

УДК 339

М. Н. Даниюкова

Российский университет дружбы народов, Москва, e-mail: 1132223850@pfur.ru

Н. Т. Круглова

Российский университет дружбы народов, Москва, e-mail: 1132229918@pfur.ru

В. А. Тихомирова

Российский университет дружбы народов, Москва, e-mail: tikhomirova-vral@rudn.ru

ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ И СОВРЕМЕННЫЕ ВЫЗОВЫ ДЛЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ АГРОПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО ЭКСПОРТА ЕАЭС

Ключевые слова: транспортно-логистическая система, агропродовольственный экспорт, ЕАЭС, санкции, экономическое развитие, экономическая интеграция.

В настоящее время проблема недостаточно развитой логистической системы агропродовольственного экспорта ЕАЭС становится все более актуальной. Функционирующий в условиях современных экономических вызовов транспортно-логистический комплекс ЕАЭС не способен в достаточной степени обеспечить повышение эффективности логистического сотрудничества и требует значительной модернизации. Цель исследования – выявление приоритетных направлений развития для совершенствования логистической системы ЕАЭС в сфере агропромышленного экспорта в условиях преодоления последствий пандемии COVID-19, а также санкционного давления в отношении России. В статье представлен краткий обзор агропродовольственной системы ЕАЭС, проблем и сложностей в сфере продовольственного обеспечения, вызванных влиянием пандемии COVID-19, введением экономических и политических санкций в отношении таможенно-логистического комплекса стран-членов ЕАЭС. Исследована динамика развития организации перевозок в условиях пандемии COVID-19 в 2020–2021 годах в странах ЕАЭС. Исследованы негативные тенденции, обусловленные современными экономическими вызовами, которые в условиях санкций влияют на организацию работы таможенно-логистической системы ЕАЭС. Обозначены приоритеты развития современной агропродовольственной таможенно-логистической системы Евразийского экономического союза в контексте принятых стратегических документов по развитию интеграционных процессов в ЕАЭС.

M. N. Danyukova

Peoples' Friendship University of Russia, Moscow, e-mail: 1132223850@pfur.ru

N. T. Kruglova

Peoples' Friendship University of Russia, Moscow, e-mail: 1132229918@pfur.ru

V. A. Tikhomirova

Peoples' Friendship University of Russia, Moscow, e-mail: tikhomirova-vral@rudn.ru

DEVELOPMENT PRIORITIES AND CURRENT CHALLENGES FOR THE LOGISTICS SYSTEM OF AGROFOOD EXPORTS OF THE EAEU

Keywords: transport and logistics system, agrofood exports, EAEU, sanctions, economic development, economic integration.

At present, the problem of the underdeveloped logistics system of EAEU agrofood exports is becoming increasingly important. Functioning in the context of modern economic challenges, the transport and logistics complex of the EAEU is not able to sufficiently ensure the improvement of the effectiveness of logistics cooperation and requires significant modernization. The purpose of the study is to identify priority areas of development to improve the logistics system of the EAEU in the sphere of agro-industrial exports in overcoming the consequences of the COVID-19 pandemic, as well as the sanctions pressure on Russia. The article provides a brief overview of the EAEU agrofood system, problems and difficulties in the sphere of food supply, caused by the impact of the COVID-19 pandemic, the introduction of economic and political sanctions against the customs and logistics complex of EAEU member states. Dynamics of development of organization of transportation in the conditions of pandemic COVID-19 in 2020–2021 in the EAEU countries was investigated. Negative trends caused by modern economic challenges that affect the organization of the customs and logistics system of the EAEU under sanctions have been studied. Priorities for the development of the modern agrofood customs and logistics system of the Eurasian Economic Union in the context of adopted strategic documents on the development of integration processes in the EAEU are outlined.

Введение

Одним из важных направлений развития экономической интеграции в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) является логистическая деятельность, которая способствует решению остроактуальных задач, стоящих в настоящее время перед странами-участницами союза: создание новых производств внутри объединения, увеличение притока инвестиций, повышение мобильности трудовых ресурсов. Кроме того, развитие транспортно-логистической отрасли создает благоприятные экономические условия для расширения сектора транзитных перевозок, в том числе для организации агропродовольственного товарооборота и экспорта данной продукции за пределы государств-членов ЕАЭС. Современное нам состояние агропромышленного комплекса Евразийского экономического союза характеризуется наличием существенного потенциала для обеспечения продовольственной безопасности стран объединения, насыщения рынка всеми необходимыми продуктами питания, а также устойчивого развития сельских территорий. Таким образом, происходящие в настоящее время в аграрной сфере ЕАЭС процессы инспирированы необходимостью определения новых векторов экономической кооперации внутри союзного объединения, организацией продвижения агропродовольственной продукции стран ЕАЭС на внешний рынок и его расширением. В данном контексте основные цели развития транспортно-логистической сферы и агропродовольственного экспорта ЕАЭС тесно взаимосвязаны между собой и требуют комплексного изучения для дальнейшей выработки комплексной политики, которая будет учитывать интересы всех стран объединения и определит основные приоритеты дальнейшего развития.

Актуальность темы транспортно-логистического сотрудничества в ЕАЭС, в том числе в сфере агропродовольственного экспорта, определяется, в первую очередь, современными рисками и вызовами, с которыми столкнулись государства-члены союза в условиях преодоления последствий пандемии COVID-19, а также санкций, введенных в отношении России. Произошедший вследствие реализации карантинных ограничений и ужесточения транснационального перемещения товаров обвал мирового спроса на сырье и товары спровоцировал масштабные экономические потрясения по всему миру,

сокращение производственных мощностей и снижение интенсивности грузопотока. Процесс постпандемийного восстановления экономики ЕАЭС усугубился санкционным давлением на Россию и, как следствие, на российский товарооборот и сферу трансграничной логистики товаров. Несмотря на то, что агропродовольственные товары формально не попадают под санкции, введенные ограничения создают транзакционно-логистические проблемы для российских и союзных производителей, поставщиков и экспортеров продовольствия, провоцируют риски разрыва производственно-сбытовых цепочек, снижение необходимых объемов продукции. Преодоление негативных последствий экономического кризиса, повышение эффективности транспортно-логистического сотрудничества внутри Союза, в том числе в сфере агропродовольственного экспорта, в настоящее время являются наиболее актуальным вектором стратегического партнерства государств ЕАЭС.

Цель исследования: выявление приоритетных направлений развития для логистической системы в сфере агропромышленного экспорта ЕАЭС в условиях преодоления последствий пандемии COVID-19, а также санкционного давления в отношении России.

Как подчеркивает в своих научных трудах Андронов И. В., основной задачей укрепления экономических связей между странами-участницами ЕАЭС является выявление и создание общих экономических интересов, прежде всего в таких важнейших сферах, как промышленность и сельское хозяйство, через принятие и реализацию единой промышленной и сельскохозяйственной политики [1]. Активная совместная работа по укреплению взаимовыгодного сотрудничества, а также наличие в ЕАЭС общих рынков товаров, услуг, рабочей силы позволит эффективно противостоять негативному влиянию современных вызовов, сохранить баланс в единстве правил, установленных в рамках ЕАЭС, обеспечить необходимую связанность с внешним миром.

Материал и методы исследования

Проведенное исследование базируется на обзоре научной литературы, посвященной вопросам интеграции в ЕАЭС, а также включает в себя контент-анализ открытых источников информации: стратегических документов стран-участниц ЕАЭС в обла-

сти развития интеграционных процессов в ЕАЭС, аналитических обзоров ЕЭК о прогнозах функционирования агропромышленного комплекса и о современных тенденциях развития транспортно-логистической системы в рамках Евразийского Экономического союза, материалов межправительственных заседаний и конференций.

Результаты исследования и их обсуждение

Развитие агропромышленной политики стран-членов ЕАЭС изначально является важным направлением для успешного создания системы совместных мер по эффективному использованию ресурсного потенциала всех участников ЕАЭС в целях оптимизации объемов производства конкурентоспособной сельскохозяйственной продукции, удовлетворения потребностей общего аграрного рынка и наращивания агропродовольственного экспорта. Цели и задачи этого направления определены и зафиксированы в статьях 94–95 договора о создании ЕАЭС [2].

Круг основных задач в рамках реализации стратегии развития евразийской экономической интеграции был определен еще в 2013 году в «Концепции согласованной (скоординированной) агропромышленной политики государств-членов Таможенного союза и Единого экономического пространства» и сформулирован следующим образом:

1) достижение баланса в сельскохозяйственном и продовольственном производ-

стве для поддержания общего баланса сельскохозяйственного рынка;

2) обеспечение равноправной конкуренции и доступа к общему сельскохозяйственному рынку;

3) стандартизация правил распределения сельскохозяйственной продукции;

4) защита интересов производителей как на внутреннем, так и на международных рынках [3].

Следует отметить, что целью действующей с 2013 года Концепции агропромышленной политики является охват всех сфер агропромышленного комплекса ЕАЭС и формирование перечня механизмов межгосударственного взаимодействия. Данная концепция содержит также четыре дополнительные задачи в области агропромышленной политики:

- производство чувствительной сельскохозяйственной продукции;

- повышение эффективности государственной поддержки;

- проведение совместных научных исследований;

- развитие экспорта в третьи страны.

Таким образом, увеличение объема экспорта сельскохозяйственной продукции из стран ЕАЭС в третьи страны также является одной из целей развития агропромышленного комплекса стран-членов ЕАЭС. На основе данных UN Comtrade есть возможность проанализировать объем экспорта сельскохозяйственной продукции из стран ЕАЭС. Динамика изменений за период с 2012 по 2021 г. представлена в таблице 1.

Таблица 1

Динамика изменения объема экспорта продукции АПК из стран ЕАЭС в третьи страны с 2012 по 2021 г.

Год	Общий объем экспорта из стран ЕАЭС, млрд долл. США	Объем экспорта продукции АПК из стран ЕАЭС, млрд долл. США	Доля АПК в общем объеме экспорта из стран ЕАЭС, %
2012	593.7	18.3	3.09%
2013	587.7	16.9	2.88%
2014	556.8	19.3	3.46%
2015	373.8	16.3	4.36%
2016	308.3	17.0	5.51%
2017	386.9	20.6	5.32%
2018	490.7	25.2	5.14%
2019	460.7	25.0	5.43%
2020	364.8	28.7	7.86%
2021	527.9	35.7	6.76%

Источник: составлено автором по [4].

Общая динамика экспорта из стран ЕАЭС является положительной, небольшое снижение было выявлено только в 2012 году (-7,8% по отношению к показателю 2011 г.), затем рост остается постоянным. Во время пика пандемии Covid-19 (2019-2020 гг.) показатели экспорта сельскохозяйственной продукции остались на практически одинаковом уровне – 25 млрд долл. США в год, что говорит, с одной стороны, о том, что в этот период не удалось нарастить объемы экспорта продукции АПК, с другой стороны, показывает, что существенного падения показателей не случилось.

Пандемия COVID-19 нарушила привычные логистические цепочки поставок сырья и готовой продукции, оказала негативное влияние на пассажирские перевозки, нанесла серьезный удар по бизнесу различных транспортных компаний. Эксперты компании COREX Logistic, активно функционирующей на рынке транспортных услуг с 2011 года, Киреева В., Пирогова О. выделяют две основные тенденции, которые характеризуют проблемы, возникшие вследствие распространения COVID-19 и принятия мер, направленных на устранение последствий инфекции:

- во-первых, это осязаемое снижение грузопотока как в локальном, так и в общемировом масштабе. Причиной этого стало закрытие границ между странами, изоляция населения во время вынужденных локдаунов, массовое закрытие торговых точек из-за снижения или отсутствия покупательского спроса, состояние неопределенности у потребителей. Многие предприятия по всему миру закрылись на карантин, следовательно объем перевозок резко упал;

- во-вторых, отсутствие понимания у представителей транспортно-логистической отрасли ясных и четких правил действий в условиях карантина [5].

В этих условиях правительства государств-членов ЕАЭС переориентировали приоритеты в транспортной отрасли в сторону поддержки сохранения непрерывности цепочек поставок. Несмотря на закрытие границ, в ЕАЭС способствовали сохранению товарных потоков, хотя товарное наполнение грузов претерпело заметные изменения. На первый план выдвинулись товары первой необходимости, лекарства и медицинские изделия, а также агропродовольственный экспорт. Данное обстоятельство было обусловлено не только изменившимся

во время пандемии спросом, но принятыми в рамках ЕАЭС мерами по ликвидации кризиса и борьбе с эпидемией, например, временным запретом на вывоз с территории союзных государств средств индивидуальной защиты, защитных и дезинфицирующих средств, продукции медицинского назначения и материалов.

Обеспечение населения продуктами питания является одной из важнейших стратегических задач для правительств каждой из стран союзного объединения. Благодаря согласованной политике продовольственной безопасности совокупный объем взаимной торговли продовольственными товарами и сельскохозяйственным сырьем внутри союза вырос в 2020 году на 2,9% по сравнению с 2019 годом. Основу торговли продовольственным и сельскохозяйственным сырьем внутри блока ЕАЭС составили: молочная продукция, субпродукты, алкогольные и безалкогольные напитки, готовые продукты из зерна и злаков, жиры и масла, готовые продукты из мяса и рыбы, разные овощи, какао продукты, сахар и кондитерские изделия из сахара.

Важную роль в обеспечении продовольственной безопасности внутри ЕАЭС играет скоординированная транспортная политика государств-членов ЕАЭС, которая включает в себя планы по формированию единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг Союза [6]. Однако, закрытие границ и ограничение передвижений между странами оказали негативное влияние на систему организации перевозок внутри единого транспортного пространства. Из-за принятых ограничительных мер по предотвращению коронавирусной инфекции в 2020 году в Евразийском экономическом союзе произошел спад по всем показателям в транспортной отрасли. По данным Евразийской экономической комиссии объем перевозок грузов всеми видами транспорта в ЕАЭС за 2020 год, снизился на 5,9% по сравнению с 2019 годом. Объемы перевозки грузов за 2019–2020 годы с разделением по странам-участницам Союза наглядно представлены в таблицах 2, 3.

Как видно из представленных данных, по всем странам, кроме Армении, в 2020 году произошло снижение объемов перевозок грузов. В Армении объем перевозок увеличился в 2020 году по сравнению с 2019 на 0,7%.

Таблица 2

Перевозки грузов по всем видам транспорта, млн тонн 2019–2021 гг.

	2019	2020	2021
ЕАЭС	13 125,1	12 342,6	12 474,7
Армения	14,7	14,8	17,2
Беларусь	427,8	398,7	384,9
Казахстан	4 222,7	3 944,8	3 999,4
Кыргызстан	34,2	24,6	28,6
Россия	8 425,7	7 959,7	8 044,6

Источник: составлено авторами по [7].

Таблица 3

Динамика объема перевозок грузов по всем видам транспорта (в процентах к предыдущему году)

	2019	2020	2021
ЕАЭС	102,9	94,1	101,9
Армения	50,4	100,7	115,8
Беларусь	93,9	93,2	96,5
Казахстан	102,9	93,4	101,1
Кыргызстан	103,7	72,0	115,9
Россия	103,4	94,5	102,5

Источник: составлено авторами по [7].

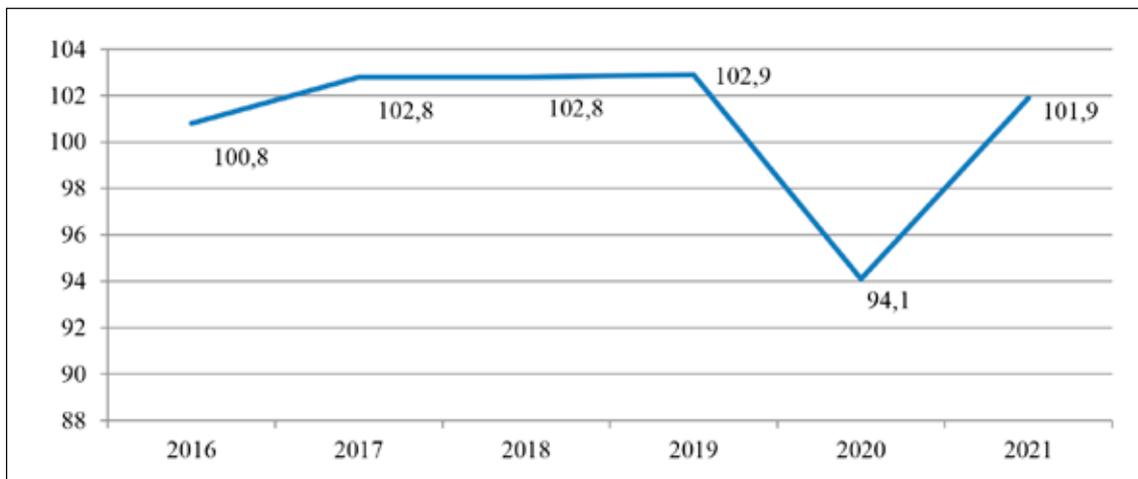
Таким образом, отрасль грузоперевозок и транспортной логистики существенно утратила свои позиции в 2020 году по отношению к допандемийному периоду. В то же время она осталась основным связующим звеном, которое позволило сохранить налаженные до пандемии экономические связи.

В 2021 году ситуация в транспортно-логистической отрасли ЕАЭС начала выравниваться, что стало результатом усилий по преодолению последствий пандемии COVID-19. В 2021 г. страны ЕАЭС нарастили объемы перевозок грузов и пассажиров по сравнению с 2020 г. Грузооборот ЕАЭС составил 12.474,7 млн. т.

Динамику изменений объемов перевозок в условиях пандемии COVID-19 в 2020–2021 годах можно проследить на графике (рисунок), который является наглядным подтверждением полученных в ходе изучения выводов и иллюстрирует спад объемов перевозок в 2020 г.

После пандемии COVID-19 перевозки внутри ЕАЭС начали активно восстанавливаться. Особое значение приобрело наращивание объемов перевозки продовольственных грузов, так как агропродовольственные товары являются частью программы импортозамещения по сельхозсырью и готовому продовольствию в ЕАЭС.

Санкции оказали серьезное влияние на экономику России и Белоруссии, которые составляют почти 90% всего ВВП ЕАЭС. Пострадали и другие страны-члены Евразийского союза и СНГ. Согласно анализу Института исследований и экспертиз ВЭБ.РФ к концу 2022 года экономики ЕАЭС и СНГ сократились на 8,6% и 9,7% соответственно. (ВЭБ.РФ. Евразийская интеграция и новая реальность. Аналитический обзор, 2022). Минэкономразвития спрогнозировал сокращение в России на минус 7,8%, а в Беларуси – на 6,4% [9].



Динамика объема перевозок грузов в ЕАЭС (в процентах к предыдущему году)

Источник: составлено авторами по [7]

В первую очередь санкции повлияли на цепочки поставок, сократились торговые потоки, увеличились транспортные расходы. Также большое влияние оказывают санкции, связанные с ограничением использования системы SWIFT, и нестабильность доллара. По данным МИД РФ, использование доллара во взаиморасчетах стран ЕАЭС сократилось до 21% от общего объема операций, в то время как платежи в нацвалютах достигли порядка 75%. Ограничения использования системы SWIFT усложнили взаиморасчеты между представителями ЕАЭС и третьими странами.

Помимо политических и эпидемиологических событий, остаются сложности общего характера, такие как проблемы в таможенном обеспечении ВЭД, слабая автоматизация складских процессов, дисбаланс масштабов современных грузопотоков мощности и пропускной способности объектов логистической инфраструктуры, неравенство экономических потенциалов стран ЕАЭС и различия в нормативно-правовом обеспечении логистической сферы.

По мнению экспертов института ВЭБ, у стран ЕАЭС, несмотря на трудности в преодолении последствий пандемии COVID-19 и действие экономических и политических санкций в отношении РФ, есть ресурсы и возможности продолжать развиваться и формировать экономику и партнерство нового типа. Основная роль транспортной логистики при этом – сохранение и развитие отлаженных экономических связей [10].

Таким образом, сохранение экономических партнерских связей внутри ЕАЭС, поддержка на межгосударственном уровне компаний, которые уже успешно работают на общем рынке транспортных услуг Союза, относятся сегодня к приоритетным направлениям скоординированной транспортной политики государств-членов Союза.

В соответствии со ст. 86 Договора о Евразийском экономическом союзе актуальной задачей является создание логистических центров и транспортных процессов перевозки. Основные функции таких центров – это, в первую очередь, предоставление комплексных логистических услуг, включающих безопасное хранение грузов, организацию перевозок, упаковки и маркировки грузов, в том числе и продукции агропромышленного сектора. Наибольшее количество транспортно-логистических центров расположено в России, где особо крупными явля-

ются компании-участники ведомственного проекта «Формирование сети транспортно-логистических центров» (ВП ТЛЦ), которые в том числе в себя включают терминально-складской комплекс ОАО «РЖД», ПАО «Трансконтейнер», ООО «Логистика КС», ООО «РЖД Терминал», ООО «ОБЛ-ТРАНСТЕРМИНАЛ», ООО «ММЦ Усады», ООО «Фрейт Вилладж Логистика» и ООО ТЛЦ «Белый Раст». Проект ВП ТЛЦ осуществляется в настоящее время при поддержке Правительства РФ и направлен на создание новых подходов к организации работы с грузами, который позволит повысить коммерческую скорость доставки грузов, в том числе транзитных.

По данным аналитического доклада Департамента транспорта и инфраструктуры ЕЭК, кроме России, в странах-участницах ЕАЭС успешно функционируют и развиваются транспортно-логистические центры: на территории Белоруссии – 58, Казахстана – 23, Киргизия – 12 [11].

Примером успешного сотрудничества в сфере агропродовольственного экспорта ЕАЭС, осуществляемого в рамках таможенно-логистической деятельности, является стартовавший в 2019 году проект «Евразийский Агроэкспресс», который направлен на развитие экспорта сельскохозяйственной продукции государств-производителей ЕАЭС в Китай, Узбекистан, Вьетнам и другие страны. Участниками проекта являются: АО «РЖД Логистика» (РФ), ООО «Бремино групп» (Беларусь), АО «Славтранс-Сервис» (РФ), АО КТЖ «Экспресс» (Казахстан). Проект «Евразийский Агроэкспресс» за счет интегрированного использования транспортной инфраструктуры между странами ЕАЭС и сопредельными странами способен обеспечить оптимизацию затрат на логистику и расширить их возможности для международного сотрудничества [12].

Обеспечение продовольственной безопасности внутри ЕАЭС, а также экспорт продукции сельского хозяйства является приоритетным направлением развития ЕАЭС. В соответствии с прогнозом Евразийской экономической комиссии на период с 2021 по 2030 г. ожидается увеличение валового производства сельского хозяйства во всех государствах-членах. Так, в 2025 году в целом по ЕАЭС ожидается увеличение валового производства продукции сельского хозяйства в сравнении с 2019 годом на 17,1%, в 2030 году – на 31,3%. Объем внешней тор-

говли ЕАЭС продукцией сельского хозяйства, по прогнозу, в 2025 году увеличится к уровню 2019 года на 10,1% и достигнет 61,2 млрд долл. США, в 2030 году рост ожидается на уровне 14,9% до 63,9 млрд долл. США [13, 14].

Таким образом, ожидаемый в долгосрочной перспективе рост объемов сельхозпроизводства и увеличение экспортного потенциала агропромышленной продукции стран-участниц ЕАЭС неизбежно повлечет за собой стимулирование развития таких направлений, как таможенная инфраструктура, развитие маршрутов и логистической инфраструктуры.

Основные планы по совершенствованию таможенной инфраструктуры ЕАЭС изложены в «Стратегии-2025», которая определяет актуальные тенденции развития интеграции в этой сфере. В документе перечислены приоритетные направления политики ЕАЭС:

- совершенствование таможенного регулирования в ЕАЭС, которое предполагает расширение применения цифровых технологий;
- совершенствование Таможенного кодекса ЕАЭС с учетом практики его применения и внесение соответствующих изменений в акты органов ЕАЭС;
- обеспечение единого стандарта совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля;
- унификацию электронного документооборота между таможенными органами и участниками ВЭД, формирование приоритетных инструментов реализации механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности [15].

Вместе с тем актуальное состояние международных экономических отношений подчеркивает возрастающую с каждым днем значимость развития межстрановой интеграции посредством участия в создании и запуске новых транспортных коридоров, развитие которых будет способствовать развитию инфраструктуры, позволит снизить логистические издержки и повысит устойчивость товаропотоков в условиях санкционного давления. В этой связи необходимо отметить уже действующие проекты, связанные с развивающимися транспортными коридорами, а именно: Восток-Запад, Север-Юг, Экономический пояс Шелкового пути, проект «Евразийский Агроэкспресс».

Экономический пояс Шелкового пути сегодня наиболее востребован, так как транспортно-логистическая структура ЕАЭС является транзитным маршрутом на пути следования грузов из Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) в Евросоюз (ЕС). При этом Китай в рамках проекта регионального сопряжения намерен финансировать масштабное инфраструктурное строительство, в котором остро нуждается союз.

Международный транспортно-логистический МТК «Восток–Запад» и достигнутый уровень транспортно-логистического сотрудничества стран ЕАЭС позволяет осуществлять сухопутную доставку грузов из Китая в ЕС в среднем в 3–3,5 раза быстрее морской перевозки Южным морским путем. При этом с учетом того, что Евразийская транспортная магистраль и ее северный, морской и южный маршруты совпадают с евразийскими международными транспортными коридорами «Восток – Запад» и «Север – Юг», повышаются шансы на успешное сопряжение ЕАЭС и Экономического пояса Шелкового пути [16].

В систему современной агропродовольственной таможенно-логистической структуры ЕАЭС также отлично вписался проект «Евразийский Агроэкспресс», созданный в 2019 году при поддержке правительств стран Евразийского экономического союза. В рамках проекта осуществляются регулярные контейнерные перевозки сельскохозяйственной продукции по железнодорожному маршруту в Китай, а с 2021 года и в Узбекистан. В целом, проект направлен на увеличение объемов взаимных поставок и экспорта сельскохозяйственной продукции и продовольствия.

Анализируя перспективы развития современной агропродовольственной таможенно-логистической инфраструктуры ЕАЭС, можно выделить основные направления модернизации: цифровизация логистических центров, увеличение объемов перевозок грузов в контейнерах, организация возможности температурного хранения продукции, возможности переработки, оснащённости транспортно-логистических центров техническим оборудованием для погрузки, разгрузки, удовлетворяющие международным стандартам. Востребованными становятся транспортно-логистические центры, имеющие в своем составе лаборатории для сертификации, что особенно важно для регионов, ориентированных на экспорт.

Выводы

Роль транспортно-логистической системы ЕАЭС является особенно приоритетной в организации агропродовольственного экспорта государств-членов ЕАЭС, а также для обеспечения собственной внутренней продовольственной безопасности.

Доля продовольствия в общей структуре экспорта товаров из ЕАЭС с течением времени растет. Основными источниками продовольствия в ЕАЭС являются Россия и Беларусь.

Пандемия оказала разрушительное действие на мировые товаропотоки, при этом сектор продовольствия показал устойчивость на фоне разрыва торговых связей по сравнению с другой продукцией.

В настоящее время экономика ЕАЭС находится в периоде постпандемийного восстановления, реализацию которого ограничивает санкционное давление на Россию.

Продукция АПК не входит в санкционные списки и может стать важным драйвером роста товарооборота как внутри блока ЕАЭС (который может в ближайшей перспективе вырасти за счет присоединения Ирана, Алжира, Индонезии), так и за пределами стран объединения.

Развитие новых логистических маршрутов может дать важный импульс экономического роста для государств, по территории которых он будет проходить, снизить логи-

стические издержки поставщиков. Он также будет благоприятствовать выстраиванию новой торговой архитектуры, повысит стабильность продовольственного снабжения в мире и будет способствовать достижению ЦУР-2 ООН – Ликвидация голода и недоедания.

Наиболее перспективные для стран ЕАЭС новые логистические маршруты:

- Восток-Запад,
- Север-Юг,
- Экономический пояс Шелкового пути,
- проект «Евразийский Агроэкспресс».

Для успешного развития новых логистических маршрутов нужно произвести цифровизацию экспортно-импортных операций, создать эффективный механизм межстрановых расчетов (взамен старого), создание сети сертификационных центров (с повышенной пропускной способностью в экспортоориентированных регионах регионе), привести логистические технологии в соответствие с мировыми стандартами и т. д.

В целом, можно сделать вывод о том, что развитие транспортно-логистического сотрудничества является необходимым условием укрепления экономических связей внутри Евразийского Экономического союза, так как способствует повышению степени интеграции стран-участниц ЕАЭС и оказывает мультипликационный эффект для всех отраслей экономики союза.

Библиографический список

1. Андропова И.В. Евразийский экономический союз: потенциал и ограничения для регионального и глобального лидерства // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. 2016. Т. 11, № 2. С. 7-23.
2. Договор о ЕАЭС (подписан в г. Астане 29.05.2014 г.) (ред. от 15.03.2018) [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_163855/ (дата обращения: 01.03.2023).
3. Решение Совета Евразийской экономической комиссии от 23 апреля 2013 г. № 28 «О проекте решения Высшего Евразийского экономического совета «О Концепции согласованной (скоординированной) агропромышленной политики государств – членов Таможенного союза и Единого экономического пространства». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/13sr0028/> (дата обращения: 13.03.2023).
4. UN Comtrade [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://comtrade.un.org/data/> (дата обращения: 13.02.2023).
5. Киреева В., Пирогова О. Логистические тренды 2020–2021 года: влияние пандемии COVID-19 на перевозки. Аналитический обзор. 08.06.2020 // Retail.ru! // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.retail.ru/articles/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/> (дата обращения: 07.03.2023).
6. Асаул М.А. Развитие интеграции в сфере транспорта и инфраструктуры в Евразийском экономическом союзе // Фундаментальные исследования. 2016. № 2–1. С. 120–124.

7. ЕЭК. Статистика внешней и взаимной торговли. Аналитические обзоры за 2021–2022 гг. [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://eec.eaeunion.org/comission/department/dep_stat/tradestat/ (дата обращения: 07.03.2023).
8. Аналитический доклад «Анализ состояния и современных тенденций развития транспортно-логистических центров в целях выработки рекомендаций по их развитию в рамках Евразийского экономического союза». М., 2021. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.alta.ru/tamdoc/21mr0015/> (дата обращения: 10.02.2023).
9. Министерство экономического развития РФ. Аналитический отчет «Основные параметры сценарных условий прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на 2023 год и на плановый период 2024–2025 гг.» Дата публикации: 18.05.2022 [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://www.economy.gov.ru/material/directions/makroec/prognozy_socialno_ekonomicheskogo_razvitiya/osnovnye_parametry_scenarnyh_usloviy_prognoza_socialno_ekonomicheskogo_razvitiya_rf_na_2023_god_i_na_planovyy_period_2024_i_2025_godov.html (дата обращения: 10.03.2023).
10. ВЭБ.РФ. Евразийская интеграция и новая реальность. Аналитический обзор. Дата публикации: 02.12.2022 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://inveb.ru/world-and-greater-eurasia> (дата обращения: 10.03.2023).
11. Евразийская экономическая комиссия. О работе транспорта в Евразийском экономическом союзе в 2020 году. Аналитический обзор. Дата публикации: 01.10.2022 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/738/Doklad-o-formirovaniy-obshchey-strategii-razvitiya-infrastruktury.pdf> (дата обращения: 27.12.2022).
12. Проект «Евразийский Агрэкспресс» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://evrazlog.com/index.html> (дата обращения: 13.03.2023).
13. Евразийская экономическая комиссия. Прогнозы развития аграрного рынка Союза до 2030 года. Аналитический обзор. Дата публикации: 09.11.2021 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://eec.eaeunion.org/news/EEK-podgotovila-prognozy-razvitiya-agrarnogo-rynka-soyuza-do-2030-goda/> (дата обращения: 27.12.2022).
14. Евразийская экономическая комиссия. Департамент агропромышленной политики. Совместные прогнозы развития АПК на 2021–2022 гг. Москва, 2021 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/33f/Sovmestnye-prognozy.pdf> (дата обращения: 27.12.2022).
15. Решение Высшего Евразийского Экономического совета от 11.12.2020 № 12 «О Стратегических направлениях развития евразийской экономической интеграции до 2025 года» [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/573325884> (дата обращения: 23.12.2022).
16. Федоренко Р.В. Проблемы развития таможенно-логистической инфраструктуры международного транспортного коридора «Восток-Запад» // Вестник РУДН. Серия: Экономика. 2020. Vol. 28, No. 3. P. 491–504.