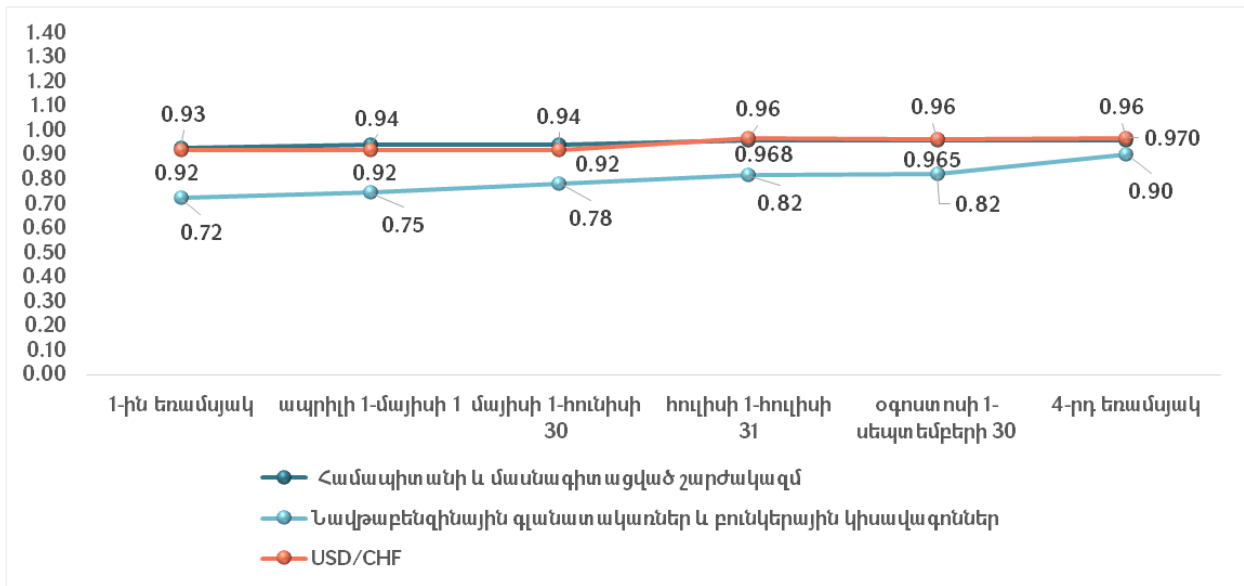
2022 թվականի ընթացքում «ՀԿԵ» ՓԲԸ կողմից կիրառված շտկիչ գործակիցները

Հ/հ	Շարժակազմի տեսակը	Փոխադրման հեռավորություն	Գործակից (2022թ.)					
			1-ին եռամսյակ	ապրիլի 1-մայիսի 1	մայիսի 1-հունիսի 30	հուլիսի 1-հոկտեմբերի 31	օգոստոսի 1-սեպտեմբերի 30	4-րդ եռամսյակ
1	Համապիտանի շարժակազմ և մասնագիտացված շարժակազմ	մինչև 250 կմ	0.93	0.94	0.94	0.96	0.96	0.96
		250 կմ-ից ավելի	1	1	1	1	1	1
2	Նավթաբենզինային գլանատակառներ և բունկերային կիսավագոններ	մինչև 250 կմ	0.72	0.75	0.78	0.82	0.82	0.90
		250 կմ-ից ավելի	0.78	0.80	0.84	0.89	0.89	0.98
3	Փոխարժեք (ԱՄՆ դոլար/Շվեյցարական Ֆրանկ)	-	0.92	0.92	0.92	0.966	0.966	0.970

Այսպես, համապիտանի և մասնագիտական շարժակազմով մինչև 250 կմ հեռավորությամբ փոխադրվող բեռների համար սահմանված շտկիչ գործակիցները 2022 թվականի ընթացքում ունեցել են աճման միտում՝ 0,93-ից հասնելով մինչև 0,96: Միաժամանակ, նավթաբենզինային գլանատակառներով և բունկերային կիսավագոններով նույն՝ մինչև 250 կմ հեռավորությամբ տեղափոխման համար սահմանված գործակիցները ևս աճել են, սակայն դիտարկվող ամբողջ ժամանակահատվածում ունեցել են ավելի ցածր մակարդակ:

²³ <https://www.railway.am/ctu/armdocuments>

2022 թվականի ընթացքում մինչև 250 կմ հեռավորությամբ փոխադրվող բեռների համար սահմանված շտկիչ գործակիցները և վերահաշվարկի գործակիցը



Փոխարժեքի վերահաշվարկի գործակցի հետ համեմատական վերլուծություն իրականացնելու արդյունքում (տես՝ Գծապատկեր N60) պարզ է դարձել, որ համապիտանի և մասնագիտական շարժակազմով մինչև 250 կմ հեռավորությամբ փոխադրումների համար կիրառվող գործակիցը գրեթե համընկնում է վերահաշվարկի գործակցին:

Նավթաբենզինային գլանատակառուներով և բունկերային կիսավագոններով տեղափոխվող բեռների համար սահմանված գործակիցների փոփոխման ուղղությունը ևս գրեթե համընկնում է վերահաշվարկի գործակցի փոփոխման ուղղությանը:

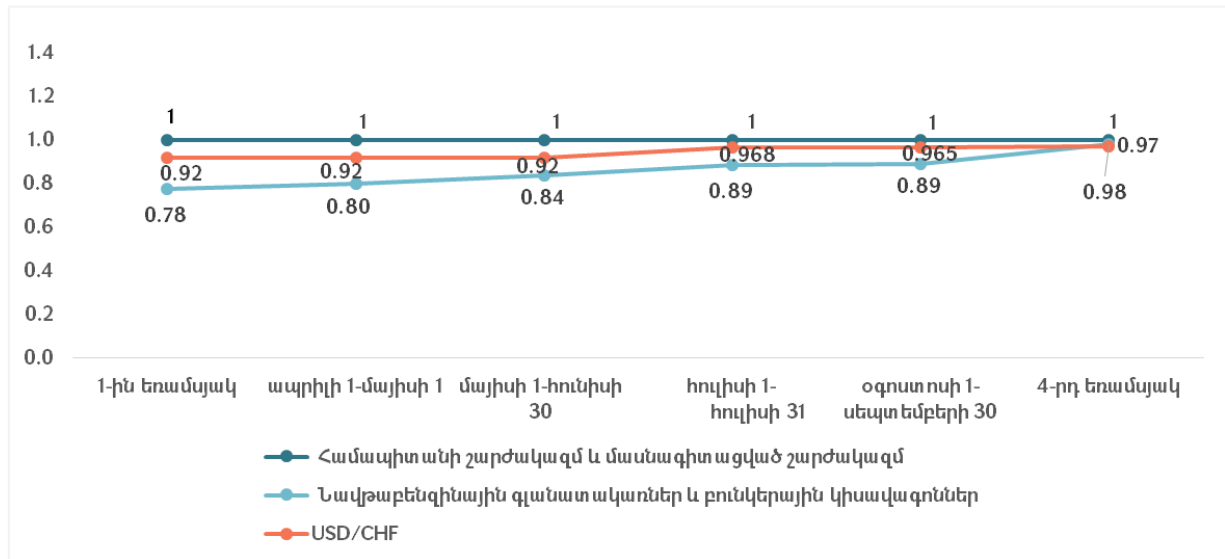
Վերը նշված հանգամանքներից կարող ենք եզրակացնել, որ «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն մեծամասամբ, ելնելով վերահաշվարկի գործակցի փոփոխությունից, այնպիսի շտկիչ գործակիցներ է սահմանում, որպեսզի նախապես սահմանված փոխադրման բազային դրույքաչափը ԱՄՆ դոլարով հաշվարկելիս փոխանակման կուրսի տատանումը ազդեցություն չունենա ծառայության վերջնական գնի վրա (ծառայության արժեքը չնվազի):

Դիտարկելով 250 կմ-ից ավել հեռավորությամբ տեղափոխվող բեռների համար 2022 թվականին սահմանված շտկիչ գործակիցները (տես՝ Աղյուսակ N46)՝ կարելի է ասել, որ համապիտանի և մասնագիտական շարժակազմով իրականացվող բեռնափոխադրումների համար այս հեռավորության դեպքում շտկիչ գործակիցը չի գործում, քանի որ այն դիտարկվող ողջ ժամանակահատվածում հավասար է 1-ի: Այլ է պատկերը նավթաբենզինային գլանատակառուներով և բունկերային կիսավագոններով 250 կմ-ից ավել հեռավորությամբ տեղափոխվող բեռների դեպքում: Դիտարկվող ժամանակահատվածում տվյալ շտկիչ գործակիցը 0,78-ից հասել է մինչև 0,98-ի՝ աճելով շուրջ 26 տոկոսով, ինչի արդյունքում,

փաստորեն, տվյալ շարժակազմով իրականացվող բեռնափոխադրումների վճարը ևս ավելացել է 26 տոկոսով:

Գծապատկեր N61

2022 թվականի ընթացքում 250 կմ-ից ավելի հեռավորությամբ փոխադրվող բեռների համար սահմանված շտկիչ գործակիցները և վերահաշվարկի գործակիցը



Ինչ վերաբերում է 250 կմ-ից ավելի հեռավորությամբ տեղափոխվող բեռների համար կիրառվող շտկիչ գործակիցների և փոխարժեքի վերահաշվարկի գործակցի համեմատական վերլուծությանը (տես՝ Գծապատկեր N61), պետք է նշել, որ նավթաբենզինային գլանատակառուներով և բունկերային կիսավագոններով տեղափոխվող բեռների դեպքում ևս «ՀԿԵ» ՓԲԸ գնային քաղաքականությունն այնպիսին է, որ հիմնականում շտկիչ գործակիցների միջոցով կոնպենսացվում է վերահաշվարկի գործակցի փոփոխությունը՝ պահպանելով ծառայության նախնական դրույքաչափը կամ նախորդող եռամսյակի համեմատությամբ ավելացնելով ծառայության արժեքը:

Բացի վերը նկարագրված շտկիչ գործակիցներից, «ՀԿԵ» ՓԲԸ կողմից միջազգային հաղորդակցությունում բեռների փոխադրման համար փոխադրավճարը հաշվարկելիս կիրառվում են նաև լրացուցիչ գործակիցներ (տես՝ Աղյուսակ N47):

Աղյուսակ N47

2022 թվականի ընթացքում «ՀԿԵ» ՓԲԸ կողմից կիրառված լրացուցիչ շտկիչ գործակիցները

Հ/հ	Հաղորդակցության տեսակը	Փոխադրման հեռավորություն	Գործակից (2022թ.)						
			1-ին եռամսյակ	ապրիլի 1-մայիսի 1	մայիսի 1-հունիսի 1	հունիսի 2-հունիսի 30	հուլիսի 1-հուլիսի 31	օգոստոսի 1-սեպտեմբերի 30	4-րդ եռամսյակ
1	Արտահանում	մինչև 250 կմ	1.000	1.000	1.010	1.010	1.010	1.175	1.175
		250 կմ-ից ավելի	1.010	1.010	1.020	1.020	1.020	1.186	1.186
2	Ներմուծում	մինչև 250 կմ	0.960	0.960	0.960	0.980	1.000	1.106	1.106
		250 կմ-ից ավելի	0.970	0.970	0.970	0.990	1.000	1.129	1.129
3	Փոխարժեք (ԱՄՆ դոլար/Շվեյցարական ֆրանկ)	-	0.92	0.92	0.92	0.92	0.966	0.966	0.970

Լրացուցիչ շտկիչ գործակիցները տարանջատված են ըստ արտահանման և ներմուծման, ինչպես նաև ըստ հեռավորությունների: Աղյուսակ N47-ի տվյալների համաձայն՝ երկաթուղային տրանսպորտով բեռների արտահանման համար 2022 թվականի ընթացքում սահմանված են միջինում 4 տոկոսով ավելի բարձր լրացուցիչ գործակիցներ, քան ներմուծման դեպքում՝ **այդ չափով ավելի բարձր պահելով արտահանման համար կիրառվող փոխադրավճարը**: Հարկ է նշել, որ արտահանման դեպքում «ՀԿԵ» ՓԲԸ կողմից 2022 թվականի ողջ ընթացքում կիրառված լրացուցիչ գործակիցների (հիմնականում 1-ից բարձր) միջոցով նախապես սահմանված փոխադրման դրույքաչափերը բարձրացվել են, իսկ ներմուծման դեպքում՝ նախնական փոխադրման դրույքաչափերի բարձրացումը տեղի է ունեցել հուլիս ամսից սկսած, երբ նաև վերահաշվարկի գործակցի բարձրացում է տեղի ունեցել՝ 0,92-ից հասնելով 0,966-ի:

7.5 «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի տնտեսական գործունեության տվյալների ուսումնասիրությունը

Ուսումնասիրության շրջանակում Հանձնաժողովն անդրադարձել է «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի 2018 թվականից մինչև 2022 թվականի հունիս ամիսն ընկած ժամանակահատվածի տնտեսական գործունեության արդյունքներին (տես՝ Աղյուսակ N48):

Աղյուսակ N48

2018թ.-ից մինչև 2022թ.-ի հունիսն ընկած ժամանակահատվածի ընթացքում «ՀԿԵ» ՓԲԸ տնտեսական գործունեության արդյունքները

Հ/հ	Ցուցանիշ	2018 թ.		2019 թ.		2020 թ.		2021 թ.		2022 թ. հունվար-հունիս	
		(հազար դրամ, առանց ԱԱՀ)	%	(հազար դրամ, առանց ԱԱՀ)	%	(հազար դրամ, առանց ԱԱՀ)	%	(հազար դրամ, առանց ԱԱՀ)	%	(հազար դրամ, առանց ԱԱՀ)	%
1	Ընդամենը հասույթ, այդ թվում՝										
1.1	երկաթուղով ընդհանուր բեռնափոխադրումներից										
1.2	ուղևորափոխադրումներից										
1.3	այլ գործառնական եկամուտներ										
1.4	ֆինանսական եկամուտներ										
2	Ընդամենը ծխեր, այդ թվում՝										
2.1	երկաթուղային բեռնափոխադրումներից										
2.2	ուղևորափոխադրումներից										
2.3	այլ գործառնական ծախսեր										
2.4	ֆինանսական ծախսերից										
2.5	շահույթային հարկ										
3	Շահույթ (վնաս) (1-2)										
4	Շահութաբերության մակարդակ (3/1)										

Աղյուսակ N48-ի տվյալների համաձայն՝ 2018 թվականից մինչև 2022 թվականի հունիս ամիսն ընկած ողջ ժամանակահատվածում «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի հասույթի զգալի մասը՝ միջինում %-ը, գեներացվել է երկաթուղային ընդհանուր բեռնափոխադրումներից՝ ներմուծում, արտահանում, ներհանրապետական բեռնափոխադրումներ: Այլ գործունեությունից, այդ թվում՝ ավտոմոբիլային և այլ տեսակի տրանսպորտային միջոցներով

բեռնափոխադրումներից, ենթակառուցվածքի վարձակալությունից ստացված հասույթը դիտարկվող ժամանակահատվածում կազմել է ընկերության հասույթի միջինում %-ը: Դիտարկելով ուղևորափոխադրումների հետ կապված ընկերության գործունեությունը՝ պարզ է դառնում, որ այս ոլորտում ընկերությունն աշխատում է մեծ վնասով, ինչն էլ, ըստ Կոնցեսիոն պայմանագրի, որոշակի չափով սուբսիդավորվում է ՀՀ կողմից:

Այսպես, ՀՀ-ն սուբսիդավորում է (մասնակի փոխհատուցում է) համաձայնեցված ծավալներով և ուղղություններով ուղևորափոխադրումների կոնցեսիոնների տարեկան վնասը կոնցեսիոնների կողմից անկախ աուդիտորի կողմից այդ վնասների հաստատված հաշվարկների ներկայացման պարագայում: Սուբսիդիայի համաձայնեցված չափը կազմում է 2009-2010 թվականներին՝ 10 տոկոս, 2011-2012 թվականներին՝ 15 տոկոս, 2013 թվականին՝ 20 տոկոս, 2014-2015 թվականներին՝ 25 տոկոս, 2016 թվականից մինչև 2038 թվականը՝ 30 տոկոս՝ ուղևորափոխադրումային ծառայությունների վնասի նկատմամբ:

Անդրադառնալով «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի շահութաբերության տարեկան միջին մակարդակին՝ կարող ենք նշել, որ 2018-2021 թվականների ընթացքում ընկերության շահութաբերության միջին մակարդակը կազմել է տոկոս: Ընդ որում 2018 թվականից մինչև 2020 թվականն ընկած ժամանակահատվածում տվյալ ցուցանիշն ունեցել է միտում՝ տոկոսից հասնելով տոկոսի, իսկ 2021 թվականին ընկերության ընդհանուր շահութաբերության մակարդակը է տոկոսային կետով:

Այլ է պատկերը, երբ դիտարկվում է «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի շահութաբերության մակարդակը միայն երկաթուղային բեռնափոխադրումների ոլորտում ընկերության գործունեությունը դիտարկելիս (տես՝ Աղյուսակ N49)

Աղյուսակ N49

2018-2021 թվականների ընթացքում «ՀԿԵ» ՓԲԸ տնտեսական գործունեության արդյունքները երկաթուղային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների իրականացման ոլորտում (ներմուծում, արտահանում, ներհանրապետական)

Հ/հ	Ցուցանիշ (հազար դրամ, առանց ԱԱՀ)	2018 թ.	2019 թ.	2020 թ.	2021 թ.
1	Ընդամենը հասույթ				
2	Ընդամենը ծախսեր, այդ թվում՝				
2.1	Աշխատավարձ				
2.2	Մաշվածություն				
2.3	Օգտագործված նյութեր				
2.4	Էլեկտրաէներգիա				
2.5	Վառելիք				
2.6	Այլ ծախսեր				
3	Շահույթ (վնաս) (1-2)				
4	Շահութաբերության մակարդակ (3/1)				

Աղյուսակ N49-ի տվյալների համաձայն՝ երկաթուղային տրանսպորտով բեռնափոխադրումների իրականացման ոլորտում 2018-2021 թվականների ընթացքում «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի շահութաբերության մակարդակը կազմել է միջինում %: Նշված ցուցանիշի ամենաբարձր մակարդակը գրանցվել է 2019 թվականին՝ %: 2020 թվականի տվյալներով՝ երկաթուղային բեռնափոխադրումների ոլորտում ընկերության շահութաբերության մակարդակը է շուրջ տոկոսային կետով, ինչը հիմնականում պայմանավորված է

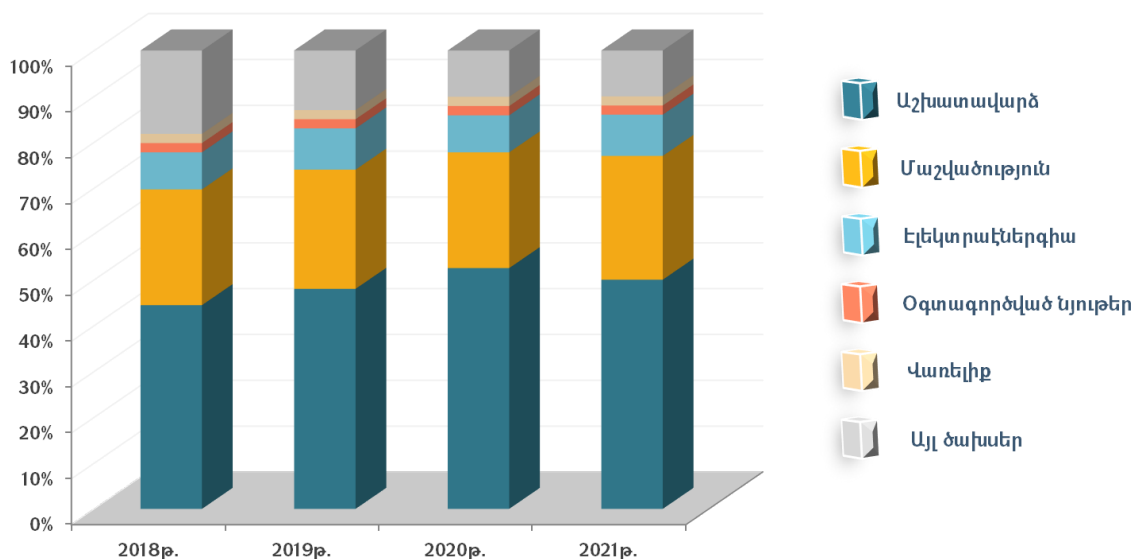
: 2021 թվականին

շահութաբերության մակարդակը:

Հանձնաժողովի կողմից դիտարկվել է նաև երկաթուղային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումների մասով «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի ծախսային բաղադրիչների կառուցվածքը (տես՝ Գծապատկեր N62):

Գծապատկեր N62

2018-2021 թվականների ընթացքում երկաթուղային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումների մասով «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի ծախսային բաղադրիչների կառուցվածքը



Գծապատկեր N62-ի տվյալների համաձայն՝ 2018 – 2021 թվականների ընթացքում երկաթուղային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումների մասով «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ի ծախսային բաղադրիչների մեջ ամենամեծ տեսակարար կշիռն ունի աշխատավարձը՝ միջինում տոկոս: Մաշվածության, էլեկտրաէներգիայի, օգտագործված նյութերի և վառելիքի մասնաբաժինները ծախսերի կառուցվածքում կազմում են համապատասխանաբար և տոկոս:

8. ՈՒՍՈՒՄՆԱՍԻՐՈՒԹՅԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆՔՈՒՄ ԲԱՑԱՀԱՅՏՎԱԾ ԽՆԴԻՐՆԵՐԸ ԵՎ ԴՐԱՆՑ ԼՈՒԾՄԱՆՆ ՈՒՂՂՎԱԾ ԱՌԱՋԱՐԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐ

Ամփոփելով բեռնափոխադրման ծառայությունների մատուցման ոլորտում իրականացված ուսումնասիրության արդյունքները՝ Հանձնաժողովի կողմից առանձնացվել են ոլորտում առկա խնդիրները և դրանց լուծման ուղղությամբ իրականացվել են առաջարկություններ, որոնք ներկայացված են ստորև:

8.1 Օրենսդրաիրավական կարգավորումների վերաբերյալ

✂ ՀՀ հարկային օրենսգրքով օտարերկրյա գրանցում ունեցող բեռնատար ավտոտրանսպորտային միջոցներով ՀՀ ավտոմոբիլային ճանապարհներից օգտվելու համար **ճանապարհային հարկը հաշվարկվում է ՀՀ մուտքի յուրաքանչյուր 15 օրվա համար՝** ըստ ավտոտրանսպորտային միջոցի թույլատրելի առավելագույն զանգվածի:

✓ Համեմատական վերլուծություն իրականացնելու արդյունքում Հանձնաժողովը գտնում է, որ **միջազգային բեռնափոխադրումների ոլորտում ՀՀ գրավչությունը բարձրացնելու նպատակով** կարելի է ճանապարհային հարկի դրույքաչափի սահմանման առավել ճկուն համակարգ ներդնել՝ նախ ուսումնասիրելով օտարերկրյա բեռնափոխադրողների ՀՀ-ում գտնվելու ժամանակահատվածի վիճակագրությունը, այնուհետև դրույքաչափերը սահմանելիս հաշվի առնելով ինչպես այդ բեռնափոխադրող ընկերությունների ՀՀ-ում գտնվելու ժամանակահատվածը, այնպես էլ ճանապարհի երկարությունը: Վերջինս հնարավորություն կստեղծի բարձրացնելու տարածաշրջանում ՀՀ մրցունակությունը միջազգային բեռնափոխադրումների ոլորտում:

8.2 Ավտոմոբիլային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումների վերաբերյալ

✂ Ինչպես բեռնափոխադրող, այնպես էլ այդ ծառայություններից օգտվող ընկերությունների կողմից Հանձնաժողով ներկայացված տեղեկատվության վերլուծության, ինչպես նաև վերջիններիս հետ ունեցած քննարկումների արդյունքում պարզ է դարձել, որ բեռնափոխադրման ոլորտում գները, սովորաբար, մրցակից ընկերությունների կողմից **միմյանց շատ մոտ են սահմանվում և ունեն տատանման նույն ուղղությունը**, քանի որ **բեռնափոխադրող ընկերությունները չունեն գնագոյացման հստակ մեխանիզմներ** և որևէ տրամաբանություն դրված չէ գների որոշման հիմքում, այլ գները սահմանվում են՝ ելնելով տվյալ պահին մրցակիցների կողմից առաջարկվող գներից (ոլորտում ձևավորված միջին գին):

✂ Ռուսաստանում առկա խնդիրների հետևանքով ներկայումս հայկական բեռնափոխադրող ընկերությունների տրանսպորտային միջոցները ՀՀ-ից դեպի ՌԴ-ի ճանապարհին ՌԴ անցակետերում անվտանգության նկատառումներից ելնելով 3 անգամ ռապիսքան (rapiscan) են անցնում՝ անկախ բեռնված կամ դատարկ լինելու հանգամանքից: Նշվածի հետևանքով հերթերն ավելի են գոյանում և նախկին 1-2 օրվա փոխարեն ընկերությունները 20 և ավել օր կորցնում են ճանապարհին, իսկ 21-րդ օրվանից հաշված յուրաքանչյուր հաջորդ օրվա համար Վրաստանում սահմանված է մոտ 50 լարի տուգանք: Տվյալ խնդրի հետևանքով նաև տուժում են վարորդները՝ երկար ու անորոշ ժամանակ անցկացնելով ճանապարհին, իսկ որոշ դեպքերում՝ հրաժարվելով աշխատանքից:

Բացի այդ, արագ փչացող ապրանքներ, այդ թվում՝ պաղեցված ձուկ և ձկնամթերք տեղափոխող ընկերությունների կողմից բարձրացվել է մի խնդիր, որի համաձայն՝ տվյալ արագ փչացող ապրանքի նկատմամբ Վրաստանում ցուցաբերվում է նույն մոտեցումը, ինչ այլ բեռների դեպքում: Նշվածի արդյունքում որոշ խոշոր ընկերությունների կողմից ներկայումս դադարեցվել է ձկնամթերքի արտահանումը, քանի որ մինչև նպատակային վայր հասնելը ձկնամթերքի պահպանության ժամկետը մոտենում է ավարտին:

Վերոգրյալը զգալի ֆինանսական խնդիրներ է առաջացնում ինչպես տվյալ ապրանքն արտահանող ընկերությունների համար, այնպես էլ սպառնալիք է հանդիսանում տվյալ ոլորտի համար:

8.3 Երկաթուղային տրանսպորտով իրականացվող բեռնափոխադրումների վերաբերյալ

✂ «ՀԿԵ» ՓԲԸ պայմանագրերի ուսումնասիրության արդյունքում պարզ է դարձել, որ

:

:

:

:

✂ Կոնցեսիոն պայմանագրի դրույթների համաձայն՝ «ՀԿԵ» ՓԲԸ-ն ազատ է իր կողմից մատուցվող երկաթուղային փոխադրման ծառայությունների սակագների սահմանման մեջ՝ բացառությամբ մի քանի դեպքերի, որոնցից են **ՀՀ-ում արտակարգ իրավիճակ հայտարարելը, ռազմավարական նշանակության ապրանքների փոխադրման սակագները** և այլն: Տվյալ պարագայում լիազոր մարմինը նշված ապրանքների առավելագույն սակագների սահմանման վերաբերյալ տրամադրում է իր եզրակացությունը համաձայնության կամ անհամաձայնության մասին՝ դիտողություններով և առաջարկություններով: Այդուհանդերձ, պետք է նշել, որ գործող իրավական դաշտի ուսումնասիրությունից հնարավոր չի եղել գտնել այնպիսի իրավական ակտ, որը հստակորեն կանոնակարգում է **ռազմավարական նշանակության ապրանքների սակագների որոշման** հարցը: Այն էարդյոք Լիազոր մարմինն է սահմանում, թե սահմանվում են միմյանց հետ քննարկման արդյունքում կամ այլ տարբերակով:

✓ Հանձնաժողովի կարծիքով, հաշվի առնելով ՀՀ աշխարհաքաղաքական պայմանները, անհրաժեշտ է օրենսդրությամբ կանոնակարգել **ռազմավարական նշանակության ապրանքների երկաթուղային տրանսպորտով փոխադրման սակագների որոշման կարգը**: