**Антикризисная повестка Евразийского экономического сообщества в отношении агропромышленного комплекса и обеспечения продовольственной безопасности.**

**Часть 3. Системные меры по повышению экономической устойчивости государств-членов в транспортно-логистической сфере.**

Одними из наиболее важных среди первоочередных задач по повышению устойчивости государств-членов ЕАЭС является поддержка стабильной работы транспортной системы и функционирования логистических цепочек, обеспечивающих устойчивые импортные и экспортные поставки в рамках внутренней и внешней торговли. Системные меры в транспортно-логистической сфере включают формирование новых логистических цепочек, проработку перспективных направлений и создание новых мультимодальных коридоров с целью формирования благоприятного режима перемещения грузов.

**Согласованная транспортно-логистическая политика ЕАЭС**

Одним из главных условий функционирования общего рынка, а также конкурентоспособности продукции государств-членов на рынках третьих стран является наличие адекватной транспортно-логистической инфраструктуры. Договором о ЕАЭС (ст.86, 87) предусмотрена реализация согласованной транспортной политики, направленной на обеспечение экономической интеграции, а также формирование единого транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг[[1]](#footnote-1). Под единым транспортным пространством понимается совокупность транспортных систем государств-членов, в рамках которой обеспечиваются беспрепятственное передвижение пассажиров, перемещение грузов и транспортных средств, их техническая и технологическая совместимость, основанные на гармонизированном законодательстве в сфере транспорта.

Главными приоритетами согласованной транспортно-логистической политики ЕАЭС является 1) интеграция транспортных систем для осуществления взаимной торговли и торговли с третьими странами и 2) реализация транзитного потенциала территорий государств-членов. В 2016 г. были утверждены Основные направления и этапы реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики государств – членов Евразийского экономического союза, а также «дорожные карты», на основании которых будут решаться задачи для достижения данных целей[[2]](#footnote-2).

Благодаря своему географическому и геоэкономическому положению ЕАЭС обладает значительным транзитным потенциалом. По территории ЕАЭС проходят важнейшие международные транспортные коридоры. Наличие развитой транспортной инфраструктуры в ЕАЭС будет поддерживать кратчайшие связи и обеспечивать транспортные потоки между рынками Европы и Азии, способствуя тем самым развитию международной торговли и росту транзитных перевозок, и, как следствие, экономическому развитию и процветанию всех стран мира. С другой стороны, согласно современной стратегии развития евразийской интеграции сопряжение транспортно-логистических систем государств-членов с евразийскими международными транспортными коридорами «Север-Юг» и «Восток-Запад», в том числе с китайской инициативой «Один пояс, Один путь», является ключевой мерой по формированию Евразийского союза как одного из наиболее значимых центров развития современного мира[[3]](#footnote-3).

Необходимым условием для достижения целей интеграции транспортных систем, реализации транзитного потенциала государств-членов и повышения их конкурентоспособности является развитие евразийских транспортных коридоров путем реконструкция или модернизации существующей транспортной инфраструктуры, включая сеть транспортно-логистических центров, а также широкое внедрение современных эффективных логистических технологий, таких как контейнерные перевозки.

Как можно видеть, предложенные антикризисные меры полностью отвечают системным подходам и задачам в рамках согласованной транспортной политики ЕАЭС.

**Влияние западных санкций на состояние логистической системы государств-членов ЕАЭС**

Наиболее сильный удар западные санкции нанесли транспортно-логистическому сектору экономик государств-членов ЕАЭС. Не будет преувеличением сказать, что именно проблемы в логистике явились главной причиной падения объема импорта на 80% и сокращения экспорта товаров в первый месяц после начала военного конфликта и введения санкция.

При этом необходимо учитывать, что и до этих событий логистические системы государств-членов характеризовались наличием целого ряда проблем, а именно недостаточной пропускной способностью основных магистралей и перевалочных пунктов, устаревшей вспомогательной инфраструктурой, а также дефицитом транспортно-логистических и оптово-распределительных центров. Общей проблемой в последние годы были очереди и заторы на пограничных переходах между Россией, Беларусью и ЕС, Россией и Китаем, Россией и Азербайджаном. Что касается агрологистики, то все страны Союза характеризуются дефицитом мощностей по хранению и сортировке сельхозпродукции и несоответствием географического размещения этих мощностей новым товаропроводящим коридорам. Эта ситуация препятствует развитию международных и внутренних перевозок, а также является причиной высоких транспортных издержек и потерь при транспортировке.

Целый ряд проблем в логистике возник в пандемию covid-19, в связи с нарушением цепочек поставок и повышением в несколько раз тарифов на перевозки.

Новые антироссийские санкции беспрецедентно усугубили существующие проблемы и глубоко затронули все сферы логистики вследствие блокировки основных логистических маршрутов, роста тарифов, ухода ведущих логистических операторов с российского рынка грузоперевозок, падения объема товаропотока и пр.

С первых дней военного конфликта было прервано воздушное сообщение и прекращены авиаперевозки между большинством стран и Россией. Также оказались заблокированными фактически все международные морские перевозки в европейской части России. Ведущие морские линии прекратили обслуживать российские грузы, а морские порты - российские суда. Основные операторы контейнерных перевозок - Maersk, MSC CMA - ввели запрет на бронирование российских грузов, а также остановили перевозки контейнеров, находящиеся в транзите. При этом пострадали грузы не только России, но и государств-членов ЕАЭС, главным образом, Казахстана. Так, значительная часть казахстанских грузов, которые отгружались через российские порты, перестали обслуживаться судоходными компании и перегрузочными портами в Европе вместе с российскими грузами. До настоящего времени остается функционирующей только морская логистика дальневосточного направления, при этом на оставшуюся инфраструктуру – порты, склады и перевалочные пункты ложится дополнительная нагрузка.

Многие эксперты ожидают уже ближайшей осенью дефицит контейнеров, что связано с уходом с российского рынка ведущих международных контейнерных линий со своим парком контейнеров. Как говорилось выше, в настоящий момент из 750-800 тыс. контейнеров, только 200–250 тыс. принадлежат российским перевозчикам.

Международные автоперевозки столкнулись с резким ростом себестоимости, а также с ограничениями маршрутов, включая запрет на въезд в ЕС автотранспорта российских и белорусских перевозчиков в рамках пятого пакета санкций.

На южных автомаршрутах, обеспечивающих грузопоток с Турцией, Ираном и закавказскими странами, возникли затруднения движения и очереди на контрольно-пропускных пунктах, связанные с увеличением объема перевозок товаров по суши, в значительной степени представленных плодоовощной продукцией. Также вырос (в 2,5 раза) объем автоперевозок товаров из Ирана и Китая через Казахстан.

**Перестройка транспортно-логистических потоков**

Перестройка логистической системы России и отчасти Беларуси определялась следующими процессами: 1) формирование новых маршрутов и способов доставки в рамках прежних цепочек поставок с целью обхода блокировок и ограничений, 2) создание новых логистических цепочек, ориентированных прежде всего на восточные рынки, 3) диверсификация маршрутов доставки транзитных грузов, проходящих ранее по территории России и Беларуси

Результатом перестройки логистической системы государств-членов в ответ на эту ситуацию стало изменение режима функционирования традиционных маршрутов, а также формирование новых маршрутов доставки, включая альтернативные транспортные коридоры.

На фоне блокировки воздушного сообщения и европейского сектора морских и автомобильных маршрутов перевозчики стараются переориентировать грузы на железные и автомобильные дороги.

В России грузы, ранее следовавшие через северо-западные и южные порты, были переориентированы на порты Дальнего Востока с дополнительной транспортировкой по авто - и железнодорожным маршрутам. На сухопутные маршруты также была переориентирована большая часть морских перевозок между европейской частью России и Дальним Востоком, как внутренних, так и российско-китайских.

В данной ситуации возрастает роль железнодорожного транспорта, прежде всего Транссибирской магистрали. Только за первую неделю марта 2022 года перевозки по Транссибирской магистрали и БАМу выросли на 23,5%[[4]](#footnote-4). Однако переориентация грузопотока в этом случае оказалась ограниченной пропускной способностью и техническими возможностями инфраструктуры. Результатом критического увеличения нагрузки на Транссибирскую магистраль, которая и раньше с трудом справлялась с грузопотоком, стали многодневные заторы в терминалах назначения, а также на перевалочных пунктах в дальневосточных портах и пунктах досмотра, особенно на китайско-российской границе.

Как следует из заявленных руководителями Китая и России планах в области взаимной торговли, в самом ближайшем будущем ожидается увеличение российско-китайского товаропотока более чем на на 40%. Таким образом, перспективы торгово-экономического развития России, а также других государств-членов ЕАЭС делают критически важным осуществление целого ряда проектов по модернизации транспортно-логистической инфраструктуры, включая железнодорожные пути, пропускные и перевалочные пункты, портовую зону и пр. Необходимо иметь в виду, что до подключения альтернативных маршрутов между Китаем и Европой через Казахстан (таких, как южная ветка маршрута Шелкового ветра) более половины проходящих через Трансиб транзитных грузов являлись китайскими. Из-за низкой пропускной способности магистрали Россия теряет значительную часть транзита*.*

На южных автомаршрутах, обеспечивающих товропотоки из Турции, Ирана и государств Закавказья, возникли затруднения движения и очереди на контрольно-пропускных пунктах, связанные с увеличением объема перевозок товаров по суши, в значительной мере представленных плодоовощной продукцией. Также значительно вырос (2,5 раза) объем автоперевозок товаров из Ирана и Китая через Казахстан.

Сложившаяся ситуация заставляет искать новые и модернизировать старые маршруты, обеспечивающие выходы грузопотоков к международным транспортным коридорам. Несмотря на сложную логистическую и общеэкономическую ситуацию, для преодоления логистического кризиса и стабилизации международной торговли необходимо решать системные задачи, стоящие перед транспортно-логистическим комплексом, а именно создание и модернизация транспортно-логистических коридоров, обеспечивающих основные международные товаропотоки в направлении Север-Юг и Восток-Запад, включая расширение “узких мест” и создание сети транспортно-логистических центров.

Особое значение в рамках антикризисных мер приобретают развитие альтернативных транспортных коридоров, которые могут заместить заблокированные направления или разгрузить оставшиеся маршруты, на которая легла дополнительная нагрузка, часто превышающая их технологические возможности. Помимо железнодорожных и автомобильных маршрутов в рамках международных транспортных коридоров стоит задача модернизации мультимодальных транскаспийских маршрутов через морские порты Казахстана и России. По мнению российского министра транспорта одним из таких проектов должна стать перестройка каспийского отрезка российского участка коридора Север-Юг путем реконструкции пунктов пропуска на границе России с Казахстаном, модернизации всей портовой инфраструктуры, а также увеличение глубины Волго-Каспийского канала до 4,5 м для расширения проходящего по нему грузопотока[[5]](#footnote-5).

Существенная перестройка логистической системы коснулась Казахстана, который значительную часть своих европейских поставок осуществлял через российскую территорию, прежде всего российские западные и южные порты. Альтернативными транспортными коридорами являются мультимодальные маршруты через Китай или через транскаспийский коридор, однако оба эти варианта приведут к значительному увеличению расходов на перевозку и повышению себестоимости товаров.

Одновременно Казахстан увеличивает объем транзитных железнодорожных и автомобильных перевозок российских и китайских грузов, обеспечивая таким образом взаимовыгодную реализацию своего транзитного потенциала. При этом у него остается возможность переориентировать свои собственные экспортные поставки и транзитные перевозки на латвийские порты и Транскаспийский международный транспортный маршрут.

Также следствием антироссийских санкций является переориентация на Казахстан грузового транзита, приходящегося ранее на Россию и Беларусь. Так, значительно увеличился поток транзитных грузов через Казахстан вследствие формирования западными перевозчиками альтернативных логистических маршрутов из Китая в Европу в обход России. Прежде всего это касается контейнерных железнодорожных перевозок через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Румынию. Также увеличился товаропоток на Транскаспийском отрезке транспортного коридора *Шелковый ветер* со стороны китайских логистических операторов, несмотря на необходимость двойной перегрузки грузов на участке через Каспийское море и удлинение железнодорожного маршрута из-за транзита через Турцию вместо Украины.

Сложная ситуация с блокировкой доставки груза белорусскими автоперевозчиками решается в Беларуси в путем организации 14 пограничных логистических центров, в которых европейские перевозчики имеют возможность перегружать товар[[6]](#footnote-6). Несмотря на то, что эта схема увеличивает стоимость перевозок, что сказывается на цене поставляемой продукции, такая компромиссная практика представляется целесообразной и некоторым российским экспертам, считающими, что для сохранения объема грузоперевозок и обеспечения внутреннего рынка необходимыми импортными товарами европейского рынка допустима перегрузка или перецепка грузов непосредственно на границе или замена российских перевозчиков европейскими.

**Первоочередные меры по поддержке логистического бизнеса**

*Расстановка приоритетов перевозок*

Правительства попавших под санкции стран принимают экстренные меры по поддержке как бизнеса, пользующегося услугами грузоперевозки, так и самих компаний-перевозчиков. В отношении международных грузов в рамках первоочередных мер поддержки были упрощены многие таможенные процедуры, в том числе сертификация импортируемого товара. Также одной среди первых антикризисных мер в России стала временная отмена действия правила недискриминационного доступа грузов к железнодорожной инфраструктуре, при котором экспортные перевозки угля имели более высокий приоритет, чем перевозки контейнеров и некоторых других грузов[[7]](#footnote-7). Снятие этих ограничений имеет большое значение в условиях дефицита квот на использование ограниченных пропускных возможностей восточного направления РЖД и открывает новые возможности для производителей, экспортеров и перевозчиков несырьевой продукции.

Предоставленный приоритет контейнерным перевозкам, обеспечивающим прежде всего импорт товаров народного потребления, продуктов, медикаментов, комплектующих для перерабатывающей промышленности, сборочных производств и экспорт товаров российского производства с высокой добавленной стоимостью, будет способствовать развитию промышленного производства и оказывает серьезный мультипликативный эффект на все сферы экономики.

*Снижение тарифов*

Уход иностранных компаний, ограничения на полеты за рубеж, проблемы с судоходством вызвали беспрецедентный рост тарифов на перевозку грузов. Также рост затрат на перевозки является следствием изменений маршрутов или способов доставки грузов, которые вынуждены предпринимать грузоперевозчики в ответ на санкционные ограничения и запреты.

Для ограничения роста тарифов разрабатываются разные меры, как системные, так и в рамках отдельных проектов.

Так, операторами грузоперевозок Казахстана, Грузии и Азербайджана разрабатывается инициатива по созданию совместного предприятие с целью дальнейшего развития Транскаспийского международного транспортного маршрута. В его задачи будет входить оптимизация транспортных перевозок (согласование тарифов, декларирование грузов, применение единых IT-решений и консолидации транзитных грузов), что позволит увеличить грузопоток до 10 миллионов тонн грузов в год, снизить тарифы, и сделать таким образом маршрут через Каспий более выгодным и привлекательным для грузоотправителей[[8]](#footnote-8).

Напротив, с целью поддержки ОАО «Российские железные дороги» Правительством России с июня 2022 годы было утверждено повышение тарифов на железнодорожные перевозки, включающий дополнительную индексацию тарифов перевозок некоторых грузов на 11%[[9]](#footnote-9). Однако дополнительная индексация не коснулась перевозок продуктов питания и строительных грузов внутри страны, а также импорта потребительских товаров. Среди прочего эта мера направлена на преодоление сложившегося дисбаланса между экспортом и импортом, который также выражается в в восьмикратном превышении контейнеров с экспортными товарами над контейнерами с импортными, что грозит дефицитом порожних контейнеров[[10]](#footnote-10).

*Предотвращение дефицита контейнеров*

В условиях сложившегося дисбаланса внешней торговли, а именно значительного превышения экспорта над импортом, для контейнерных перевозок существует риск “вымывания” контейнеров из оборотного парка и дефицита порожних контейнеров. Нехватка контейнеров становится острой проблемой в России, Беларуси, отчасти Казахстане, являясь причиной сбоя поставок, и вызывая рост цен на контейнерные перевозки. Участники контейнерных перевозок в государствах-членах ЕАЭС ставят вопрос перед своими министерствами транспорта, а также перед Евразийской экономической комиссией о необходимости обеспечить о не только высокий текущий спрос на контейнеры, но и потенциальные объемы экспортных и импортных контейнерных перевозок.

Значительную роль в выработке решений в рамках транспортной политики ЕАЭС в части контейнерных перевозок играет Евразийский Союз участников железнодорожных грузовых перевозок (ЕСП). Предложенные ЕСП первоочередные меры включают увеличение сроков оборота имеющихся контейнеров, стимулирование закупок контейнеров в других странах, привлечение новых операторов со своим контейнерным парком, а также развитие собственного контейнерного производства[[11]](#footnote-11).

Так, совместно с федеральными органами власти ЕСП вышел с предложением увеличить срок временного пользования иностранных контейнеров в России с 90 до 180 дней, что позволит обеспечивать доставку товаров первой необходимости по территории ЕАЭС, а также экспорт продукции высоких переделов.

Поддержав соответствующую инициативу ЕСП, Коллегия Евразийской экономической комиссии временно обнулила ввозную таможенную пошлину на контейнеры, приобретаемые за границей российскими компаниями, что будет стимулировать импортные закупки.

Принципиальным образом решить проблему дефицита контейнеров, обеспечить стабильность перевозок и их независимость от международного лизинга может производство отечественных контейнеров. Начавшаяся перестройка мирового транспортного рынка и увеличивающийся потребительский спрос создает потенциал для массового производства контейнеров в России, чему также будет способствовать государственная поддержка производителей данной продукции как системообразующих предприятий. В настоящее время ЕСП инициировал подготовку бизнес модели производства контейнеров в России. Наиболее важными вопросами, которые обсуждаются совместно с Российским морским регистром судоходства, представителями лизинговой отрасли и предприятиями-производителями контейнеров, является модельный ряд контейнеров, оптимизированных под конкретные логистические задачи и операции и необходимые объемы их производства.

*Поддержка создания транспортно-логистических центров*

Первоочередные меры по развитию транспортно-логистической системы государств-членов включает в себя не только «расширение узких мест», а также создание транспортно-логистических центров, что будет способствовать устранению логистических барьеров, ускорению товаропотока, а также снижению транспортных издержек. В качестве антикризисной меры Министерство транспорта России приняло решение компенсировать инвесторам транспортно-логистических центров (ТЛЦ) часть затрат по инвестиционным кредитам посредством субсидий из бюджета[[12]](#footnote-12). По предварительным оценкам, объем финансирования, требующегося для льготного кредитования 19 ТЛЦ на 2022-2024 год оценивается в 62 млрд рубля. В качестве одной из возможных мер поддержки Минтранс прорабатывает вопрос выделения субсидий на процентные платежи по таким кредитам в размере 50% от ключевой ставки Банка России. Большая часть проектируемых ТЛЦ будет обслуживать восточное направление железнодорожных. Формирование опорной сети ТЛЦ вдоль Транссибирской магистрали, а также в непосредственной близости от дальневосточных морских портов обеспечит оптимальное перераспределение контейнерного грузопотока.

**Кооперационный проект «Евразийский агроэкспресс»**

Особое значение в условиях логистических и транспортных ограничений приобретают проекты и программы, направленные на интегрированное использование транспортной инфраструктуры странами ЕАЭС и их торговыми партнерами. Кооперация в области логистики позволяет использовать наиболее эффективные инструменты управления и контроля логистическими процессами и оптимизировать затраты на протяжении всей цепочки сбыта без преград и барьеров, что повышает конкурентоспособность стран и расширяет их возможности в международном торгово-экономического сотрудничества.

Такой интеграционной инициативой в области агрологистики является совместный проект государств-членов ЕАЭС «Евразийский Агроэкспресс» - специализированный сервис в области ускоренных контейнерных железнодорожных и мультимодальных перевозок сельскохозяйственной и агропродовольственной продукции.

Первоначально проект был разработан и реализован российским логистическим оператором «РЖД Логистика» при участии АО "Российский экспортный центр" в рамках грузоперевозок с Китаем. За прошедшие три года проект был масштабирован до уровня ЕАЭС и его участниками стали также ведущие логистические операторы Беларуси и Казахстана, в процессе присоединения к проекту находится Кыргызстан. Все государства-члены в самое ближайшее время станут полноправными участниками проекта, причем не только как поставщики логистических услуг, но и как партнеры по экспорту и импорту агропродовольственной продукции.

Также расширяется география поставок. В настоящее время сервис включает перевозки агропродукции между Россией и такими странами как Китай, Узбекистан, Азербайджан и Иран, при этом часть перевозок осуществляется при помощи транзита через Казахстан.

Признанием важной роли инициативы является принятое в феврале 2022 года Распоряжение Евразийского межправительственного совета о поддержке проекта «Агроэкспресс» с целью увеличения объемов взаимных поставок и экспорта сельскохозяйственной продукции и продовольствия и его диверсификации[[13]](#footnote-13).

Конкурентоспособность экспортных товаров государств-членов во-многом определяется эффективностью транспортно-логистических схем и способов их доставки на рынки третьих стран. В настоящее время одним из наиболее прогрессивных направлений технического прогресса в организации перевозок, складировании и хранении грузов, способствующее рационализации и оптимизации транспортных процессов, является контейнеризация. Контейнерные перевозки имеют значительные преимущества по сравнению с традиционными способами транспортировки: низкая себестоимость, высокая мобильность, возможность комбинирования грузов, защита и сохранность перевозимой продукции, возможность использовать любой вид транспорта для доставки.

Главной задачей проекта «Агроэкспресс» является повышение эффективности контейнерных перевозок путем оптимизации логистических процессов.

Привлекательность проекта для экспортеров обеспечивается за счет сокращения сроков доставки (в направлении Китая - до 10-14 дней и в направлении Узбекистана – до 5-7 дней) и специальных тарифов - на уровне, конкурентном морскому фракту.

Такие результаты достигаются за счет предоставления единых тарифных льгот, применения цифровых технологий по отслеживанию состояния груза, организации сбыта или дозагрузки на определенных участках в случае необходимости, упрощение таможенного контроля и отслеживания грузоперевозок путем применения электронных навигационных пломб и цифрового документооборота, а также обеспечения “зеленого коридора” на всем протяжении маршрута.

Эффективность перевозок также связана с возможностью комплектовать полносоставные поезда, включающие контейнеры разных типов – холодильные, рефрижераторные, флекситанки и пр., что позволяет перевозить разные виды продовольственных грузов, в том числе высокомаржинальную продукцию.

Такой механизм доставки является безальтернативным для скоропортящихся грузов, так как позволяет доставлять товар с сокращением финансовых и временных издержек и обеспечивать конечному потребителю свежую продукцию с максимальным остаточным сроком годности.

Несмотря на санитарные ограничения и запреты, действующие на многих железнодорожных направлениях, в последние два года наблюдается активное развитие данного агрологистического сервиса, включая рост объемов перевозок, а также расширение маршрутов в рамках международных транспортных коридоров Восток-Запад и Север-Юг.

***Маршруты проекта «Агроэкспресс»***

*Коридор Восток-запад: Китай и Узбекистан*

Ускоренные контейнерные перевозки агропродовольственных товаров между Китаем и Россией были запущены в 2019 году и до введения «ковидных» ограничений осуществлялись с периодичностью два состава в неделю. По данным Российского экспортного центра, всего из России в Китай в 2020 г. было отправлено порядка млн тонн продукции АПК (без учета зерновых и жмыха)[[14]](#footnote-14).

Из России в Китай «Агроэкспресс» доставлял разнообразные агропродовольственные товары - помимо зерновых, шрота и жмыха, это растительные масла, мясная, молочная и кондитерская продукция, мороженное, бакалея и безалкогольные напитки. В обратном направлении, из Китая в Россию, поступала плодоовощная продукцию, фруктовые и овощные концентраты, аминокислоты и витамины для комбикормов, лимонная кислота и другие вещества и ингредиенты для пищевой промышленности, а также замороженными морепродукты, фрукты и овощи. В зависимости от вида поставляемой продукции и пункта назначения часть составов проходила по территории России через российско-китайский погранпереход, часть использовала транзитный маршрут через Казахстан.

В настоящее время со стороны КНР продолжают действовать ограничения на ввоз сельхозпродукции и других продовольственных товаров через сухопутные погранпереходы. Для преодоления этой ситуации дирекцией проекта “Агроэкспресс” и Главным таможенным управлением Китая при участии Евразийской экономической комиссии решается вопрос о возможности ввоза продовольственных грузов через железнодорожные пункты на российско-китайской и казахстанско-китайской границе. Также рассматривается предложение о формировании «Коридора доверия Россия – Китай», которое заключается в разрешении китайской стороной осуществлять пилотные поставки мясной продукции в рефрижераторных контейнерах в некоторые китайские провинции. Для этого требуется соблюдение следующих условий: грузы будут проходить санитарную обработку на терминалах отгрузки, опломбировываться, проходить границу с Китаем без досмотра, однако по прибытии на пункты назначения контейнеры должны снова проходить санитарную обработку.

Учитывая планы обеих стран по наращиванию к 2024 году объемов агропромышленной торговли на 40%, а также переориентацию агропродовольственного экспорта государств-членов ЕАЭС в направлении Китая, следует ожидать значительного роста грузоперевозок в рамках проекта “Агроэкспресс”. По прогнозам экспертов дирекции проекта, к 2025 году их объем увеличиться на 500 тыс. тонн[[15]](#footnote-15).

Помимо Китая в рамках коридора Восток-Запад маршрут “Агроэкспресса” проложен в Узбекистан. После заключения трехстороннего соглашения о сотрудничестве в области развития логистического коридора для поставок агропродовольственной продукции между Россией, Узбекистаном и Казахстаном были проведены несколько тестовых рейсов агроэкспресса по маршруту Тамбов- Ташкент и Москва-Ташкент.

Из России в Узбекистан агроэкспресс доставлял партию замороженного мяса птицы и молочные продукты в рефрижераторных и холодильных контейнерах, в обратном направлении - плодоовощную продукцию: виноград, хурму, помидоры и лимоны.

В ходе тестовых поездок был отработан целый ряд технологических и административных вопросов, таких как цифровой фитосанитарный и ветеринарный сертификат перемещаемых товаров, единая специальная тарифная ставка, прохождение транзитных зон и границ в режиме “зеленого коридора”.

В самом ближайшем будущем между странами будут открыты регулярные полносоставные доставки агропродовольственных товаров, для чего предстоит решить следующие задачи: довести срок поставок до 5 суток, увеличить объемы поставок плодоовощной продукции в российском направлении, а также организовать цепочку перевозок не только в Москву, а также в российские регионы, прежде всего в в Приволжский и Уральский федеральные округа.

Основную товарную базу поставок в Узбекистан будет составлять мясная, молочная, масложировая продукция, мука, крупы, сахар и кондитерские изделия. Узбекистан планирует фокусироваться на поставках сезонных продуктов, которые пользуются повышенным спросом: черешня, персики, абрикосы, виноград, арбузы, дыни весной-летом и баклажаны, морковь, лук, чеснок, капуста, дыня, хурма в осенне-зимний сезон.

Ежегодно высокий прирост объемов агропродовольственной торговли между Росиией и Узбекистаном, а также перспектива увеличение импорта плодоовощной продукции из Узбекистана в рамках замещения поставок из Европы позволяют делать вывод о актуальности проекта «Агроэкспресс». В ближайшем будущем участники проекта планируют отправлять отправлять один контейнерный состав в месяц, в дальнейшем – еженедельно.

Дополнительные выгоды для Узбекистана может принести создание новых логистических маршрутов в результате подсоединению к проекту Кыргыстана, один из которых будет проходить через следующие пункты: Ош- Фергана – Ташкент – Москва.

*Маршруты в рамках коридора Север-Юг: Азербайджан и Иран*

Развитие и совершенствование агрологистических маршрутов в рамках транспортного коридора Север-Юг следует считать одной из наиболее важных стратегических задач для России и других стран ЕАЭС, учитывая текущие объемы агропродовольственного экспорта и импорта между странами ЕАЭС и Азербайджаном, Ираном, а также высокий экспортный потенциал государств-членов и перспективы агропродовольственной торговли в отношении других стран Центральной и Южной Азии и Персидского залива.

В первую очередь формат «Агроэкспресс» актуален для торговли с Азербайджаном, являющимся одним из наиболее перспективных поставщиков плодоовощной продукции в Россию. На сегодняшний день эксперты оценивают объем грузовой базы для проекта «Агроэкспресс» на Азербайджанском направлении в 60 тыс.тонн в год при прогнозных объемах в 100 тыс. тонн к 2025 году. Учитывая объемы двусторонней торговли России и Азербайджана, возможно обеспечить курсирование двух смешанных поездов ежемесячно. Основными товарами будет являться зерно, растительное масло и кондитерские изделия из России и свежие овощи и фрукты - из Азербайджана.

До последнего времени большую роль в перевозке агроподукции играли автоперевозки, при этом автомаршруты характеризуются низкой пропускной способностью магистралей, транспортно-логистических и таможенных пунктов, что является причиной частого возникновения тяжелых ситуаций в связи с перегруженностью таможенных постов. Новый логистический маршрут в формате «Агроэкспресс» позволит избежать данных логистических проблем и сократить сроки доствки продукции.

В Азербайджане проект «Агроэкспресс» реализуется в рамках соглашения о сотрудничестве между ведущими азербайджанскими операторами железнодорожных грузоперевозок, АО «РЖД Логистика» при поддержке Российского экспортного центра и Азербайджанско-Российского Делового Совета. В феврале 2022 успешно были успешно осуществлены тестовые рейсы агроэкспресса из Азербайджана в Росиию. Первый состав из 17 контейнеров с 1 тыс. тонн хурмы по маршруту Ладжат – Селятино, второй состав с плодоовощной продукцией (преимущественно яблоки и ранняя капуста) был отправлен со станции Астара.

В настоящее время идет проработка логистических деталей полномасштабного проекта, включая размещение пунктов консолидации груза, размер скидки на логистическую ставку, упрощении процессов таможенного контроля при соблюдении требований безопасности и качества продукции с целью создания “зеленого коридора” и пр.

Успешный старт программы будет способствовать развитию и модернизации логистических маршрутов, наращиванию объемов агропродовольственной торговли, а также развитию экспортоориентированного сельскохозяйственного производства в фермерских хозяйствах Азербайджана. Функционирование отлаженного логистического маршрута на постоянной основе позволит в дальнейшем масштабировать проект, подсоединяя к нему контейнерные железнодорожные перевозки соседних сраны и, в первую очередь Турции и Ирана.

Разрабатывается программа железнодорожных и мультимодальных перевозок агропродукции между Россией и Ираном. Согласно предварительным планам, в рамках соглашения между российской «РЖД Логистика» железными дорогами Ирана в 2022 году будет открыт маршрут скоростного агроэкспресса на еженедельной основе в обоих направлениях, проходящий через Азербайджан.

В направлении Ирана будут перевозиться в основном зерно (кукуруза и ячмень), молочные продукты, свежее мясо (курятина и баранина) с фокусом на халяльную продукцию и пр. В Россию будет поставляться плодоовощная продукция, цитрусовые, сухофрукты, оливковое масло, зелень, орехи. Ассортимент поставок из России будет расширяться в течение года за счет включения новых поставок местной продукции из Ставропольского края, Дагестана и Нижнего Поволжья. Кроме того, в российско-иранский проект «Агроэкспресс» возможно включение продовольственных грузов участка Россия-Азербайджан.

Агрологистика является перспективным направлением торгово-экономического сотрудничества России и Ирана, так как на агропродовольственные товары приходится около 80% торгового оборота между странами, при этом в последние годы объем агропродовольственной торговли прирастает в среднем на 10-15% в год. По прогнозам, объем экспорта российской сельскохозяйственной продукции в Иран в 2030 году оценивается на уровне 1,7 млрд. долл., а из Ирана в Россию - 1,3 млрд долл.[[16]](#footnote-16).

Для развития торговли и увеличения числа экспортеров с обеих сторон рабочая группа Постоянной российско-иранской комиссией по торгово-экономическому сотрудничеству проводится работа по увеличению зон свободной торговли в рамках действующего временного соглашения о свободной торговли между государствами-членами ЕАЭС и Ираном.

Одной из планируемых зон свободной свободной торговли является порт Оля в Астраханской области на Каспийском море, который также может стать основным российским хабом в рамках мультимодального логистического коридора между Россией и Ираном, включающего морской маршрут.

Проект данного логистического маршрута является инвестиционно привлекательным не только для России, но и для Ирана и других стран, участвующих в грузоперевозках в рамках международного транспортного коридора Север- Юг. В настоящее время 90% международных грузов, проходящих через Астраханский воднотранспортный узел, следуют в Иран. В перспективе при достаточном увеличении погрузочных и транспортных мощностей мультимодальный маршрут через Каспийское море может стать одним из главных маршрутов коридора Север-Юг и весомой альтернативой маршруту через Суэцкий канал для грузопотока между Европой и странами Центральной и Южной Азии и Персидского залива.

***Преимущества участников проекта «Агроэкспресс»***

В настоящее время проект «Агроэкспресс» в разной степени охватывает все страны ЕАЭС. На только что прошедшем первом Евразийском экономическом форуме были подписаны соглашения и меморандумы о сотрудничестве с новыми участниками проекта, такими как национальные операторы железнодорожных перевозок Кыргызстана и Казахстана, российские национальные союзы птицеводов и производителей молока. Также рассматривается вопрос присоединения к "Агроэкспрессу" Армении, Туркменистана и Таджикистана, в качестве участников логистической цепочки и поставщиков товаров.

Расширение состава участников свидетельствует об интересе к проекту со стороны бизнеса и государственных структур, что будет способствовать росту объема поставок и, соответственно, снижению тарифов перевозок. Совокупное снижение транспортных издержек вместе с привлекательными сроками доставки позволяет экспортерам из стран ЕАЭС получать значительное конкурентное преимущество на азиатских рынках перед экспортерами из других стран, пользующихся исключительно морской логистикой. Таким образом в наиболее полной мере реализуется транзитный потенциал государств-членов ЕАЭС.

Необходимым условием для осуществления ускоренных перевозок является снятие не только логистических, но также таможенных барьеров и ограничений между странами, что способствует созданию общего рынка транспортных услуг ЕАЭС.

Участие в проекте способствует развитию национальных транспортных систем государств-членов, включая модернизацию маршрутов, создание транспортно-логистических и оптово-распределительных центров и пунктов консолидации грузов, а также внедрение эффективных логистических технологий. С другой стороны, реализация проекта повысит привлекательность международных транспортных коридоров на пространстве ЕАЭС для других стран.

Проект “Агроэкспресс” является первым шагом на пути создания цифровой системы для развития логистических цепочек на всём пространстве Союза в рамках одобренной Советом Евразийской комиссии инициативы о создании информационно-коммуникационной системы сервисов, позволяющих сформировать экосистему цифровых транспортных коридоров ЕАЭС[[17]](#footnote-17). Так, система контейнерных перевозок построена на использовании «умных технологий» по отслеживанию состояния и показателей провозимых грузов в течение всего периода доставки, отслеживании грузоперевозок с использованием электронных навигационных пломб и интеграция с национальными операторами пломбирования, а также применение «зеленых технологий». Особое внимание в рамках реализации проекта будет уделено применению цифровых технологий документооборота, а также созданию сервисов по эффективному прокладыванию маршрутов и бронированию придорожной транспортной инфраструктуры. Также в настоящее время разрабатывается цифровой сервис “одного окна”, который обеспечит клиентам «Агроэкспресса» возможность дистанционной подачи заявки на международную перевозку товаров и ее согласование оператором[[18]](#footnote-18). У пользователей появится возможность заключения договора перевозки в электронной форме, выставления счета и подтверждения факта оплаты, прослеживания подвижного состава и груза и предоставления документов для подтверждения факта перевозки и последующего получения мер господдержки.

Фактически, сформированные маршруты проекта являются основой агрологистической сети ЕАЭС, обеспечивающей внешнюю и взаимную торговлю. Развитие проекта, таким образом, способствует росту объемов экспорта и импорта агропродовольственной продукции и расширению торгово-экономического сотрудничества со странами Юго-Восточной, Центральной и Южной Азии, Персидского залива и др. Объединение в рамках одной доставки продукции из разных стран открывают возможности для формирования совместных поставок в рамках контрактов с третьими странами и способствуют снижению конкуренции между государствами-членами.

# Организация процесса контейнерных перевозок направлена на создание максимально комфортных условий для участия малого и среднего бизнеса: для отправки своей продукции, которая может быть загружена в отдельный контейнер или скомбинирована с другими грузами, экспортеру из любой страны требуется лишь купить соответствующий грузовой билет по доступной долгосрочной цене, открытой для всех участников перевозок.

Проект предоставляет возможность для расположенных вблизи транспортных коридоров областей государств-членов более эффективно наращивать свой производственный и экспортный потенциал, отправляя в другие страны контейнеры с сельскохозяйственной и агропродовольственной продукцией, произведенной местными сельскохозяйственными предприятиями. Так, агроэкспрессом из Оренбургской области и Алтайского края на регулярной основе осуществляются поставки в Китай растительных масел, как бутилированных, так и в наливном виде. Первый флекси-поезд из Барнаула, состоящий из 82 контейнеров с эластичными вкладышами-камерами (флекситанками) для перевозки жидких грузов, доставил в Китай 1760 тонн рапсового масла[[19]](#footnote-19). Одновременно в Алтайском крае формируются зерновые экспрессы и поезда со смешанной агропродукцией.

Развитие проекта способствует наращиванию мощностей национальных логистических операторов и повышению их роли на рынке перевозок. Так, “РЖД Логистика” формирует для обслуживания проекта свой собственный парк автономных рефрижераторных и холодильных контейнеров, позволяющих осуществлять перевозку широкой номенклатуры грузов, требующих поддержания температурного режима. Уже закуплено 100 контейнеров и планируется расширение парка.

***Роль проекта «Агроэкспресс» в обеспечении продовольственной безопасности***

Проект способствует взаимному обеспечению населения государств-членов ЕАЭС и их торговых партнеров необходимыми объемами продовольствия и сельскохозяйственной продукцией по максимально конкурентным ценам, что имеет важное значение в условиях мирового роста цен на продовольствие в условиях развивающегося продовольственного кризиса.

Ускоренные сроки доставки, а также комплектация железнодорожных составов современными контейнерами, обеспечивающими надлежащие условия перевозки и хранения пищевой продукции, гарантируют доставку до потребителя разнообразных свежих и качественных продуктов питания, включая плодоовощную продукцию в межсезонные периоды.

Важным результатом проекта является создание международной агрологистической инфраструктуры, благодаря которой будет обеспечиваться стабильность взаимных поставок продовольствия, а также сельскохозяйственного сырья для производства продуктов питания.

Таким образом, реализация проекта “Агроэкспресс” направлена на обеспечение наличия, экономической доступности и надлежащего качества продуктов питания для населения, что будет способствовать повышению продовольственной безопасности участвующих в нем стран.

1. # Договор о Евразийском экономическом союзе от 29.05.2014 г. http://www.consultant.ru/document/cons\_doc\_LAW\_163855/

   [↑](#footnote-ref-1)
2. https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01414442/scd\_11042017 [↑](#footnote-ref-2)
3. Решение Высшего Евразийского экономического совета  
   от 11 декабря 2020 г. N 12 "О Стратегических направлениях развития евразийской  
   экономической интеграции до 2025 года" [↑](#footnote-ref-3)
4. https://portnews.ru/news/330389/ [↑](#footnote-ref-4)
5. https://rosgranstroy.ru/news/announcements/modernizatsiya\_punkta\_propuska\_yarag\_kazmalyar\_v\_granitsakh\_transportnogo\_koridora\_sever\_yug\_sozdast/ [↑](#footnote-ref-5)
6. В Беларуси определены логистические центры для перегрузки европейских товаров. https://novgazeta.by/news/oficialno/v-belarusi-opredeleny-logisticheskie-tsentry-dlya-peregruzki-evropeyskikh-tovarov-tlts-bruzgi-prinim/ [↑](#footnote-ref-6)
7. # Бюллетень EastRussia: логистика - отраслевой аналитический обзор. https://www.eastrussia.ru/material/byulleten-eastrussia-logistika-otraslevoy-analiticheskiy-obzor/

   [↑](#footnote-ref-7)
8. Транскаспийский маршрут: сможет ли Казахстан обойти стороной Россию? https://www.ritmeurasia.org/news--2022-03-18--transkaspijskij-marshrut-smozhet-li-kazahstan-obojti-storonoj-rossiju-59065 [↑](#footnote-ref-8)
9. https://rg.ru/2022/05/30/vyrastut-tarify-na-gruzovye-perevozki-po-zheleznoj-doroge.html [↑](#footnote-ref-9)
10. https://espnko.ru/tpost/mk5yaop731-tarifi-na-konteinernii-import-potrebitel [↑](#footnote-ref-10)
11. https://espnko.ru/page16515151.html [↑](#footnote-ref-11)
12. https://www.interfax.ru/russia/840785 [↑](#footnote-ref-12)
13. Распоряжение Евразийского межправительственного совета от 25 февраля 2022 г. N 3 "О совместном проекте государств-членов Евразийского экономического союза по осуществлению ускоренных железнодорожных и мультимодальных перевозок сельскохозяйственной продукциии продовольствия "Евразийский агроэкспресс". https://www.alta.ru/tamdoc/22mr0003/ [↑](#footnote-ref-13)
14. https://www.exportcenter.ru/press\_center/news/eksport-iz-rossii-v-kitay-vyros-na-13-eto-novyy-rekord/?sphrase\_id=218777 [↑](#footnote-ref-14)
15. https://www.rzdlog.ru/upload/iblock/2b7/2b7d1491db95a45953ba149e2b1f53ea.pdf [↑](#footnote-ref-15)
16. https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rossiya-gotovit-agroekspressy-v-iran/ [↑](#footnote-ref-16)
17. https://eec.eaeunion.org/news/v-2022-godu-v-eaes-budet-sozdana-informatsionno-kommunikatsionnaya-vitrina-natsionalnykh-servisov-ek/ [↑](#footnote-ref-17)
18. # Экспортеры могут подавать заявки на поставки "Агроэкспрессами" дистанционно.

    https://ria.ru/20210923/zayavki-1751520339.html [↑](#footnote-ref-18)
19. <https://www.altairegion22.ru/region_news/pervyi-konteinernyi-poezd-dostavil-1760-tonn-rapsovogo-masla-v-kitai_953707.html> [↑](#footnote-ref-19)