



## Предпосылки

Перебои в агропродовольственной торговле и рост цен на продукты питания и сельскохозяйственные ресурсы, вызванные экономическим потрясением в результате пандемии COVID-19 и усугубившиеся из-за экономических последствий войны в Украине, привели к ухудшению продовольственной безопасности в глобальном масштабе в регионе, а также к нестабильности на рынках продовольствия и сельскохозяйственных ресурсов. Центральная Азия в целом подвержена перебоям в торговле, поэтому любые дополнительные потрясения, например, засуха, могут вызвать сокращение внутреннего производства продовольствия, дальнейшее нарушение торговых потоков и ухудшение продовольственной безопасности в регионе. Для стран с высоким уровнем недоедания и сильной зависимостью от импорта продовольственных товаров любое сокращение запасов создаст значительную угрозу продовольственной безопасности из-за дефицита производства или экспортных ограничений со стороны стран-партнеров.

С марта 2022 года ввиду перебоев в торговле через черноморские порты, повлиявших на экспорт из Центральной Азии, особенно на экспорт зерна из Казахстана, среди политиков и экспертов ведутся дискуссии о поиске альтернативных маршрутов через каспийские порты, которые обеспечили бы кратчайший путь доступа к европейским рынкам через Кавказ. По этой причине быстро возрастает значимость Транскаспийского судоходного пути, открывая Азербайджану и Грузии возможность расширить свою роль как транспортного узла между Центральной Азией и Европой. Помимо необходимых инвестиций в развитие инфраструктуры странам также важно оптимизировать таможенные процессы, повысить прозрачность, запустить совместные предприятия в сфере транспорта и оптимизировать интермодальную инфраструктуру.

30 ноября 2022 года ФАО провела Восьмое ежегодное заседание Группы экспертов по вопросам сельскохозяйственной торговли (АТЕН), на котором члены Группы, а также приглашенные докладчики обсудили последствия текущей геополитической ситуации для экспорта и импорта агропродовольственной продукции в Центральной Азии, а также торговые возможности для стран, расположенных вдоль альтернативного транспортного коридора – Транскаспийского маршрута.

Группа экспертов по вопросам сельскохозяйственной торговли была создана в декабре 2014 года в рамках Региональной инициативы ФАО в Европе и Центральной Азии по преобразованию продовольственных систем и оказанию содействия в получении доступа к международным рынкам и интеграции. Группа экспертов при поддержке ФАО содействует формированию и обмену знаниями по вопросам, связанным с сельскохозяйственной

торговлей, а также способствует развитию экспертного потенциала в странах Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии.

### **Влияние войны в Украине на агропродовольственные рынки и торговлю и ответные меры политики, предпринимаемые странами**

Заседание началось вступительным словом Ирины Кобуты, экономиста Отдела рынков и торговли ФАО (Италия), и Чень Фаня, экономиста Регионального бюро ФАО по Европе и Центральной Азии (Венгрия). После открытия заседания слово было предоставлено консультанту ФАО Альфинуре Шарафеевой, которая выступила с докладом об основных тенденциях в агропродовольственных торговых потоках в Центральноазиатском регионе в 2022 году после начала войны в Украине. Ключевым моментом доклада было то, что агропродовольственная торговля между странами региона является критически важной для обеспечения продовольствием население центральноазиатских стран. В то же время, большая часть стран региона сильно зависит от импортных продовольственных товаров и основных сельскохозяйственных производственных ресурсов. Среди пяти центральноазиатских государств Таджикистан наиболее зависим от импорта продовольствия для удовлетворения потребностей населения в необходимом калорийном рационе.

Центральноазиатские страны импортируют из Российской Федерации разнообразные агропродовольственные товары. При этом существует заметная зависимость региона от подсолнечного масла, импорт которого достиг 10 процентов суммарного импорта региона, или 300 тысяч тонн в 2021, из них всего 95 тысяч тонн было импортировано не из Российской Федерации. Объем экспорта из Украины в Центральную Азию относительно небольшой – 3 процента суммарного агропродовольственного импорта региона, при этом наибольшую долю агропродовольственного импорта в регион из Украины в 2021 году составили солодовый экстракт (47 миллионов долларов США), части тушек и субпродукты кур (46 миллионов долларов США).

Следующая выступающая, Ирина Клычникова, экономист Всемирного банка, сообщила, что отсутствие продовольственной безопасности представляет собой значительную проблему во всем регионе. Уровни недоедания могут существенно увеличиться в зависимости от серьезности сохраняющегося влияния войны в Украине, санкций против Российской Федерации и роста цен на удобрения. В наибольшей степени от этих последствий будут страдать уязвимые группы населения, особенно женщины и дети. Тем не менее, по состоянию на октябрь 2022 года наихудшие ожидания в отношении влияния роста цен на товары и перебоев в торговле на продовольственную безопасность в Центральноазиатском регионе не реализовались.

Выступающая подчеркнула, что цены на продовольствие в Центральной Азии росли еще до войны. В марте-июне 2022 года внутренние цены на продовольственные товары в этом регионе в целом следовали тенденциям международного рынка, отражая, в частности, скачки цен на товары, экспортируемые Российской Федерацией (пшеничную муку, сахар и подсолнечное масло), а также влияние экспортных ограничений, установленных Российской Федерацией и Казахстаном, на рост цен. С целью сдерживания роста

продовольственных цен правительства центральноазиатских государств предприняли различные меры. Например, в апреле 2022 года с целью обеспечения продовольственной безопасности, правительство Казахстана ввело квоту на экспорт пшеницы и пшеничной муки. Впоследствии, 14 сентября 2022 года, квота была отменена.

Ирина Пунда, экономист Инвестиционного центра ФАО, обсудила основные вызовы, стоящие перед мясомолочными рынками Центральной Азии, проанализировав перебои на рынках вследствие COVID-19. Она подчеркнула, что мясомолочные рынки значительно пострадали из-за перебоев в цепочках поставок, в результате чего имеет место дефицит поставок производственных ресурсов. В совокупности, отмеченные рыночные шоки привели к резкому росту цен на продовольствие.

Участники дискуссии первой сессии заседания, эксперты АТЕН из Грузии, Казахстана и Узбекистана, подтвердили факт увеличения цен на продовольствие в результате неопределенности на рынках и продолжающейся войны в Украине. В частности, во всех трех странах наблюдались скачки цен на пшеничную муку, а в Казахстане и Узбекистане – на сахар. Странам пришлось принять меры политики для контроля предельных минимальных цен и поиска альтернативных поставщиков сахара, в частности, увеличить импорт из Бразилии. Кроме того, в Казахстане поддержана инициатива по трехкратному увеличению плантаций сахарной свеклы и введению гарантированных субсидий для свекловодства на последующие четыре года. Участники дискуссии сообщили также, что страны сталкиваются с нарушениями в логистике и перевозках товаров из-за войны в Украине, что вынуждает их искать альтернативные маршруты, такие как Транскаспийский транспортный маршрут.

### **Меры по упрощению торговли и возможности развития Транскаспийского транспортного коридора**

Учитывая вышеизложенное, вторая сессия была посвящена обсуждению инициатив по упрощению торговли в странах Центральной Азии, а также вопросу о развитии альтернативных транспортных путей в Центральной Азии, которые позволили бы избежать перевозок по традиционным маршрутам через Российскую Федерацию. Кроме того, на сессии было начато обсуждение возможностей Азербайджана и Грузии, которые возникают с развитием Транскаспийского маршрута.

Зульфия Каримова, представитель Программы центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (CAREC) Азиатского банка развития подтвердила, что сухопутный маршрут через Российскую Федерацию и Украину всегда был популярным вариантом для транзитных перевозок товаров между Европой и Центральной Азией. При этом, однако, продолжающаяся война в Украине и санкции против Российской Федерации вызвали ряд неблагоприятных последствий, таких как:

- отведение транзитных перевозок с российской и украинской территорий;
- повышение стоимости фрахта из-за резкого роста затрат на страхование транспорта;

- перенаправление перевозок привело к резкому росту перевозок в черноморские порты, таких как Констанца и Варна, что вызвало увеличение времени ожидания и создало длинные очереди;
- иностранным поставщикам проблематично использовать балтийские морские порты, такие как Клайпеда и Рига, так как им необходим транзит через российскую территорию.

Выступающая отметила, что, несмотря на оптимистичные дискуссии, Транскаспийский маршрут воспринимается как обременительный и дорогой. Необходимость использования мультимодальных перевозок подразумевает дополнительные расходы при перегрузке, в частности, на погрузку на суда и разгрузку с них, и оформление дополнительной документации, а также сопряжено с задержками из-за неблагоприятных погодных условий.

Таким образом, сохраняется необходимость совместной работы не только над разработкой и оптимизацией перевозок по Транскаспийскому маршруту, но и над поиском других эффективных альтернативных транспортных коридоров. Например, есть возможность использовать маршрут через Турцию, а именно Мерсин-Самсун. Международные торговые компании могут направлять товары в морской порт Мерсин, транспортировать их в Самсун, расположенный на Черном море, а затем в Потти (Грузия). Проблема в том, что на этом альтернативном маршруте может не оказаться необходимой инфраструктуры, ресурсов и специалистов. Например, доставка живого скота в Центральную Азию требует наличия специализированных транспортных средств, оборудования и персонала для управления этим процессом, иначе скот пострадает или даже умрет. Таким образом, страны транзита на данном маршруте не имеют достаточных возможностей для осуществления перевозок, тогда как транзит через Российскую Федерацию невозможен.

Другая проблема, связанная с перевозками по альтернативным торговым маршрутам, - необходимость информационного обмена в реальном времени. Учет и контроль движения имеют первостепенное значение, так как перевозка продовольственных товаров часто предполагает доставку со строгим соблюдением графиков. Для данного региона требуется более мощное и эффективное средство обмена информацией. Особенно необходимо прозрачное общение между международными экспедиторскими компаниями, грузоотправителями, таможенными брокерами, таможенными органами и логистическими операторами, такими как пограничные ведомства, администрации морских портов, судоходные компании, железнодорожные операторы и т.д.

Программа центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (CAREC) в настоящее время работает над внедрением региональной гармонизированной электронной системы для контроля движения перевозимых товаров через государства-участники Программы. Эта инициатива должна способствовать упрощению торговли в регионе.

Лейла Батырбекова, представитель программы международного сотрудничества «Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА)», отметила, что, несмотря на

определенный рост объемов торговли по Транскаспийскому маршруту в 2022 году по сравнению с 2021 годом, фактический объем железнодорожных контейнерных перевозок по этому маршруту ниже, чем в предыдущие периоды. Что касается, в частности, перевозок продуктов питания по этому маршруту, в 2022 году увеличились объемы томатной пасты и замороженных кур. Критичным фактором уменьшения использования Транскаспийского маршрута является невысокий уровень контейнеризации. Таким образом, потенциал использования этого маршрута для доставки из Азии в Европу не реализован. Важнейшими факторами для развития этого маршрута являются совместная работа правительств, международных агентств и других заинтересованных сторон и улучшение инфраструктуры. Эльчин Атабабаев из Азербайджана отметил, что объем транзитных грузов из Азербайджана по Транскаспийскому коридору в 2022 году увеличился на 75 процентов (с 8-9 миллионов тонн в 2021 году до 14 миллионов тонн в 2022 году). Залина Еникеева, эксперт из Центральноазиатского университета сообщила, что Кыргызстан строит ряд новых маршрутов. Кроме того, в рамках программы ТРАСЕКА, Кыргызстан получает поддержку в развитии четырех транспортных коридоров. Страна принимает активное участие в дискуссиях по улучшению трансграничной торговли и получает поддержку от программы CAREC.

#### **Вызовы и возможности: перспектива агробизнеса**

На завершающей сессии Тилек Жумалиев из Кыргызского агентства развития и инвестиций и Альфия Мусина, страновой директор Агентства США по международному развитию (USAID) по торговой деятельности в Центральной Азии (Узбекистан), поделились мнением о мерах политики правительств в ответ на кризис на продовольственных рынках. Оба выступающих подчеркнули важное значение открытого диалога между правительствами и агробизнесом для обеспечения подхода, основанного на сотрудничестве, к решению проблем продовольственной безопасности в регионе.

#### **Подведение итогов заседания**

Заседание помогло лучше понять текущие тенденции и вызовы, влияющие на агропродовольственную торговлю и продовольственную безопасность в Центральной Азии, и обсудить возможные ответные меры. Члены АТЕН, а также приглашенные докладчики из различных международных организаций/программ (Всемирного банка, CAREC, ТРАСЕКА) обсудили эффективность торговых мер, принятых в ответ на нестабильность рынков, и дальнейшие направления политики и стратегии в области агропродовольственной торговли в регионе.

Подготовлено Секретариатом Группы экспертов по вопросам сельскохозяйственной торговли в Европе и Центральной Азии (АТЕН).