

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳԵՐ

ՀՏԴ 338.2+ 656.001

Ա.Ս. ՉԻՐՈՒԽՉՅԱՆ, Գ.Ս. ՉԻՐՈՒԽՉՅԱՆ

**ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԵՐԿԱԹՈՒՂԱՅԻՆ ԵՎ ԱՎՏՈՄՈՐԻԼԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԻ
ԱՌԿԱ ՎԻՃԱԿԸ ԵՎ ԶԱՐԳԱՑՄԱՆ ՄԻՏՈՒՄՆԵՐԸ**

Ներկայացված են Հայաստանի տրանսպորտային ոլորտի առկա վիճակը, մասնավորապես՝ երկաթուղային և ավտոմոբիլային տրանսպորտինը, մարտահրավերները, ենթակառուցվածքների վիճակը և հիմնական խնդիրները: Բերված է լոգիստիկայի համաթվի ցուցանիշների վերլուծությունը և դրանց անմիջական ազդեցությունը տրանսպորտի համակարգի զարգացման վրա: Առաջարկվում են երկաթուղային և ավտոմոբիլային տրանսպորտի զարգացման հնարավոր լուծումներ:

Առանցքային բառեր. Հայաստան, երկաթուղային տրանսպորտ, ավտոմոբիլային տրանսպորտ, լոգիստիկա, ենթակառուցվածքներ:

Ներածություն: Դեռևս անհիշելի ժամանակներից պատմական և ներկայիս Հայաստանի տարածքը եղել է միջազգային առևտրատնտեսական ուղղիների կարևոր խաչմերուկներից մեկը: Հայաստանի տարածքով է անցել հյուսիսը հարավին և արևելքը արևմուտքին կապող Մետաքսի ճանապարհը, որը մեծ դեր է ունեցել Հայաստանի առևտրային, տնտեսական և մշակութային կապերի զարգացման գործում: Այն Հայաստանի հնագույն ճանապարհները կապել է արևելքում՝ Հնդկաստանի, Չինաստանի, Միջին Ասիայի երկրների ճանապարհներին, արևմուտքում՝ Հռոմեական կայսրության, Հին Հունաստանի, եվրոպական երկրների, հարավում՝ Բաբելոնի, Ասորեստանի, Պարսկաստանի, Արաբական թերակղզու հնագույն պետությունների ճանապարհներին և այլն:

Ներկայումս Հայաստանի շուկայի համեմատաբար փոքր չափը, իր չորս հարևաններից երկուսի՝ Թուրքիայի և Ադրբեջանի հետ փակ սահմանները, ինչպես նաև Իրանի հետ սահմանափակ կապն ու այդ երկրի նկատմամբ սահմանված միջազգային պատժամիջոցները մեծապես դժվարացնում են երկրի մուտքը դեպի միջազգային միջանցքներ ու շուկաներ՝ ազդելով առևտրի և տնտեսական աճի վրա:

Այս պայմաններում հայկական արտադրությունն ու առևտուրը զգալի չափով հենվում են հյուսիսային հարևան Վրաստանով անցնող բեռնափոխադրումների միջանցքների վրա: Հարավային հարևան Իրանով անցնող միջանցքների դերն ավելի փոքր է: Օդային բեռնափոխադրումների տարբերակը ևս հասանելի

է, սակայն այն բավարար չափով զարգացած չէ՝ բեռնափոխադրումների համար կենսունակ այլընտրանք դիտվելու տեսանկյունից:

Կան Հայաստանն աշխարհին կապող 8 երթուղիներ՝ ինչպես միամողայ, այնպես էլ՝ բազմամողայ: Այս երթուղիներից 7-ը ենթադրում են տարանցում՝ 6-ը՝ Վրաստանի, ևս 1-ը՝ Իրանի տարածքով: Հաղորդակցման վերջին տարբերակը օդային բեռնափոխադրումների տարբերակն է՝ «Զվարթնոց» միջազգային օդանավակայանով:

Վրաստանի տարածքով անցնող երկու խոշոր երթուղիներից մեկը սպասարկում է գերազանցապես բեռնատարներով փոխադրումները Լարսի հյուսիսային սահմանային անցակետով դեպի Ռուսաստան, որը Հայաստանի ամենամեծ առևտրային գործընկերն է, իսկ երկրորդը՝ երկաթուղով և բեռնատարներով հիմնականում դեպի Փոթի և Բաթումի նավահանգիստներ՝ ամբողջ աշխարհի համար նախատեսված ապրանքների բազմամողայ փոխադրումները:

Նյութեր և մեթոդներ: Դեպի ծով ելք չունենալը, երկրի հյուսիս և հարավ տանող հիմնական ճանապարհների լեռնային լինելը՝ ճմռանը բազմաթիվ խնդիրներով, գործոններ են, որոնք ազդում են երկրի լոգիստիկ երթուղիների հուսալիության վրա: Բացի այդ, դրանք հանգեցնում են տրանսպորտային, ինչպես նաև պահպանման ավելի բարձր ծախսերի:

Հայաստանն իր աշխարհագրական դիրքով մոտ է հիմնական խաչմերուկներին, սակայն արտաքին միջավայրը և տարածաշրջանային հակամարտությունները սահմանափակում են օպտիմալ լոգիստիկ գործառնությունների հնարավորությունները: Հայաստանի սահմանները՝ արևելքում Ադրբեջանի հետ և արևմուտքում Թուրքիայի հետ, արգելափակված են, բաց են միայն Վրաստանի հետ հյուսիսային և Իրանի հետ հարավային սահմանները:

Դեպի Վրաստան երկաթուղային կապը, սակայն, սահմանափակվում է միայն այդ երկրով, քանզի խաթարված է վերջինիս՝ Աբխազիայով անցնող երկաթուղային կապը Ռուսաստանի հետ: Արգելված է հայկական բեռնատար երկաթուղային վագոնների անցումը Բոյուկ Քեսիկով ադրբեջանական տարածք կամ Ադրբեջանի ֆինանսավորմամբ կառուցված Բաքու-Թբիլիսի-Կարս (այսուհետ՝ ԲԹԿ) երկաթուղային միջանցքի որևէ հատված մուտք գործելը:

Իրանի հետ հաղորդակցությունը սահմանափակվում է միայն բեռնատարներով, քանզի Զուղայով անցնող նախկին խորհրդային երկաթուղային կապն անցնում է Նախիջևանով և փակ է Հայաստանի համար: Խիստ դժվարություններ կան նաև Իրանով անցնող տարբերակների հետ կապված: Այսպես, Իրանի նկատմամբ միջազգային պատժամիջոցները կրճատել են այդ երկրի հետ ուղիղ ծովային հաղորդակցությունը, որն այժմ սահմանափակված է Չինաստանից և

Հնդկաստանից եկող մի քանի նավով: Բանդար Աբբաս նավահանգստից չկան ուղիղ ծովային փոխադրումներ դեպի Եվրոպա, ԱՄՆ, Սինգապուր և Օվկիանիա: Առկա խնդիրներն էլ ավելի են խորացնում ենթակառուցվածքների վատ վիճակը, ինչպես նաև երկրի կողմից կիրառվող լոգիստիկայի շուկայի հովանավորչական քաղաքականությունը:

Վերլուծություններ: Համաշխարհային բանկի լոգիստիկ համաթվի ցուցանիշներում (LPI) Հայաստանը 160 երկրների մեջ զբաղեցրել է 97-րդ տեղը՝ 2.5 PLI միավորով, շրջանցելով 45 երկիր: 2016թ. ցուցանիշով Հայաստանն զբաղեցնում էր 141 -րդ տեղը [1]: Անշուշտ, կարող ենք փաստել, որ 2016-2023 թվականների ընթացքում Հայաստանն այս ուղղությամբ որոշակի առաջընթաց է արձանագրել: Բարելավվում է կանալն է, և դա մեծ մասամբ կարելի է վերագրել խոշոր բարեփոխումներին, որոնք հիմնականում վերաբերում են մաքսային վարչարարության արդիականացմանը՝ էլեկտրոնային հարթակի ներդրմանը, որն աջակցում է մաքսագերծման ընթացակարգերի ամբողջական ավտոմատացմանը: Այնուամենայնիվ, Հայաստանի վարկանիշը դեռևս համեմատաբար ցածր է. մի քանի ոլորտներում առկա են որոշակի թերություններ՝

1. ճանապարհային ցանց և երթուղիների հուսալիություն,
2. երկաթուղու մենաշնորհի և շուկային ուղղված սահմանափակ նախաձեռնություններ,
3. հիմնական լոգիստիկ կայանների և չոր նավահանգիստների բացակայություն,
4. հարևան երկրների ցածր LPI ցուցանիշ:

Հայաստանում բեռնափոխադրումների ընդհանուր ծավալը 2024 թվականի հունվար-սեպտեմբերին կազմել է 12 071,9 հազար տոննա՝ 2023 թվականի նույն ժամանակահատվածի համեմատ նվազելով 11,7%-ով, իսկ ուղևորափոխադրումների ընդհանուր ծավալը կազմել է 162 875,7 հազար մարդ՝ աճելով 19,8%-ով:

Նույն ժամանակահատվածում բեռնափոխադրումների ընդհանուր ծավալում ավտոմոբիլային տրանսպորտին բաժին է ընկել 9649,7 հազար տոննա (մասնաբաժինը՝ 79,9%, անկումը 2023թ. հունվար-սեպտեմբերի համեմատ՝ 7,9%), 1 240.2 հազար տոննա՝ մայրուղային խողովակաշարային տրանսպորտին (մասնաբաժինը՝ 11.2%, անկումը՝ 4.9%), 1043.8. հազար տոննա՝ երկաթուղային տրանսպորտին (մասնաբաժինը՝ 8,7%, անկումը՝ 40,1%) և օդային տրանսպորտին՝ 28,0 հազ. տոննա (մասնաբաժինը՝ 0,2%, աճը՝ 13,8%):

Բեռնափոխադրումների շրջանառությունը հաշվետու ժամանակահատվածում կազմել է 3 316,7 մլն տոննա-կմ՝ նախորդ տարվա նույն ժամանակահատվածի համեմատ նվազելով 6,5%-ով: Ընդ որում, հիմնական խողովակաշարային

տրանսպորտի տեսակներով բեռնաշրջանառությունը կազմել է 2134,0 մլն տոննա-կմ (մասնաբաժինը՝ 64,3%, անկումը՝ 5,8%), ավտոմոբիլային տրանսպորտը՝ 903,3 մլն տոննա-կմ (մասնաբաժինը՝ 27,2%, աճը՝ 9,7%), երկաթուղային տրանսպորտը՝ 270,4 մլն տոննա-կմ (մասնաբաժինը՝ 8,2%, անկումը՝ 39,3%), օդային տրանսպորտը՝ 9,0 մլն տոննա-կմ (մասնաբաժինը՝ 0,3%, անկումը՝ 31,3%) [2]:

Երկաթուղային ամբողջ համակարգը «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ (ՀԿԵ) (Ռուսական երկաթուղու դուստր ձեռնարկություն) կոնցեսիայի տակ է և պահպանվել է ֆունկցիոնալ բավարար վիճակում: «Հարավկովկասյան երկաթուղի» ՓԲԸ 2008 թվականից հանդիսանում է հայաստանյան երկաթուղիների կառավարիչը: Հայաստանի երկաթուղային ենթակառուցվածքը զտնվում է բարվոք վիճակում և կանոնավոր սպասարկում է ինչպես մարդատար, այնպես էլ բեռնատար գնացքներ: Շահութաբեր են բեռնափոխադրումների ծառայությունները, ինչը թույլ է տալիս ծածկել ուղևորափոխադրումներից առաջացած վնասները:

2023 թ. երկաթուղային տրանսպորտով փոխադրվել է 2,1 մլն տ բեռ, բեռնաշրջանառությունը կազմել է 0,5 մլրդ տ-կմ: Երկաթուղու ընդհանուր երկարությունը Հայաստանում կազմում է 1252,5 կմ, որից 759,8 կմ-ը գլխավոր ուղիներն են: Փոխադրման ունակությունը կազմում է տարեկան մինչև 50 մլն տ և 5,5 մլն ուղևոր: ՀԿԵ ընկերությունն ունի 74 կայարան, որից շահագործվում են 55-ը: Ընկերության կազմում կան 127 միավոր լոկոմոտիվ, 1302 միավոր բեռնատար և 40 միավոր ուղևորատար վագոն [3]:

Ներքին փոխադրումների միջին հեռավորությունը 269 կմ է: Դեպի Փոթի/Բաթումի միջազգային ծառայությունների հեռավորությունը շատ ավելի բարձր է մրցակցային 500 կմ շեմից, ինչը երկաթուղին մրցունակ է դարձնում ավտոմոբիլային տրանսպորտի համեմատ:

Քանի որ ներքին բեռնափոխադրումների մեծ մասը կապված է ծավալային բեռների հետ, որոնք չեն կարող հեշտությամբ փոխադրվել բեռնատարներով (հանածոներ, հացահատիկային ապրանքներ, նավթամթերք, քիմիական նյութեր և շինանյութեր), դա թույլ է տալիս, որ երկաթուղին բավարարի պահանջարկը [4]: ՀԿԵ-ն կոնտեյներային 2 ծառայություն է իրականացնում դեպի սևծովյան նավահանգիստներ: Այնուամենայնիվ, այս ծառայություններն այնքան էլ պատշաճ մշակված չեն, հետևաբար՝ պատշաճ կերպով չեն իրականացվում: Դրանք չունեն այնպիսի հատկանիշներ, որոնք կարող են արդյունավետ օգտագործվել շուկայի կողմից, ինչպիսիք են ամրագրված ժամանակացույցը, բարձր հուսալիությունը, ծովային ծառայությունների ժամանակացույցին լիովին ինտեգրվածությունը, Այրումի սահմանային անցակետում Վրացական երկաթուղու հետ գործողությունների համակարգումը՝ նվազագույն ուշացումների և ստուգումների համար,

Փոթիի տերմինալների հետ գործողությունների համակարգումը՝ կոնտեյներների գործընթացների արագացման համար, հատուկ ջերմաստիճանային ռեժիմով կոնտեյներների փոխադրման տարբերակները, քանի որ սառը շղթան Երևանից դուրս մատակարարման շղթայի հիմնական մասն է:

Բեռնարկղերով ապրանքների տեղափոխումը Փոթի նավահանգստից դեպի Հայաստանի Հանրապետություն իրականացվում է արագացված բեռնարկղային բլոկ-գնացքով՝ Փոթի/Բաթումի նավահանգիստ – Կարմիր Բլուր/Երևան/Երասխ կայարան երթուղով, առաքման ժամկետը՝ 30 ժամ: Կոնտեյներային գնացքը երթևեկում է միասնական միջանցիկ սակագնային դրույքաչափով և շաբաթական երկու անգամ ժամանակացույցով կամ կուտակային հիմունքներով:

Համեմատաբար ցածր է երկաթուղու միջին շահագործական արագությունը, դեռևս բավարար չէ երկաթուղու ենթակառուցվածքների անվտանգությունը: Ոլորտի մասնագետների շարունակական պատրաստումը և վերապատրաստումը պահանջում են նոր մոտեցումներ և բուհական համակարգի հետ երկարաժամկետ արդյունավետ համագործակցություն: Երկաթուղու շարժակազմը նույնպես պահանջում է շարունակական թարմացում:

Հայաստանի Հանրապետության ճանապարհային ցանցով են անցնում Անդրեվրոպական ճանապարհային ցանցի (ԱԵՏՏ/ԴԵՆ-Դ) մաս հանդիսացող թվով վեց ճանապարհահատվածները և Պուշկինի թունելը, որը կապում է Հայաստանի հյուսիսային սահմանը հարավային սահմանի հետ:

Ավտոմոբիլային տրանսպորտի ենթակառուցվածքների վիճակի որակի ցուցանիշով Հայաստանը 141 երկրների շարքում զբաղեցնում է 91 տեղը՝ 3,6 միավորով: Ավտոմոբիլային ճանապարհների մեջ արագընթաց մայրուղիների երկարության ցուցանիշով 222 երկրների ցուցակում զբաղեցնում է 143 տեղը:

Հայաստանի Հանրապետության ընդհանուր օգտագործման պետական ավտոմոբիլային ճանապարհային ցանցի ընդհանուր երկարությունը կազմում է շուրջ 7513 կմ, այդ թվում՝

- ✓ միջպետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներ - 1821 կմ
- ✓ հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներ - 1932 կմ
- ✓ մարզային (տեղական) նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներ - 3760 կմ:

Երթևեկության ինտենսիվությունը ճանապարհային ոլորտում տարեցտարի աճում է: Ավտոմոբիլային ճանապարհները ծանրաբեռնված են տարատեսակ տրանսպորտային միջոցներով, սակայն ճանապարհների անցանելիությունը և որակը չի համապատասխանում ժամանակակից չափանիշներին, ինչը պայմա-

նավորված է ավտոմոբիլացման բարձր մակարդակով, ոչ բավարար ֆինանսավորմամբ, ինչպես նաև ժամանակակից արագընթաց ճանապարհների բացակայությամբ, ինչը խոչընդոտ է հանդիսանում նաև Հայաստանով տարանցիկ տրանսպորտային ուղիների անխափանությանը ու անընդհատությանը: Գնահատելով ընդհանուր օգտագործման ավտոմոբիլային ճանապարհների վիճակը՝ բացահայտվել է, որ ընդամենը 2261 կմ կամ ճանապարհային ցանցի մոտավորապես 30% գտնվում է «շատ լավ» կամ «լավ» վիճակում: Ընդ որում, միջպետական նշանակության ճանապարհների միայն 43%-ը, հանրապետական նշանակության ճանապարհների միայն 14.4%-ը և մարզային (տեղական) նշանակության ճանապարհների միայն 2%-ը դասակարգվում են որպես «շատ լավ վիճակում գտնվող»:

Հայաստանի Հանրապետության ներկայիս ավտոմոբիլային ճանապարհային ցանցը հիմնականում ստեղծվել է Խորհրդային Միության ժամանակաշրջանում, երբ կառուցվեցին ու ասֆալտապատվեցին միջպետական, հանրապետական ու տեղական նշանակության բազմաթիվ ճանապարհներ, կառուցվեցին թունելներ ու կամուրջներ: Վերջին տարիներին ճանապարհային ոլորտի ամենակարևոր և հատկանշական ձեռքբերումներից է «Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագիր» խոշոր ենթակառուցվածքային ծրագիրը, որի նպատակն է միջազգային բարձր ստանդարտներին բավարարող 560 կմ ընդհանուր երկարությամբ Մեղրի-Երևան-Բավրա ավտոճանապարհի միջոցով երկրի հարավը կապել հյուսիսի հետ՝ կրճատելով այն շուրջ 90 կմ-ով և հասցնելով մինչև 470 կմ-ի [5]: Արդյունքում միջինը 50կմ/ժ արագությամբ առկա ավտոմոբիլային ճանապարհի վերակառուցումը հասցնելու է այն 100 կմ/ժ արագությամբ արագընթաց ճանապարհի, ինչի հետևանքով նշված հատվածի հատումը առկա 9-9.5 ժամից կնվազի մինչև 4.5 ժամի և կբարձրացնի հարմարավետությունն ու անվտանգությունը՝ ապահովելով նաև արևելքից արևմուտք իրականացվող տրանսպորտային շարժի և բեռնափոխադրումների տարանցիկ ճանապարհ դառնալու նպատակը:

Հայաստանը միացել է e-CMR համակարգին, որը թույլ է տալիս միջազգային բեռնափոխադրումներ իրականացնել էլեկտրոնային տարբերակով ձևակերպված տրանսպորտային բեռնագրի ուղեկցությամբ, ամբողջովին առանց թղթի:

Առաջարկներ: Երկաթուղու և ավտոմոբիլային տրանսպորտի ոլորտում առկա խնդիրների լուծումներ կարող են լինել.

– Ոլորտի մասնագետների կարողությունների շարունակական զարգացումը և նոր կրթական ծրագրերի մշակումը՝ աշխատաշուկայի պահանջարկին համահունչ, աշխատաժողովների, վերապատրաստումների իրականացում, միջազգային լավագույն բուհերի հետ համագործակցություն, մասնագետների լիցենզավորման համակարգերի ներդրում:

– Ճանապարհային ցանցի կառավարման, շինարարության և պահպանման թվայնացման հնարավորությունների մշակումը, նորարարական մեթոդների և ժամանակակից տեխնոլոգիաների կիրառումը և ներդրումը: Մասնավորապես՝ նորարարությունը և տեղեկատվական տեխնոլոգիաների լայն կիրառումը ճանապարհային ոլորտում, բուն ենթակառուցվածքների թվայնացման և նորարական մոտեցումների ներդրումը [6]:

– Ճանապարհներից օգտվողների համար տարաբնույթ թվային լուծումների մշակումը:

– Երկաթուղու տրանսպորտային ենթակառուցվածքների անվտանգության ապահովումը, շահագործման միջին արագության մեծացումը:

– ՀԿԵ-ի նման փոքր երկաթուղու համար բավական դժվար է հատուկ վագոններ տրամադրել, սակայն այն կարող է մատուցել բարձրորակ ինտերմոդալ ծառայություններ՝ օգտագործելով արտասահմանյան հատուկ բեռնարկղեր:

– Բեռնատար տրանսպորտային միջոցների կշռման կայանների թվայնացում և այլ SS համակարգերի հետ հասանելիության ապահովումը:

– Ճանապարհային անվտանգության բարելավումը, ճանապարհային ենթակառուցվածքի անվտանգության ապահովում, երկաթուղու տրանսպորտային ենթակառուցվածքների անվտանգության ապահովումը, շահագործման միջին արագության մեծացումը:

– Ճանապարհային ցանցի ինտեգրումը տարածաշրջանային և միջազգային տրանսպորտային ուղիներում, Հյուսիս-հարավ ճանապարհային միջանցքի ներդրումային ծրագրի շարունակությունը և ավարտը:

– Բնապահպանական պահանջների խստ վերահսկումը, ոչ սարքին ավտոտրանսպորտային միջոցների շահագործման խիստ տույժերի սահմանումը:

– 10 տարուց ավելի արտադրության ավտոտրանսպորտային միջոցների ՀՀ ներկրման խիստ սահմանափակումը և արգելումը, էլեկտրամոբիլների՝ հատկապես բեռնատարների ներկրման և շահագործման շարունակական մոտիվացումը:

– Էլեկտրամոբիլների տեխնիկական սպասարկման և նորոգման մասնագիտացված որակյալ ծառայությունների մատուցման զարգացումը:

ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՑԱՆԿ

1. Համաշխարհային բանկ. Լոգիստիկ արդյունավետության համաթիվը 2007-2023 թվականներին, Համաշխարհային բանկի տվյալների շտեմարան՝ https://lpi.worldbank.org/sites/default/files/2023-03/International_LPI_from_2007_to_2023_0.xlsx
2. <https://armstat.am/am/>
3. <https://www.railway.am/ctu/armabout>

4. **Маркаров А.А., Давтян В.С.** Армения в развитии Евразийской транспортной инфраструктуры: место и роль // Геоэкономика энергетики.-2023.-№ 3 (23). - С. 132–148. DOI: 10.48137/26870703_2023_23_3_132
5. **Чибухчян С.С., Чибухчян О.С., Чибухчян Г.С.** Состояние и перспективы развития транспортной логистики Армении // Логистика. -2024.- N7.- С.18-23.
6. **Чибухчян С.С., Чибухчян О.С., Чибухчян Г.С.** Перспективы развития логистических возможностей Армении //Логистика.-2023.-№6.-С. 30-33.

С.С. ЧИБУХЧЯН, Г.С. ЧИБУХЧЯН

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО И
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА АРМЕНИИ И ТЕНДЕНЦИИ ЕГО
РАЗВИТИЯ**

Представлены современное состояние транспортной отрасли Армении, в частности железнодорожного и автомобильного транспорта, вызовы, состояние инфраструктур и основные проблемы. Проведен анализ показателей индекса эффективности логистики, показано их непосредственное влияние на развитие транспортной системы.

Предложены возможные решения развития железнодорожного и автомобильного транспорта.

Ключевые слова: Армения, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, логистика, инфраструктуры.

S.S. CHIBUKHCHYAN, G.S. CHIBUKHCHYAN

**THE CURRENT STATE OF RAILWAY AND AUTOMOBILE
TRANSPORT IN ARMENIA AND ITS DEVELOPMENT TRENDS**

The current state of the Armenian transport industry, in particular railway and road transport, challenges, the state of infrastructure and the main problems are presented. The analysis of the logistics efficiency index indicators and their direct impact on the development of the transport system is presented. Possible solutions for the development of rail and road transport are proposed.

Keywords: Armenia, railway transport, road transport, logistics, infrastructure.