

**С.С. ЧИБУХЧЯН, Г.С. ЧИБУХЧЯН**

## **АВТОТРАНСПОРТ ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА - ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ**

Представлены основные экономические показатели в странах Евразийского экономического союза (ЕАЭС) за 2017 год. Рассматриваются современное состояние автомобильного транспорта в ЕАЭС и вопросы его развития как эффективного инструмента развития грузо- и пассажироперевозок в ЕАЭС. Представлены статистические показатели по автотранспорту, необходимые шаги по развитию конкурентоспособных услуг в сфере автотранспортных перевозок.

**Ключевые слова:** Евразийский экономический союз, транспорт, автомобиль, грузоперевозки, пассажироперевозки, рынки, конкурентоспособность.

**Введение.** Евразийский экономический союз (далее – ЕАЭС, Союз) – самое крупное межгосударственное образование в мире. Его территория занимает 20 млн кв<sup>2</sup>, или 15% мировой суши. ЕАЭС - лидер по добыче нефти (включая газовый конденсат) и естественного газа. В 2017 г. в целом по ЕАЭС наблюдалась положительная динамика промышленного производства, продукции сельского хозяйства, грузо- и пассажирооборота, розничной торговли, объемов внешней и взаимной торговли [1]. В 2017г. валовой внутренний продукт стран-участниц вырос на 1,8%, промышленное производство увеличилось на 1,7%, а сельскохозяйственное – на 2,5%. Кроме того, снизился уровень инфляции во всех государствах: в среднем по Союзу - до 3,1%. Улучшилось состояние внешней и внутренней торговли. Отмечено увеличение промышленного производства во всех государствах – членах ЕАЭС, продукции сельского хозяйства – в Беларуси (на 4,1%), Казахстане (на 2,9%), Кыргызстане (на 2,2%) и России (на 2,4%), объема выполненных строительных работ – в Армении (на 37,7%), Казахстане (на 1,9%), грузо- и пассажирооборота, розничной торговли – во всех государствах – членах ЕАЭС.

Объем перевозок грузов транспортом государств – членов ЕАЭС в 2017 г. составил 12401,1 млн тонн и, по сравнению с аналогичным периодом 2016 г., увеличился на 2,7% [2]. Объем перевозок грузов (без трубопро-водного транспорта) за этот период увеличился на 2,4% и составил 10903,7 млн тонн. Рост перевозок грузов всеми видами транспорта – ключевой показатель экономической активности предприятий в странах ЕАЭС.

В 2017 г. грузооборот всех видов транспорта государств – членов ЕАЭС составил 6172,3 млрд тонна-км, что на 5,6% больше, чем в 2016 г. Объем

грузооборота (без трубопроводного транспорта) по сравнению с 2016 г. увеличился на 5,9% и составил 3 366,9 *млрд тонна-км*.

Пассажиروоборот государств – членов ЕАЭС в 2017 г., по сравнению с аналогичным периодом 2016 г., увеличился на 6,8% [2] и составил 811,1 *млрд пассажиро-км*. В 2017 г. объем перевозок пассажиров составил 37,8 *млрд человек*, что на 1% больше, чем в 2016 г.

В первом полугодии 2018 г. в целом по Союзу наблюдалась положительная динамика промышленного производства, производства продукции сельского хозяйства, грузооборота, пассажирооборота, оборота розничной торговли. В структуре промышленного производства ЕАЭС в первом полугодии 2018 г. наибольший удельный вес занимала обрабатывающая промышленность (62,2%). Ее доля уменьшилась по сравнению с 2017 г. на 1,3% пункта. Удельный вес горнодобывающей промышленности и разработки карьеров составил 27,4% (увеличился на 2,3% пункта). Доля электроснабжения, подачи газа, пара и воздушного кондиционирования составила 8,9% (уменьшение на 0,9% пункта). Доля водоснабжения, канализационной системы, контроля над сбором и распределением отходов, по сравнению с январем – июнем 2017 г., уменьшилась на 0,1% пункта и составила в январе – июне 2018 г. 1,5%.

В первом полугодии 2018 г. в хозяйствах всех категорий государств – членов ЕАЭС производство продукции сельского хозяйства составило 34,5 *млрд долларов США* и увеличилось по сравнению с 2017 г. в постоянных ценах на 2,4% (в первом полугодии 2017 г. по сравнению с 2016 г. – увеличение на 0,6%).

Объем выполненных строительных работ в государствах – членах ЕАЭС в первом полугодии 2018 г. составил 55,8 *млрд долларов США*, что в постоянных ценах на 0,2% меньше, чем в 2017 г. (в первом полугодии 2017 г. по сравнению с 2016 г. – на 3,1% меньше).

### **1. Автомобильный транспорт**

Автомобильный транспорт является одним из основных видов транспорта, обеспечивающим внешнеэкономические связи между государствами – членами Союза, при этом играя важную роль в цепи доставки грузов всеми видами транспорта, и обеспечивает более 80% общего объема перевозок грузов в государствах – членах Союза. Объем перевозок грузов транспортом государств – членов ЕАЭС в первом полугодии 2018 г. составил 5829,5 *млн тонн* и, по сравнению с аналогичным периодом 2017 г., увеличился на 3,7%. Объем перевозок грузов (без трубопроводного транспорта) за этот период увеличился на 3,3% и составил 5 036,6 *млн тонн*. В первом полугодии 2018 г. грузооборот всех видов транспорта государств – членов ЕАЭС составил 3124,2 *млрд тонна-км*, что на 3,5% больше, чем в 2017 г. Объем грузооборота (без трубопроводного

транспорта) по сравнению с 2017 г. увеличился на 4,5% и составил 1 698,4 млрд тонна-км.

Объем перевозок пассажиров в первом полугодии 2018 г. составил 18,4 млрд человек, что на 0,7% больше, чем с аналогичным периодом 2017 г. Пассажирооборот государств – членов ЕАЭС в первом полугодии 2018 г., по сравнению с аналогичным периодом 2017 г., увеличился на 5,9% и составил 392,9 млрд пассажиро-км.

Автомобильные грузоперевозки – наиболее уязвимый сегмент рынка от экономических санкций и рецессии экономики [3]. По результатам опроса участников рынка – транспортных и логистических компаний, были выявлены основные факторы, повлиявшие на показатели работы автомобильного транспорта в 2015-2016 гг. [3]:

- сокращение реального ВВП и объемов внешней торговли;
- снижение деловой активности и инвестиционного спроса;
- изменение географии внешнеэкономических и транспортных связей;
- девальвация национальных валют, рост стоимости кредита и лизинговых платежей для автотранспортного бизнеса;
- падение промышленного производства и строительного бизнеса, реальных доходов населения и розничного товарооборота, а также санкции, приводившие к снижению спроса на автомобильные перевозки;
- ослабление рубля, высокий уровень инфляции, рост кредитных ставок и, как следствие, увеличение расходов на транспортировку грузов;
- ужесточение регулирования отрасли: новые правила для автоперевозчиков, утилизационный сбор, введенная в действие система взимания платы с транспортных средств, имеющих разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования федерального значения, новый Порядок оснащения транспортных средств устройствами контроля труда и отдыха водителей (тахографы), способствующие дополнительному росту затрат и стоимости перевозок грузов автомобильным транспортом;
- рост операционных расходов автотранспортного бизнеса (страхование, топливо, утилизационный сбор, дорожные сборы и сборы за ущерб, наносимый инфраструктуре и др.);
- повышение рисков неплатежей со стороны заказчика, что спровоцировало банкротство мелких и средних транспортных и логистических компаний;
- постоянный рост цен на топливо: расходы на топливо являются одной из основных статей затрат автомобильных перевозчиков, на нее приходится более 30% затрат.

Однако, несмотря на перечисленные трудности, автомобильная отрасль, являясь одним из ключевых элементов развития предпринимательства, особенно малого и среднего, продолжает обслуживать практически все отрасли экономики, проявляя коммерческую маневренность и технологическую активность при взаимодействии с другими видами транспорта.

По экспертным оценкам, на российском рынке автоперевозок порядка 25...30% всех операций совершаются без оформления договора на перевозку и, таким образом, не учитываются статистикой. Планируемый ввод внутренней электронной накладной призван вывести из "тени" значительный сегмент автоперевозок, что, как и в Республике Армения, также скажется на результатах статистического учета работы автотранспортного сектора и в других странах ЕАЭС.

В настоящее время имеются различия в законодательном и нормативном правовом регулировании автомобильного транспорта, барьеры в области доступа на рынок и при пересечении границ, а также недостаточная эффективность логистических цепочек поставок, которые приводят к тому, что доля транспортных издержек в цене перевозимых товаров составляет в государствах-членах ЕАЭС до 15...20%, что, как минимум, вдвое выше, чем аналогичный показатель в ЕС. Все это создает неблагоприятную обстановку для повышения конкурентоспособности автотранспортных услуг.

## **2. Характеристика рынка перевозок автомобильным транспортом.**

### **2.1. Перевозки грузов автомобильным транспортом.**

По официальным данным уполномоченных органов в сфере статистики государств – членов ЕАЭС, автомобильным транспортом государств-членов ЕАЭС в 2017 г. перевезено 8965,5 млн тонн, что составило 82% от общего объема перевозок грузов транспортом (без трубопроводного транспорта), и в сравнении с аналогичным периодом 2016 г. этот показатель увеличился на 5,0% (табл.1) [4]. В целом отмечается тенденция к постепенному увеличению объема перевозок грузов автомобильным транспортом во всех государствах – членах Союза, в среднем - на 2%: в Беларуси – 2,5%, в Казахстане – 3,8%, в Кыргызстане – 1,6%, в России – 0,3%. Устойчивый глобальный прирост объемов перевозок грузов автомобильным транспортом, пик которого пришелся на 2016 г., составив практически от 250 до 300%, как прогнозировалось, продолжился в Армении и в 2017 г. составил 145,2%.

Таблица 1

Страна	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<i>Перевозки грузов автомобильным транспортом в ЕАЭС, млн тонн</i>							
Армения	4,9	6,8	7,3	5,4	6,9	16,2	23,6
Беларусь	191,0	189,3	192,5	191,7	180,0	175,3	166,7
Казахстан	2475,5	2718,4	2983,4	3129,1	3174,3	3181,1	3300,8
Кыргызстан	23,9	38,4	39,4	27,2	28,2	29,3	29,8
Российская Федерация	5663,0	5842,0	5635,0	5417,0	5040,6	5138,2	5444,6
<b>ЕАЭС</b>	<b>8 358,3</b>	<b>8 794,9</b>	<b>8 857,6</b>	<b>8 770,4</b>	<b>8 430,0</b>	<b>8 540,2</b>	<b>8 965,5</b>
<i>в % к предыдущему году</i>							
Армения	79,8	138,8	107,4	73,6	127,5	236,7	145,2
Беларусь	101,7	99,1	101,7	99,6	94,0	97,3	95,1
Казахстан	125,5	109,8	109,7	104,9	101,5	100,2	103,8
Кыргызстан	102,2	105,5	102,6	69,0	103,5	104,1	101,6
Российская Федерация	108,2	103,2	96,5	96,1	93,0	101,9	105,9
<b>ЕАЭС</b>	<b>112,9</b>	<b>105,2</b>	<b>101,8</b>	<b>99,2</b>	<b>96,3</b>	<b>101,5</b>	<b>105,0</b>

*Перевозки грузов автомобильным транспортом в ЕАЭС, млн тонн*

## 2.2. Грузооборот автомобильного транспорта.

В 2017 г. грузооборот автомобильного транспорта в ЕАЭС показал положительную динамику: вырос на 4,7% по сравнению с 2016 г. и составил 442,0 млрд тонна-км. Грузооборот автомобильного транспорта вырос в Беларуси на 9,3%, РФ – на 7,0%, в Кыргызстане – на 1,6%, в Армении – на 1,3% (табл. 2).

Таблица 2

*Грузооборот автомобильного транспорта в ЕАЭС, млрд тонна-км*

Страна	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<i>Грузооборот автомобильного транспорта государств-членов ЕАЭС, млрд тонна-км</i>							
Армения	0,3	0,5	0,6	0,7	0,5	0,7	0,7
Беларусь	19,4	22,0	25,6	26,6	24,5	24,7	27,0
Казахстан	121,1	132,3	145,3	155,1	159,4	160,8	161,9
Кыргызстан	1,1	1,4	1,4	1,3	1,4	1,5	1,5
Российская Федерация	223,0	249,0	250,0	247,0	232,5	234,5	250,9
<b>ЕАЭС</b>	<b>364,9</b>	<b>405,2</b>	<b>422,9</b>	<b>431,3</b>	<b>418,2</b>	<b>422,2</b>	<b>442,0</b>
<i>в % к предыдущему году</i>							
Армения	104,8	133,3	125,0	113,3	66,0	141,0	101,3
Беларусь	121,3	113,4	116,2	103,8	92,2	100,7	109,3
Казахстан	150,8	109,2	109,8	107,1	104,0	99,4	100,7
Кыргызстан	101,7	105,3	101,5	90,9	110,8	107,1	101,6
Российская Федерация	112,1	111,7	100,4	98,8	94,3	101,1	107,0
<b>ЕАЭС</b>	<b>123,0</b>	<b>111,0</b>	<b>104,4</b>	<b>102,0</b>	<b>97,7</b>	<b>100,5</b>	<b>104,7</b>

### 2.3. Объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом.

Перевозки автомобильным транспортом составляют около 94,1% от общего объема перевозок пассажиров транспортом государств-членов ЕАЭС [5]. В 2017 г. объем перевозок пассажиров автомобильным транспортом в ЕАЭС составил 35 587,6 млн чел., что на 0,8% больше, чем в 2016 г. (табл. 3) [5]. В сравнении с аналогичным периодом 2016 г., отмечается снижение объема перевозок в Армении на 3,8%, России – на 1,2%. Увеличение показателя наблюдается в Беларуси – на 1,9%, Казахстане - на 1,7%, в Кыргызстане – на 3,7%.

Таблица 3

Перевозки пассажиров автомобильным транспортом в ЕАЭС, млн чел.

Страна	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<i>Перевозки пассажиров автомобильным транспортом в государствах-членах ЕАЭС, млн человек</i>							
Армения	224,9	225,5	217,8	201,9	185,3	182,6	175,7
Беларусь	1448,7	1429,2	1415,5	1317,0	1216,4	1152,4	1174,8
Казахстан	16544,7	19905,3	19905,3	21189,9	21774,7	22243,7	22 619,4
Кыргызстан	541,5	598,6	619,0	617,0	628,3	655,0	678,9
Российская Федерация	13332,0	12795,0	11618,0	11576,0	11287,2	11071,6	10 938,8
<b>ЕАЭС</b>	<b>32091,8</b>	<b>33427,5</b>	<b>32856,9</b>	<b>33861,0</b>	<b>35061,9</b>	<b>35305,3</b>	<b>35587,6</b>
<i>в % к предыдущему году</i>							
Армения	100,4	100,3	125,0	100,0	94,4	141,0	96,2
Беларусь	102,1	99,7	103,2	101,9	94,1	101,1	101,9
Казахстан	126,5	111,1	109,7	104,9	101,5	100,9	101,7
Кыргызстан	106,8	107,5	-	103,4	103,7	107,1	103,7
Российская Федерация	99,0	96,0	96,5	96,1	93,0	100,8	98,8
<b>ЕАЭС</b>	<b>111,8</b>	<b>104,2</b>	<b>100,7</b>	<b>99,2</b>	<b>96,1</b>	<b>101,0</b>	<b>100,8</b>

### 2.4. Пассажиоборот автомобильного транспорта.

В течение 2017 г. пассажиоборот автомобильного транспорта увеличился на 1,1% в сравнении с аналогичным периодом 2016 г., и этот показатель составил 378,5 млрд пассажиро-км, что составляет около 46,0% от общего пассажираоборота государств-членов ЕАЭС (табл.4). Отмечается тенденция к увеличению показателя пассажираоборота по сравнению с аналогичным периодом 2016 г.: в Беларуси – на 6,1%, в Казахстане – на 2,0%, в Кыргызстане – на 1,2%. Небольшое снижение пассажираоборота отмечается в Армении – на 1,4%, в России – на 0,6% [6].

Таблица 4

Пассажирооборот автомобильного транспорта в ЕАЭС, млрд пассажиро-км

Страна	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<i>Пассажирооборот автомобильного транспорта в ЕАЭС, млрд пассажиро-км</i>							
Армения	2,4	2,4	2,6	2,5	2,4	2,4	2,4
Беларусь	10,1	10,1	10,8	10,1	9,9	9,8	10,4
Казахстан	164,2	184,8	205,1	217,1	220,9	235,3	240,0
Кыргызстан	7,3	7,9	8,1	8,5	8,9	9,4	9,5
Российская Федерация	138,7	133,4	126,1	127,2	117,8	116,6	116,2
<b>ЕАЭС</b>	<b>322,7</b>	<b>338,6</b>	<b>352,7</b>	<b>365,4</b>	<b>359,9</b>	<b>373,6</b>	<b>378,5</b>
<i>в % к предыдущему году</i>							
Армения	101,5	102,9	106,1	97,6	94,5	101,7	98,6
Беларусь	97,4	101,0	106,0	94,2	95,1	99,4	106,1
Казахстан	130,1	112,5	111,0	105,8	102,6	106,3	102,0
Кыргызстан	102,4	108,0	103,6	104,0	105,2	105,3	101,2
Российская Федерация	98,6	96,2	94,5	100,9	98,0	99,0	99,4
<b>ЕАЭС</b>	<b>112,5</b>	<b>105,0</b>	<b>103,8</b>	<b>103,5</b>	<b>101,0</b>	<b>103,8</b>	<b>101,1</b>

### 3. Количество автомобильных пунктов пропуска на границах ЕАЭС

Одним из факторов, влияющих на рост автомобильных перевозок, является количество автомобильных пунктов пропуска на границах ЕАЭС. Общая протяженность внешней границы государств-членов ЕАЭС составляет 68380,9 км. В настоящее время на внешней границе Союза функционируют 206 автомобильных пунктов пропуска (табл. 5).

Таблица 5

Количество автомобильных пунктов пропуска, расположенных на внешней границе Союза на 01.01.2017 г.

Страна	Количество
Республика Армения	4
Республика Беларусь	24
Республика Казахстан	13
Кыргызская Республика	12
Российская Федерация	153
<b>ЕАЭС</b>	<b>206</b>

Годовая динамика изменения количества пунктов пропуска у Армении, Беларуси, Казахстана и РФ в целом незначительна, при этом в 2016 г. произошла значительная оптимизация пунктов пропуска в Кыргызстане – снижение общего количества пунктов пропуска на 33%, в том числе прекращен таможенный контроль на 6-ти автомобильных пунктах пропуска.

**4. Количество выданных книжек МДП** (Международные Дорожные Перевозки) Собственно МДП – это "универсальная транзитная система, позволяющая транзит товаров из страны отправления в страну назначения под таможенными печатями и пломбами. При этом меры таможенного контроля признаются на протяжении всей перевозки". Система МДП была разработана в Европе после Второй мировой войны с целью упрощения торговли и транспорта и вводилась в действие в несколько этапов. Она максимально уменьшает административные и финансовые затраты, одновременно предоставляя странам-участницам международную гарантию уплаты таможенных сборов.

Международные автомобильные перевозки по процедуре МДП осуществляются в соответствии с Конвенцией МДП, которая была разработана под эгидой Европейской экономической комиссии ООН в 1954 г. Конвенция была окончательно принята в 1975 г. и вступила в действие в 1978 г. За внедрение, функционирование и развитие системы МДП отвечает Международный Союз Автомобильного Транспорта (МСАТ, или IRU), который действует через свои региональные представительства. В России – это Ассоциация Международных Автомобильных Перевозчиков (АСМАП). Хотя РФ также присоединилась к Конвенции, с 2013 г. действие книжек МДП на ее территории "на деле" серьезно ограничено. В 2017 г. в государствах-членах Союза было выдано 203,65 тыс. книжек МДП, что свидетельствует о продолжающемся темпе снижения количества выданных книжек, начавшемся в 2013 г. (табл. 6) [6]. По данным МСАТ (IRU), резкое снижение данного показателя произошло по причине ситуации, сложившейся с применением Конвенции МДП в РФ.

Таблица 6

*Количество выданных книжек МДП в ЕАЭС, тыс. шт.*

Страна	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Армения	2,0	3,8	2,2	0,1	0,1	0	0,05
Беларусь	173,2	215,0	170,8	113,4	95,2	65,2	55,6
Казахстан	24,5	19,0	25,0	24,2	18,5	23,5	21,3
Кыргызстан	20,7	17,1	22,2	20,9	9,3	4,8	4,1
Российская Федерация	568,2	598,0	529,7	300,4	163,9	137,8	122,6
<b>ЕАЭС</b>	<b>788,6</b>	<b>852,9</b>	<b>749,9</b>	<b>459,0</b>	<b>286,9</b>	<b>231,3</b>	<b>203,65</b>

#### **Заключение**

Динамика и структура рынка грузоперевозок в странах ЕАЭС в основном определяются действием факторов внешнего порядка. В их перечень, наряду с глобальными макроэкономическими рисками – долгосрочным снижением цен на сырьевые товары, замедлением темпов роста китайской экономики,

волатильностью финансовых рынков, входят также и геополитические риски, которые все чаще становятся серьезной проблемой. Спад на рынке грузоперевозок замедлится, положительная динамика ожидается уже по итогам 2018 г. по мере восстановления спроса на транспортные услуги со стороны производства и строительства, а также розничной торговли, стимулируемой повышением реальных доходов населения. Развитие грузового автомобильного транспорта, как одного из ключевых факторов обеспечения торговли и устойчивого экономического роста, будет являться ключевым трендом для всех государств-участников ЕАЭС. Этому будут способствовать увеличение числа современных, безопасных и экологически чистых транспортных средств, международная правовая гармонизация в сфере транспорта, расширение доступа перевозчиков к рынку, создание и развитие мультимодальных транспортных систем, в которых грузовики будут являться звеном более сложных транспортных цепочек, где задействованы сразу несколько видов транспорта.

В целом для развития конкурентоспособных услуг в сфере автотранспортных перевозок необходимо реализовать следующие шаги: оптимизация и сокращение автопарка; переориентация бизнеса на внутренние тентовые перевозки; расширение географии присутствия; развитие сетей собственных представительств и агентств; усиление трудовой и финансовой дисциплины; режим жесткой экономии без потери качества, оптимизация затрат; предложение дополнительных услуг и различных сервисов в одном продукте.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Кузьмина Е.М. Экономическое развитие стран ЕАЭС и перспективы экономической интеграции до 2025 г. -М.: Российский совет по международным делам.- 24 с.
2. Официальные данные Департамента статистики ЕЭК за 12 мес. 2017 г.
3. Research.rbc.ru/ Рынок автомобильных грузоперевозок в 2014-2015гг. и прогноз до 2018 г. Динамика и структура, конкурентная среда, рейтинги и профили компаний.
4. Об основных социально-экономических показателях Евразийского экономического союза. Январь-декабрь 2017 г. Аналитический обзор ЕЭК [Электронный ресурс] // Сайт Евразийской экономической комиссии, 10 февраля 2017 г. URL.
5. [www.eurasiancommission.org](http://www.eurasiancommission.org).
6. Социально-экономическая статистика ЕЭК [Электронный ресурс] // Сайт Евразийской экономической комиссии. URL: [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr\\_i\\_makroec/dep\\_stat/econstat/Pages/national.aspx](http://www.eurasiancommission.org/ru/act/integr_i_makroec/dep_stat/econstat/Pages/national.aspx)

Ս.Ս. ՉԻԲՈՒԽՉՅԱՆ, Գ.Ս. ՉԻԲՈՒԽՉՅԱՆ

ԱՎՏՈՏՐԱՆՍՊՈՐՏԸ ԵՎՐԱՍԻԱԿԱՆ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ.  
ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՀԵՌԱՆԿԱՐՆԵՐԸ

Ներկայացված են Եվրասիական տնտեսական միության (ԵԱՏՄ) անդամ երկրների հիմնական տնտեսական ցուցանիշները 2017 թ.: Դիտարկվում են ԵԱՏՄ – ում ավտոմոբիլային տրանսպորտի ժամանակակից վիճակը և դրա զարգացման հարցերը՝ որպես ԵԱՏՄ – ում բեռնափոխադրումների և ուղևորափոխադրումների զարգացման արդյունավետ գործիք: Ներկայացված են ավտոտրանսպորտի վիճակագրական ցուցանիշները, ավտոտրանսպորտային փոխադրումների ոլորտում մրցունակ ծառայությունների զարգացման անհրաժեշտ քայլերը:

**Առանցքային բաներ.** Եվրասիական տնտեսական միություն, տրանսպորտ, ավտոմոբիլ, բեռնափոխադրումներ, ուղևորափոխադրումներ, շուկաներ, մրցունակություն:

S.S. CHIBUKHCHYAN, G.S. CHIBUKHCHYAN

AUTO TRANSPORT OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION -  
DEVELOPMENT PROSPECTS

The main economic indicators in the countries of the Eurasian Economic Union (EAEC) for 2017 are presented. The current state of motor transport in the EEA and the issues of its development are being discussed as an effective instrument for the development of cargo and passenger transportations in the EEA. Statistical indicators on motor transport, the necessary steps for the development of competitive services in the field of road transport are presented.

**Keywords:** Eurasian Economic Union, transport, car, trucking, passenger transportation, markets, competitiveness.