



ВЫЗОВЫ XXI ВЕКА И СТРАТЕГИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

Н. В. КИРЕЕНКО

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЛОГИСТИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ АГРОПРОДОВОЛЬСТВЕННОГО РЫНКА СТРАН ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

В статье изучены и обобщены основные тенденции развития инфраструктуры продовольственного рынка Евразийского экономического союза. Определено место стран Союза в рейтинге государств по качеству логистической системы. Обоснованы причины недостаточной эффективности логистических инструментов в АПК. Предложен комплекс перспективных направлений развития инфраструктуры и логистического обеспечения рынка агропродовольственных товаров в странах Евразийского экономического союза.

Ключевые слова: инфраструктура; логистическое обеспечение; продовольственный рынок; качество логистической системы.

УДК 339.187:63.021.66

Развитие инфраструктуры рынка является приоритетным направлением в формировании Евразийского экономического союза (ЕАЭС) — Республики Армения, Республики Беларусь, Республики Казахстан, Республики Кыргызстан и Российской Федерации, основные принципы которого заключаются в обеспечении свободы перемещения товаров, услуг, капитала и рабочей силы через границы государств-участников. С учетом того, что сельское хозяйство представляет собой одну из крупнейших отраслей государств — членов Союза, вопросу инфраструктурного обеспечения уделяется особое внимание.

Создание и функционирование инфраструктуры агропродовольственного рынка в ЕАЭС основываются на нормативно-правовых актах Евразийской экономической комиссии (ЕЭК):

Договоре о Евразийском экономическом союзе (Решение Высшего Евразийского экономического союза на уровне глав государств от 29 мая 2014 г., в ред. от 8 мая 2015 г.);

Концепции согласованной (скоординированной) агропромышленной политики государств — членов Таможенного союза и Единого экономического пространства (Решение Высшего Евразийского экономического союза на уровне глав государств от 29 мая 2013 г. № 35);

Плане мероприятий по реализации Концепции согласованной (скоординированной) агропромышленной политики государств — членов Таможенного

Наталья Владимировна КИРЕЕНКО (natallia_kireenko@mail.ru), кандидат экономических наук, доцент, и. о. зам. директора по научной работе, зав. отделом рынка Института системных исследований в АПК НАН Беларуси (г. Минск, Беларусь).

союза и Единого экономического пространства (Решение Высшего Евразийского экономического союза на уровне глав государств от 21 ноября 2014 г. № 94);

Рекомендации Коллегии о координации сбытовой и маркетинговой политики государств — членов Евразийского экономического союза в отношении экспорта сельскохозяйственной продукции и продовольствия (Рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22 декабря 2015 г. № 28).

В соответствии с пунктом 6 Плана мероприятий по реализации Концепции согласованной (скоординированной) агропромышленной политики разработан проект Рекомендаций по развитию биржевой торговли сельскохозяйственными товарами в Евразийском экономическом союзе, который находится на обсуждении в рабочей группе экспертов по направлению «Биржевая торговля» при Консультативном совете по агропромышленному комплексу ЕЭК.

Современная инфраструктура агропродовольственного рынка стран ЕАЭС представлена комплексом организаций и учреждений (рис. 1).



Рис. 1. Инфраструктура продовольственного рынка стран ЕАЭС

Так, сфера реализации продовольствия включает оптовую и розничную торговлю, брокерские, дилерские и другие посреднические организации, собственные коммерческие структуры крупных промышленных объединений, комбинатов, концернов. Кредитно-расчетный комплекс представлен банковскими и страховыми учреждениями, кредитно-сберегательными структурами, обеспечивающими бесперебойность расчетов при реализации товаров и услуг, создание необходимых товарных запасов и финансовых ресурсов.

Материальная сфера включает складское, тарное хозяйство и транспортную систему. Информационный комплекс состоит из справочных, аналитических, маркетинговых систем по сельскохозяйственной продукции и продовольствию, производителям и потребителям товаров и услуг, курсам валют,

банковским процентам, котировке ценных бумаг и другим данным, необходимым для эффективного функционирования предприятий агропромышленного комплекса (АПК).

Кадровая сфера представлена организациями, осуществляющими подготовку и переподготовку кадров различного уровня квалификации в количествах, достаточных для комплектования предприятий, составляющих комплекс субъектов рыночной инфраструктуры; органами трудоустройства; организациями по формированию и регулированию резервов рабочей силы.

Нормативно-правовой комплекс характеризуется совокупностью норм и правил, регламентирующих отношения субъектов рынка в процессе реализации товаров и услуг, установленных в законах, постановлениях, нормативных актах, включая директивные документы стимулирующего характера, организации, контролирующие и гарантирующие соблюдение на рынке действующего правопорядка и учет интересов всего общества и отдельных субъектов рынка.

Эффективное функционирование агропродовольственного рынка ЕАЭС и развитие его инфраструктуры нуждается в существенной транспортно-логистической поддержке. Барьеры, существующие между странами, приводят к дополнительным потерям и увеличению логистических издержек, которые в государствах — членах Союза очень велики и составляют в среднем 20—25 % в конечной стоимости продукции (справочно: Россия — 19 %, Казахстан — 25 %). При этом среднемировой показатель находится на уровне 11 %, в Китае — 14, ЕС — 11, США и Канаде — 10 %. В результате, экономика стран ЕАЭС вынуждена нести транспортную нагрузку в два раза больше, чем в развитых странах [1, 347].

По оценке экспертов, за счет логистики в государствах — членах ЕАЭС формируется 10—12 % ВВП, транспортного сектора — 7—8 % ВВП (справочно: в странах ЕС — 20—25 %). Рынок состоит из трех сегментов: грузоперевозки и экспедиторские услуги; комплексные логистические услуги, в том числе хранение и распределение; управленческая логистика, включающая оптимизацию логистических процессов (рис. 2).

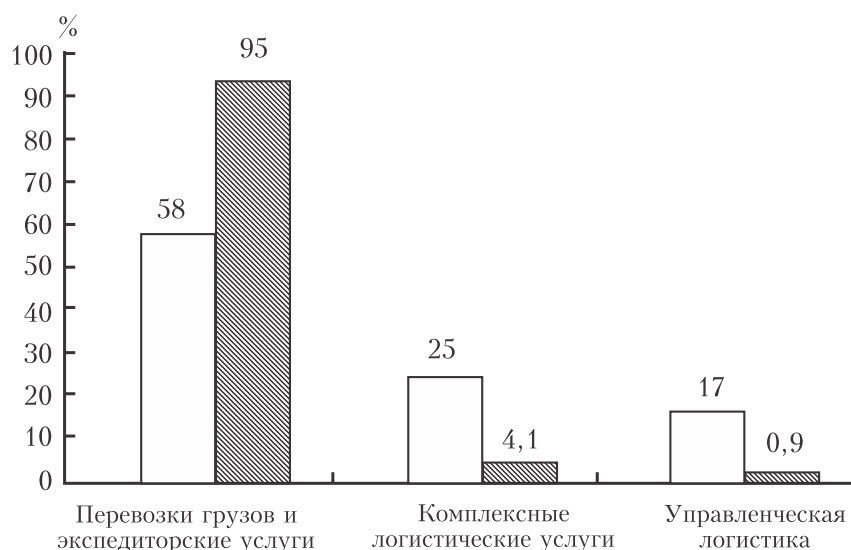


Рис. 2. Структура мирового рынка и рынка транспортно-логистических услуг стран ЕАЭС (доля общего объема услуг), %: □ — мировой рынок; ▨ — рынок стран ЕАЭС

Примечание: наша разработка на основе [1; 2].

Логистические центры в странах ЕАЭС формируются по принципу отраслевой направленности и подразделяются на:

транспортно-логистические образования, которые предназначены для оказания полного цикла соответствующих услуг промышленным и торговым организациям по рационализации перевозочного процесса и гарантированной доставке грузов в оптимальные сроки, включая маршруты, виды транспорта и грузы;

оптово-логистические центры, специализирующиеся на оптовых партиях продукции отечественного и импортного производства, а также предназначенные для оказания расширенного перечня услуг по их подготовке к реализации через систему розничной торговли. Такие формирования имеют большие перспективы в оптовой торговле продуктами питания;

многофункциональные логистические комплексы, включающие торгово-деловой, административно-деловой и выставочный центры [3–5].

Основу транспортных систем и бесперебойного обеспечения их взаимных и транзитных транспортно-экономических связей составляют железнодорожный и автомобильный транспорт, на долю которых приходится более 86 % общего объема взаимных перевозок грузов (табл. 1). Общий объем перевезенных грузов в 2015 г. составил 11,7 млрд т, что на 1,1 % меньше, чем в 2014 г. При этом снижение перевозок наблюдалось по Республике Беларусь на 4,3 %, Республике Казахстан — на 0,4 и Российской Федерации — на 5,0 %.

Таблица 1. Объемы грузовых перевозок всеми видами транспорта по странам ЕАЭС за 2011–2015 гг., млн т

Страна	Год					2015 г. к 2014 г., %
	2011	2012	2013	2014	2015	
Армения	8,2	10,3	10,6	8,4	9,3	101,1
Беларусь	350,5	347	337	341,3	447,4	95,7
Казахстан	2 760,8	3 018,6	3 282,1	3 406,8	3 728,6	99,6
Кыргызстан	37,4	39,5	40,8	28,7	29,7	102,8
Россия	7 206	7 423	7 169	6 776,5	7 465,1	95,0
ЕАЭС	10 362,9	10 838,4	10 839,5	10 561,7	11 680,1	96,4

Примечание: наша разработка на основе [6–10].

Грузооборот транспорта практически по всем странам ЕАЭС за 2015 г. снизился, за исключением Республики Кыргызстан (табл. 2). Так, в Республике Армения за 2015 г. по сравнению с 2014 г. снижение составило 26,1 %, Беларуси — 8,8, Казахстане — 9,5, России — 0,4 %. Рост грузооборота наблюдался по воздушному транспорту на 4,9 %, снижение отмечалось по железнодорожному — на 1,7 % и автомобильному — на 2,9 %.

Таблица 2. Перевозка грузов и грузооборот по видам транспорта (без трубопроводного) стран ЕАЭС в 2015 г.

Страна	Перевозка грузов		Грузооборот	
	млн т	% к 2014 г.	млрд т/км	% к 2014 г.
1	2	3	4	5
<i>Все виды транспорта (без трубопроводного)</i>				
Армения	7,7	102,2	1,1	73,9
Беларусь	314,9	93,5	65,4	91,2
Казахстан	3 513,2	99,7	396,6	90,5
Кыргызстан	29,5	102,7	2,4	100,8
Россия	6 394,1	94,3	2 645,4	99,6
ЕАЭС	10 259,4	96,1	3 110,9	98,1

1	2	3	4	5
<i>В том числе: железнодорожный</i>				
Армения	2,5	82,8	0,6	81,5
Беларусь	131,4	92,9	40,8	90,6
Казахстан	335,1	85,8	235,6	83,9
Кыргызстан	1,3	85,6	0,9	90,9
Россия	1 217,9	98,9	2 305,5	100,2
ЕАЭС	1 688,2	95,5	2 583,4	98,3
<i>автомобильный</i>				
Армения	5,1	115,6	0,5	66,0
Беларусь	180,4	94,1	24,5	92,2
Казахстан	3 174,3	101,5	159,4	102,8
Кыргызстан	28,2	103,7	1,4	110,8
Россия	5 038,7	93,0	232,1	94,1
ЕАЭС	8 426,7	96,1	417,9	97,1
<i>воздушный, млн т/км</i>				
Армения	10,2	98,1	н/д*	н/д
Беларусь	38,7	94,7	76,6	118,4
Казахстан	17,0	86,9	42,4	86,3
Кыргызстан	0,2	100,0	57,4	68,8
Россия	1 061,5	102,4	5 438,2	105,6
ЕАЭС	1 127,6	101,8	5 614,6	104,9

Примечание: наша разработка на основе [6–10];

*н/д — нет данных.

Развитие логистической системы *Республики Армения* осуществляется в рамках Национальной стратегии транспортной безопасности и Стратегии развития транспортного сектора до 2020 года. Политика страны, учитывающая особое геополитическое положение, направлена на усовершенствование управления, инфраструктуры и технологий с целью достижения максимальной эффективности транспортного сектора. Страна не имеет выхода к морю и около 90 % ее территории находится на высоте более 1 000 м над уровнем моря, что приводит к сравнительному увеличению транспортных издержек. В настоящее время действуют три автомобильные дороги с Грузией и одна с Ираном, на которые приходится основной объем перевозок. Железнодорожный транспорт обеспечивает сообщение Армении с грузинскими портами. В целом основная доля перевозок приходится на ввозимые и внутриреспубликанские грузы.

Что касается инфраструктуры, то здесь наблюдаются положительные результаты в секторе автомобильных дорог по показателям эксплуатационной протяженности республиканского значения. В 2015 г. был открыт логистический центр компании «Urban Logistic Services» («Городские логистические услуги»), являющийся единственным на Кавказе комплексом по объемам предлагаемых услуг и дающий возможность бизнесу сохранить грузы в безопасном месте, организовать перевозки, упаковку и маркировку. Данная организация занимает площадь около 7 га и предоставляет полный спектр логистических услуг в формате 3PL в соответствии с международными стандартами. Услугами центра уже пользуются более 100 отечественных и зарубежных компаний.

Республика Беларусь относится к небольшим государствам с достаточно высокоразвитым экономическим потенциалом, где транспортно-логистический сектор занимает весьма значительную долю на рынке услуг страны. В стране завершена реализация Программы развития логистической системы на период до 2015 года, утвержденная постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29 сентября 2008 г. № 1249 (последняя ред. от 28.04. 2014 г. № 402).

На внутреннем рынке функционирует более 3 000 компаний и индивидуальных предпринимателей, активно занимающихся транспортом и логистикой. В последние годы крупные государственные и частные транспортно-логистические компании, логистические провайдеры, предприятия производственного сектора и сфер услуг стали создавать собственные складские комплексы, грузовые терминалы.

На 01.01. 2015 г. действуют 17 транспортно-логистических центров общей площадью 1 138,5 тыс. м², которые включают специализированные помещения для хранения и переработки грузов, магазины оптово-розничной торговли, а также размещенные на территории транспортно-экспедиционные организации, страховые компании, таможенные органы, службы государственного надзора [8].

Наиболее крупными являются транспортно-логистические центры «Брест-Белтаможсервис», «Минск-Белтаможсервис», «Гомель-Белтаможсервис», СООО «Брествнештранс», ИП «БЛТ-Логистик», ООО «Двадцать четыре», ОАО «Белмагистральавтотранс», ОАО «Озерцо-Логистик», СООО «Бел-ВингесЛогистик», ТЧУП «ШАТЕ-М Плюс», РУП «Минск-Кристалл», ООО «ИнтерСтройПортал Плюс». В целом за 2014 г. объем логистических услуг увеличился в 1,2 раза (935,0 млрд р.), по обработке транзитных грузов на территории Беларуси — в 4,3 раза (174 млрд р.).

В настоящее время в Республике Беларусь действуют более 10,3 тыс. специальных складских помещений, в том числе 824 продовольственных склада, 45 хранилищ для картофеля, овощей и фруктов, 171 склад-холодильник, 159 магазинов-складов. Основная часть функционирующих складов по степени оснащенности и техническому состоянию может быть отнесена к складам класса «С» и «D», в связи с чем предусматривается поэтапная их реконструкция. Реализация будет осуществляться за счет ресурсов инновационных фондов органов государственного управления и других организаций, инвесторов, республиканского бюджета, собственных средств предприятий [8].

Для Республики Казахстан в последнее время характерен процесс расширения рынка логистических услуг в регионы, что связано с активной деятельностью международных и национальных торговых компаний на ее территории, которым требуются современные складские и информационные технологии. Создание и функционирование транспортно-логистических и торгово-логистических центров осуществляется в соответствии со Стратегией «Казахстан — 2050», Стратегией долгосрочного развития Казахстана на период до 2030 года, Стратегией развития международных транспортных коридоров Республики Казахстан, рядом отраслевых программ по развитию транспорта.

В Казахстане создается национальная транспортная логистическая компания, которая будет объединять железнодорожные, морские, авиа- и автоперевозки, обеспечивающие доставку грузов по принципу «от двери до двери». Эта работа проводится на базе национального железнодорожного перевозчика — АО «НК «Казахстан темір жолы». Одновременно с этим создается логистическая карта Казахстана. Через развитие крупнейших международных маршрутов (в том числе мегапроект «Западная Европа — Западный Китай»), реализацию масштабного проекта «Казахстан — Новый Шелковый путь», объединение усилий всех государств — членов ЕАЭС и среднеазиатских стран республика стремится позиционироваться в качестве крупнейшего транспортного логистического хаба Центральной Азии.

Рынок логистических услуг Казахстана представлен организациями транспортно-экспедиторских и складских услуг, сектором по интеграции и управлению цепями поставок сельскохозяйственной продукции и продовольствия. В результате, крупные производители и дистрибьюторы осуществляют большую

часть этих операций in-house, используя собственные склады и определенный автопарк. Основными потребителями современных складских площадей в настоящее время являются торговые сети, дистрибьюторы продовольственных и непродовольственных товаров, компании — провайдеры логистических услуг, промышленные, сельскохозяйственные и перерабатывающие организации.

На сегодняшний день внутренняя логистика, приближенная к международным стандартам качества, присутствует в Алматинском регионе, где консолидировано много складов класса «А» и присутствует конкуренция на данном рынке. В Астане также развивается логистическая инфраструктура, где был открыт транспортно-логистический центр класса «А». На территории центра построены сухой склад — 29,3 тыс. м², климатический склад — 13,3, дистрибуционный центр — 25,0, контейнерная площадка — 70,0 тыс. м². Велика потребность в качественной логистике и в других регионах Казахстана [9].

Транспортная стратегия *Российской Федерации* до 2030 г. уделяет большое внимание развитию логистики. Для данной отрасли в отечественной практике из-за технико-технологического отставания от других стран важно следить за новыми разработками и технологиями организации как всей отрасли, так и отдельных операций (перевозки, экспедирование, складское хранение и т. д.) в мире.

Рынок транспортно-логистических услуг России состоит из пяти макро-сегментов: активы и инфраструктура; базовая услуга транспортировки грузов; экспедирование грузов (базовые 3PL-сервисы); контрактная логистика (комплексные 3PL-сервисы); интегрированная логистика (4PL). Если первые три направления представлены большим количеством средних организаций, оказывающих традиционные услуги по перевозке и складской обработке грузопотоков, то четвертое и пятое — в основном ведущими международными компаниями.

Согласно исследованиям, в стране функционирует 3,8 тыс. компаний, зарегистрированных на территории России и предоставляющих транспортно-экспедиторские услуги, в том числе 2,8 тыс. перевозчиков и 1 тыс. экспедиторов (операторов или агентов). Около 800 организаций позиционируют себя как складские операторы, большинство из которых обеспечивают хранение грузов (60,0 %), экспедирование (50,0 %) и интермодальные перевозки (40,0 %). Треть компаний оказывает услуги по управлению и контролю перевозок (37,5 %), доставке товаров клиенту (30,0 %). И только часть складских операторов предоставляет курьерские операции (10,0 %) и использует технологию «электронной торговли» (6,3 %).

В настоящее время в России недостаточно эффективно работают мультимодальные транспортно-логистические терминалы (центры), что серьезно ограничивает развитие логистики. Такие терминалы широко распространены в Европе и Америке. Они позволяют серьезно оптимизировать логистические цепочки и сократить время грузопереработки и перевозки грузов. Мультимодальные комплексы совмещают в себе функции перевалочного пункта, оборудованного для эффективного трансфера грузов между разными видами транспорта, и склада. Благодаря наличию складских мощностей появляется возможность «придержать» груз до удобного времени перевозки, а также сгруппировать часть грузов («bundling»). Все это вместе значительно повышает эффективность использования средств перевозки, в частности автотранспорта.

В целом рынок логистических услуг России характеризуется расширением доли 3PL-провайдеров, появлением региональных логистических операторов в городах-миллионерах, развитием спектра услуг и повышением стандартов качества работы центров, интенсивным строительством складских и терминальных логистических мощностей мирового уровня, созданием технопарков, предполагающих широкие возможности для предоставления комплексного сервиса [5; 11].

Рынок логистических услуг *Республики Кыргызстан* пока менее конкурентоспособен, чем в других государствах — членах ЕАЭС, однако у него достаточно возможностей, чтобы не только сравняться с соседями, но и занять лидирующее положение. Страна не имеет выхода к морским портам, слабо развиты мультимодальные и интермодальные перевозки. Сектор логистики характеризуется множеством мелких предприятий, которые имеют слабую финансовую базу и предоставляют ограниченный перечень услуг. Такая ситуация, главным образом, объясняется низким барьером вхождения в индустрию логистики и способом приватизации бывших государственных транспортных компаний. Высокая конкуренция по цене, которую создают эти два фактора, привела к недостаточной прибыльности многих предприятий, а слабые финансовые возможности вынуждают большинство логистических служб использовать старые и неэффективные грузовые автомобили. Это приводит к высоким затратам и создает повышенные риски аварий и повреждений транспортных средств.

В стране практически отсутствуют крупные предприятия, которые могли бы обеспечить весь пакет логистических услуг, включая складирование, перегрузку, обработку грузов и другие услуги с применением наиболее прогрессивных технологий, а также услуги страхования и таможенного оформления. У большинства компаний нет практического опыта осуществления мультимодальных перевозок и специалистов по введению современных видов международной торговли. Экспертами отмечается низкий уровень использования механизации, автоматизации и компьютеризации на пунктах пересечения границ, складах и хранилищах. Большая часть процессов загрузки и разгрузки, хранения и перемещения осуществляется вручную.

Принятая правительством Кыргызстана Национальная стратегия устойчивого развития Кыргызской Республики на 2013—2017 годы отражает вопросы повышения эффективности экономики страны и создания логистических центров. С этой целью в феврале — марте 2013 г. в стране проводилось исследование по вопросу определения приемлемых и реально осуществимых схем и моделей государственно-частного партнерства в создании и управлении логистических центров по распределению плодоовощной продукции. В результате, определены следующие модели [5]:

первая — государство строит объект на донорские средства, а затем передает его в управление частной компании;

вторая — создается совместная управляющая компания с опытным зарубежным логистическим оператором, а государство и муниципальный орган вносят в качестве вклада в уставный капитал этой компании имущество в виде объектов недвижимости и земель.

В настоящее время правительство Кыргызстана разрабатывает Концепцию внедрения торгово-логистических центров, предусматривающую также развитие сопутствующих услуг, таких как транспортировка, хранение, анализ рынка и реализация. Особое место должны занять международные логистические центры в Бишкеке и региональные — в Таласской, Чуйской и Иссык-Кульской областях. Также планируется расширение инфраструктуры в крупных населенных пунктах и приграничных районах республики, терминалов (перевалочных баз) и пунктов весового контроля в районах контрольно-пропускных пунктов «Торугарт» и «Иркештам», организация передвижных пунктов весового контроля. В перспективе при работе таких организаций ожидается повышение конкурентоспособности экономики АПК и страны посредством создания эффективного логистического механизма.

С 2007 г. Всемирный банк периодически публикует индекс качества логистики (Logistics Performance Index (LPI)), который строится на таких показателях, как эффективность процедуры таможенного оформления, качество транспортной инфраструктуры, отслеживание прохождения грузов, внутрен-

ние затраты на логистику, качество транспортной и коммуникационной инфраструктуры, уровень международных перевозок, компетентность логистики и своевременность оказания услуг.

По оценке Всемирного банка, страны ЕАЭС демонстрируют относительно высокое качество транспортно-логистической инфраструктуры и могут быть отнесены к категории государств, осуществляющих «частичные меры» (табл. 3). По итогам 2014 г. они распределились следующим образом: Казахстан — 88 место, Россия — 90, Армения — 92, Беларусь — 99, Кыргызстан — 149 (справочно за 2012 г.: Казахстан — 86 место, Беларусь — 91, Россия — 95, Армения — 100, Кыргызстан — 130).

Таблица 3. Место стран ЕАЭС в рейтинге государств по качеству логистической системы, 2014 г.

Страна	Общее		Процент от страны с лучшей инфраструктурой	Таможня		Инфраструктура		Международные перевозки		Качество логистики и компетентность		Отслеживание грузов		Время	
	место	балл		место	балл	место	балл	место	балл	место	балл	место	балл	место	балл
Германия	1	4,12	100,0	2	4,1	1	4,32	4	3,74	3	4,12	1	4,17	4	4,36
Нидерланды	2	4,05	97,6	4	3,96	3	4,23	11	3,64	2	4,13	6	4,07	6	4,34
Бельгия	3	4,04	97,5	11	3,80	8	4,10	2	3,80	4	4,11	4	4,11	2	4,39
Великобритания	4	4,01	96,6	5	3,94	6	4,16	12	3,63	5	4,03	5	4,08	7	4,33
Сингапур	5	4,00	96,2	3	4,01	2	4,28	6	3,70	8	3,97	11	3,90	3	4,25
Швеция	6	3,96	94,9	15	3,75	9	4,09	3	3,76	6	3,98	7	3,98	8	4,26
Норвегия	7	3,96	94,8	1	4,21	4	4,19	30	3,42	1	4,19	31	3,50	5	4,36
Люксембург	8	3,95	94,4	10	3,82	15	3,91	1	3,82	14	3,78	22	3,68	1	4,71
США	9	3,92	93,5	16	3,73	5	4,18	26	3,45	7	3,97	2	4,14	14	4,14
Япония	10	3,91	93,4	14	3,78	7	4,16	19	3,52	11	3,93	9	3,95	10	4,24
Ирландия	11	3,87	91,9	12	3,80	16	3,84	27	3,44	9	3,94	3	4,13	16	4,13
Канада	12	3,86	91,5	20	3,61	10	4,05	23	3,46	10	3,94	8	3,97	11	4,18
Франция	13	3,85	91,2	18	3,65	13	3,98	7	3,68	15	3,75	12	3,89	13	4,17
Швейцария	14	3,84	91,1	7	3,92	11	4,04	15	3,58	16	3,75	18	3,79	21	4,06
Гонконг	15	3,83	90,5	17	3,72	14	3,97	14	3,58	13	3,81	13	3,87	18	4,06
...															
Казахстан	88	2,70	54,4	121	2,33	106	2,38	100	2,68	83	2,72	81	2,83	69	3,24
...															
Россия	90	2,69	54,3	133	2,20	77	2,59	102	2,64	80	2,74	79	2,85	84	3,14
...															
Армения	92	2,67	53,6	75	2,63	107	2,38	90	2,75	79	2,75	114	2,50	98	3,00
...															
Беларусь	99	2,64	52,5	87	2,50	86	2,55	91	2,74	116	2,46	113	2,51	93	3,05
...															
Кыргызстан	149	2,21	38,7	145	2,03	147	2,05	127	2,43	151	2,13	145	2,20	155	2,36

Примечание: наша разработка на основе [2].

Тем не менее развитие логистической системы в агропродовольственной сфере стран Евразийского экономического союза происходит на основе определенных трудностей, обусловленных следующими причинами:

достаточно высокие производственные и транспортные издержки закупочных, перерабатывающих, сбытовых предприятий и организаций;

нехватка инвестиций в развитие инфраструктуры, несформированность рынка 3PL-услуг, отсутствие системного интегратора уровня 4PL;

отставание от современных методов системы распределения продукции, а также средств информационного обеспечения товародвижения по сравнению с экономически развитыми странами;

недостаточное количество оптовых продовольственных рынков на крупном- и среднеоптовом уровнях, их слабое техническое оснащение, включая средства механизации, большая степень физического и морального износа перевозочных средств;

недостаток складских помещений, низкий уровень их оснащенности современными погрузочно-разгрузочными средствами, видами тары и упаковки, а также оборудованием, обеспечивающим сохранность скоропортящейся сельскохозяйственной продукции;

недостаточное количество квалифицированных специалистов в области распределительной логистики, внешнеэкономической деятельности и международного торгового права;

неравномерность развития законодательства по вопросам рынка логистики, сложившееся правовое регулирование не создает предпосылок для интегрированности в Евразийскую логистическую систему.

Основными направлениями развития инфраструктуры и логистического обеспечения рынка агропродовольственных товаров в странах ЕАЭС должны стать:

- выработка единых нормативно-правовых норм по вопросам регулирования инфраструктуры аграрного рынка в странах — участниках ЕАЭС с целью стимулирования притока финансовых средств для строительства маркетинговых, информационных и логистических центров, обеспечения возможности функционирования уже созданных организаций;

- разработка совместных проектов по созданию международных и региональных логистических центров с привлечением торговых организаций, транспортных компаний, банков, страховых фирм;

- совершенствование управления инфраструктурой рынка, базирующегося на новых информационных системах, реорганизации аграрного бизнеса на основе современных методов реинжиниринга, внедрении специализированных систем повышения производительности труда и управления производством;

- формирование системы продвижения продукции на рынок стран ЕАЭС и третьих стран — создание новых субъектов товаропроводящей сети или изменения статуса и расширения функций существующих субъектов. Примером является разработка межгосударственной целевой программы «Создание Евразийской товаропроводящей системы сельскохозяйственной продукции, сырья и продовольствия» («АгропродЕТС-2020»);

- развитие программной и информационной поддержки управления и функционирования инфраструктуры рынка на основе распространения виртуальных сетей транспортного экспедирования, постоянного мониторинга состояния транспортных средств и грузов, информационной поддержки операторов интермодальных перевозок;

- подготовка специалистов с высшим образованием в области маркетинга, сбыта и логистики, а также расширение практики совместной организации дополнительного образования на основе повышения квалификации, стажировки и переподготовки работников.

Комплексное сочетание теоретических и прикладных аспектов позволит АПК получить сильное преимущество в конкурентной борьбе и повысить конкурентоспособность продукции на внешнем и внутреннем рынках.

Литература и электронные публикации в Интернете

1. Федоренко, А. И. Развитие рынка транспортно-логистических услуг в странах — членах Евразийского экономического союза / А. И. Федоренко // Логистика сегодня. — 2014. — № 6(66). — С. 344—361.
- Fedorenko, A. I. Razvitie ryinka transportno-logisticheskikh uslug v stranah — chlenah Evraziyskogo ekonomicheskogo soyuza* [The development of the market of transport and logistics services in the member states of the Eurasian Economic Union] / A. I. Fedorenko // Logistika segodnya. — 2014. — N 6(66). — P. 344—361.
2. Connecting to Compete 2014. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators [Electronic resource]. — Mode of access: <http://siteresources.worldbank.org>. — Date of access: 01.03.2016.
3. Киреенко, Н. В. Логистические системы стран Таможенного союза в аграрной сфере: особенности формирования и тенденции развития / Н. В. Киреенко // Аграрная экономика. — 2013. — № 10. — С. 19—33.
- Kireenko, N. V. Logisticheskie sistemyi stran Tamozhennogo soyuza v agrarnoy sfere: osobennosti formirovaniya i tendentsii razvitiya* [Logistics systems of the countries of the Customs Union in the agricultural sector: peculiarities of formation and development trends] / N. V. Kireenko // Agrarnaya ekonomika. — 2013. — N 10. — P. 19—33.
4. Киреенко, Н. В. Развитие рынка логистических услуг в странах Евразийского экономического сообщества / Н. В. Киреенко // Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь : сб. ст. / Ин-т бизнеса и менеджмента технологий Белорус. гос. ун-та ; сост.: В. В. Апанасович, А. Д. Молокович. — Минск, 2014. — С. 186—191.
- Kireenko, N. V. Razvitie ryinka logisticheskikh uslug v stranah Evraziyskogo ekonomicheskogo soobschestva* [The development of logistics services market in the countries of the Eurasian Economic Community] / N. V. Kireenko // Sovremennyye kontseptsii razvitiya transporta i logistiki v Respublike Belarus : sb. st. / In-t biznesa i menedzhmenta tehnologiy Belarus. gos. un-ta ; sost.: V. V. Apanasovich, A. D. Molokovich. — Minsk, 2014. — P. 186—191.
5. Киреенко, Н. В. Система сбыта продукции АПК на основе маркетингового подхода: теория, методология, практика ; в 2-х ч. / Н. В. Киреенко ; под ред. В. Г. Гусакова. — Минск : Ин-т системных исследований в АПК НАН Беларуси, 2015. — 267 с.
- Kireenko, N. V. Sistema sbyita produktsii APK na osnove marketingovogo podhoda: teoriya, metodologiya, praktika* [Marketing system of agricultural products on the basis of the marketing approach: the theory, methodology, practice] ; v 2-h ch. / N. V. Kireenko ; pod red. V. G. Gusakova. — Minsk : In-t sistemnyih issledovaniy v APK NAN Belarusi, 2015. — 267 p.
6. Государства — члены Таможенного союза и Единого экономического пространства в цифрах : крат. стат. сб. — М. : Евраз. экон. комис., 2015. — 180 с.
7. Официальный сайт Национальной статистической службы Республики Армения [Электронный ресурс]. — 2016. — Режим доступа: <http://armstat.am/ru>. — Дата доступа: 20.03.2016.
8. Официальный сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь [Электронный ресурс]. — 2016. — Режим доступа: <http://belstat.gov.by>. — Дата доступа: 22.03.2016.
9. Официальный сайт Агентства Республики Казахстан по статистике [Электронный ресурс]. — 2016. — Режим доступа: <http://stat.gov.kz>. — Дата доступа: 22.03.2016.
10. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. — 2016. — Режим доступа: <http://www.gks.ru>. — Дата доступа: 30.03.2016.
11. Формирование эффективной системы сбыта сельскохозяйственной продукции / З. М. Ильина [и др.]. — Минск : Ин-т системных исслед. в АПК НАН Беларуси, 2013. — 185 с.
- Formirovanie effektivnoy sistemyi sbyita selskohozyaystvennoy produktsii* [Formation of effective agricultural marketing system] / Z. M. Ilina [i dr.]. — Minsk : In-t sistemnyih issled. v APK NAN Belarusi, 2013. — 185 p.
12. Отчет об исследовании вопросов создания торгово-логистических центров по распределению плодоовощной продукции в Кыргызской Республике. — Бишкек : Ниет-Аракет, 2013. — 111 с.

NATALLIA KIREYENKA

**DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE
AND LOGISTIC SUPPORT FOR FOOD MARKET
OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION**

Author affiliation. *Natallia KIREYENKA (natallia_kireenko@mail.ru), The Institute of System Research in Agro-industrial Complex of National Science Academy (NAS) of the Republic of Belarus (Minsk, Belarus).*

Abstract. The article examines and summarizes the main trends in the development of the food market infrastructure of the Eurasian Economic Union. The place of the Union states in the ranking of countries according to the quality of the logistics system is identified. The reasons for insufficient effectiveness of logistics tools in agribusiness are grounded. A set of promising directions in infrastructure development and logistics provision of agricultural food product market in the EAEU countries is suggested..

Keywords: infrastructure; logistics provision; food market; quality of the logistic system.

UDC 339.187:63.021.66

*Статья поступила
в редакцию 07.04. 2016 г.*

В. В. РЫМКЕВИЧ

**АНАЛИЗ РИСКОВ РЕГИОНАЛЬНОЙ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ**

Автор ставит задачу определить сущность и виды рисков экономической интеграции, выявить место и роль пространственно-временных отношений в системе региональной экономической интеграции.

Определяется сущность категории «интеграционный риск», выявляется место и роль данной категории в системе экономических отношений.

Ключевые слова: экономическая интеграция; пространственно-временные отношения; интеграционные риски.

УДК 330.131.7

Неотъемлемым аспектом рыночной экономики является риск. В структуре современных знаний о риске можно выделить два взаимосвязанных уровня — прикладной и теоретический. Прикладной — результат исследований конкретных наук, теоретический — изучения сущности риска в системе экономических

Валерий Валентинович РЫМКЕВИЧ (v.v.rymkevich@gmail.com), кандидат экономических наук, доцент кафедры международных экономических отношений Белорусского государственного университета (г. Минск, Беларусь).