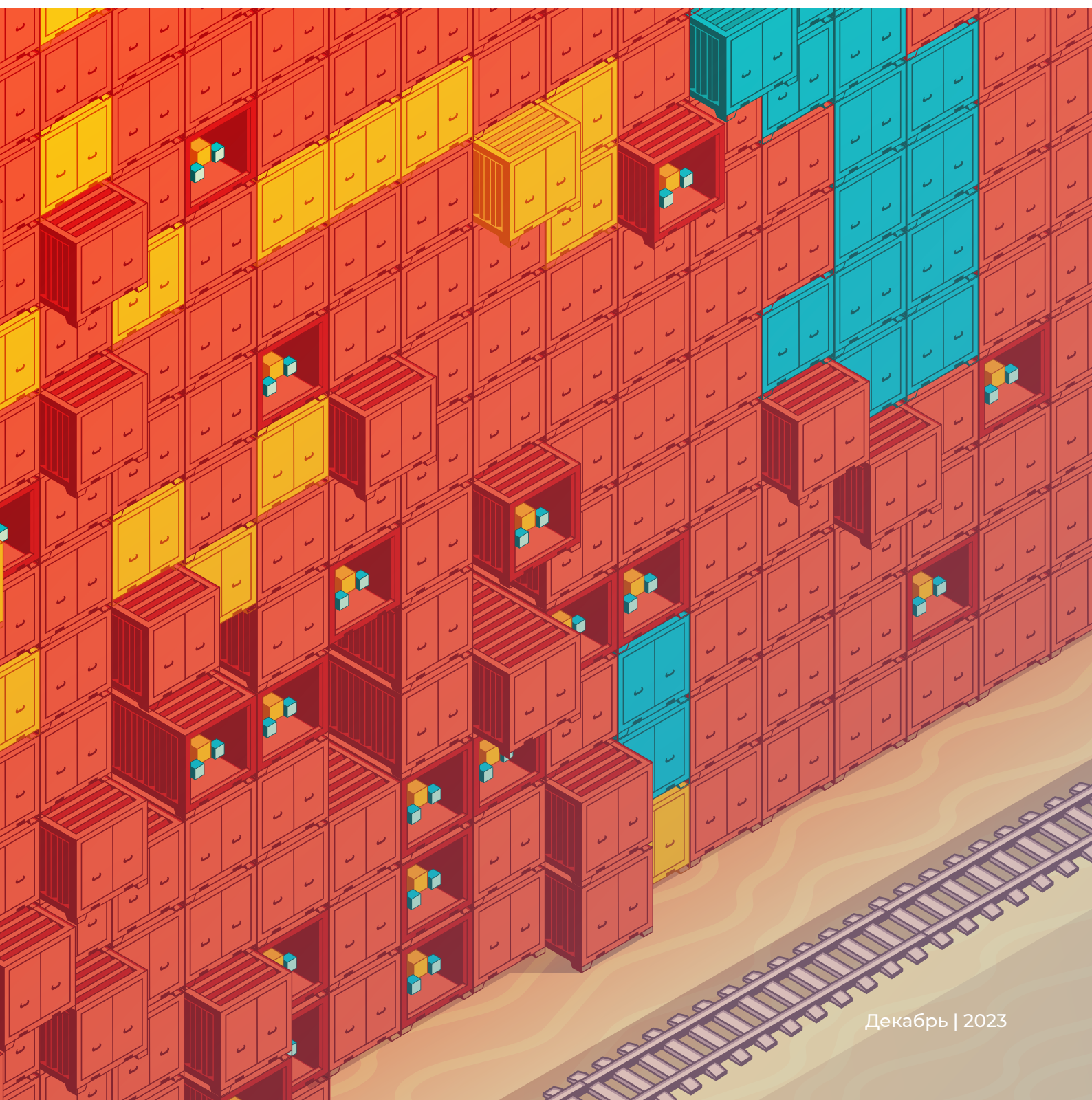


ГРУЗОПОТОК МЕЖДУ УЗБЕКИСТАНОМ И ЕВРОПЕЙСКИМ СОЮЗОМ: ВОЗМОЖНОСТИ И ОГРАНИЧИТЕЛИ ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНЗИТА



Оглавление

Введение.....	2
Динамика взаимной торговли ЕС и Узбекистана.....	3
Товарные рынки Узбекистана.....	9
Перспективы модального сдвига и контейнеризации грузопотока.....	14
Транспортные маршруты.....	19
Возможности.....	24

ВВЕДЕНИЕ

Центральноазиатский регион занимает геостратегическое положение в сердце Евразийского континента, между энергично развивающимися экономиками Восточной Азии и Европы, а также Южной Азии и Российской Федерации. Центральная Азия (ЦА) объединяет пять стран — Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

Уникальное географическое расположение ЦА является важным стратегическим связывающим звеном между Востоком и Западом. Между странами ЦА созданы благоприятные условия для взаимной торговли в рамках следующих торговых отношений:

- все страны ЦА (кроме Туркменистана) являются участниками Договора о зоне свободной торговли СНГ от 2011 года, в рамках которого не применяются импортные таможенные пошлины в отношении друг друга;
- Казахстан, Кыргызстан и Таджикистан являются членами ВТО, Туркменистан в 2020 году получил статус наблюдателя, Узбекистан активно ведет переговоры по вступлению;
- Казахстан и Кыргызстан, будучи членами ЕАЭС, находятся в общем таможенном пространстве, Узбекистан является страной-наблюдателем;
- страны ЦА имеют двухсторонние соглашения по созданию благоприятных условий для взаимной торговли.

Географические факторы (отсутствие выхода к морю, большая удаленность от побережья) и рельефные особенности территорий стран ЦА представляют собой значительные барьеры для транспорта и торговли в регионе. В связи с этим все страны региона ЦА заинтересованы в совместном развитии транспортно-коммуникационных связей. Главной задачей является создание мощной транспортной инфраструктуры, улучшение транспортных коммуникаций внутри региона и между ЦА и основными рынками, а также морскими портами, обеспечение тесной транспортной взаимосвязанности друг с другом.

Казахстан и Туркменистан имеют выход к Каспийскому морю. Узбекистан, в свою очередь, является одной из двух стран мира (наряду с Лихтенштейном), которым для выхода к Мировому океану необходимо пересечь границы двух стран — так как все его соседние страны также не имеют выхода к морям.

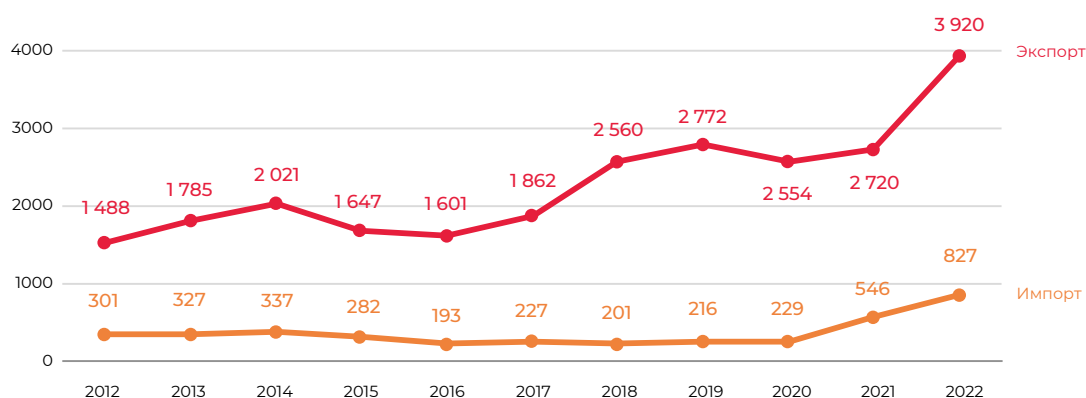
При выходе на мировые рынки страны ЦА зависят от транспортной политики других стран, так как железнодорожные и автомобильные перевозки осуществляются через территории соседних стран. Географическая замкнутость накладывает на страны региона существенные транзитные и транспортные расходы, которые достигают 70-80% от стоимости экспорта продукции. До 40% времени на транспортировку товаров перевозчики теряют из-за несовершенства таможенных процедур и неразвитости логистики.

Стратегическое положение стран ЦА между Европой и Азией вызывает у Европейского союза все более активную заинтересованность в стабильном партнерстве с ними — ЕС стремится развивать отношения как с ЦА в целом, так и с каждым государством региона в отдельности. Так, в 1999 году начало свое действие Соглашение о партнерстве и сотрудничестве между ЕС и Узбекистаном.

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ ЕС И УЗБЕКИСТАНА

На протяжении последних десяти лет взаимная торговля стран ЕС и Узбекистана имела разнонаправленную динамику, однако в совокупности торговый оборот демонстрирует кратный рост. Так, поставки ЕС выросли с уровня 1,5 млрд долл. в 2012 до 3,9 млрд долларов в 2022 году, а импорт из Узбекистана — с уровня 301 млн долларов до 827 млн долл. Также на протяжении всего периода у ЕС сохраняется значительный профицит торгового баланса: стоимостный объем экспорта ЕС превышает импорт из Узбекистана более чем в пять раз.

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ ЕС И УЗБЕКИСТАНА, МЛН ДОЛЛ

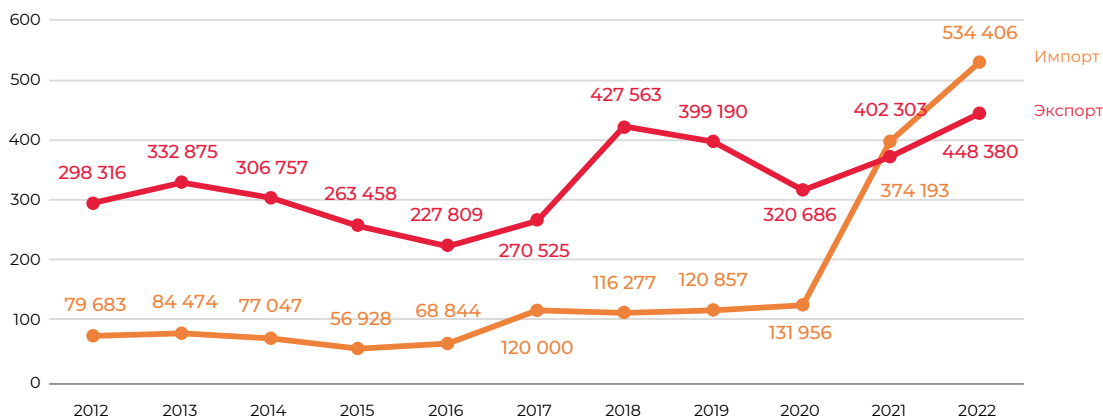


Источник: Trade Map

Особенно заметный рост во взаимной торговле наблюдается с 2021 года для импорта из Узбекистана, и в 2022 году — для экспорта ЕС в Узбекистан.

Физические грузопотоки экспорта и импорта также показывают разнонаправленную динамику с тенденцией к росту; также наблюдается профицит ЕС на протяжении почти всего исследуемого периода: до 2021 года грузопоток по направлению в Узбекистан из ЕС значительно превышал встречный поток. Однако в 2021 году показатели объемов поставок в тоннах сравнялись на уровне немногим ниже 400 тысяч тонн в год, а в дальнейшем грузопоток из Узбекистана превысил грузопоток из ЕС.

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ ЕС И УЗБЕКИСТАНА, ТОНН



Источник: Trade Map

В 2021 году грузопоток из Узбекистана в ЕС увеличился в три раза — рекордный за последнее десятилетие абсолютный прирост составил 270 тыс. тонн. Основными его составляющими выступают:

- 1.** Сера: экспорт из Узбекистана увеличился на 161 тыс. тонн в 2021 году. Сера широко используется в различных промышленных отраслях ЕС, таких как сельское хозяйство (в качестве компонента удобрений), химическая промышленность и другие. Узбекистан является одним из крупных поставщиков серы на мировой рынок, располагая собственными месторождениями минерала (такими, как Учкудук, Камышлык, Шурчи). В 2021 году Узбекистан начал поставки серы в Литву по железной дороге. В 2022 к импортерам узбекской серы добавились Латвия и Польша.
- 2.** Удобрения: экспорт удобрений вырос на 81 тыс. тонн. Узбекистан экспортирует в ЕС такие удобрения, как хлористый калий, мочевины, нитрат аммония, сульфат аммония и другие. На протяжении последних лет грузопоток неуклонно возрастал. Используемые виды транспорта и импортные рынки в высокой степени диверсифицированы: поставки идут морем, железнодорожным и автомобильным транспортом в 12 стран Европейского союза.

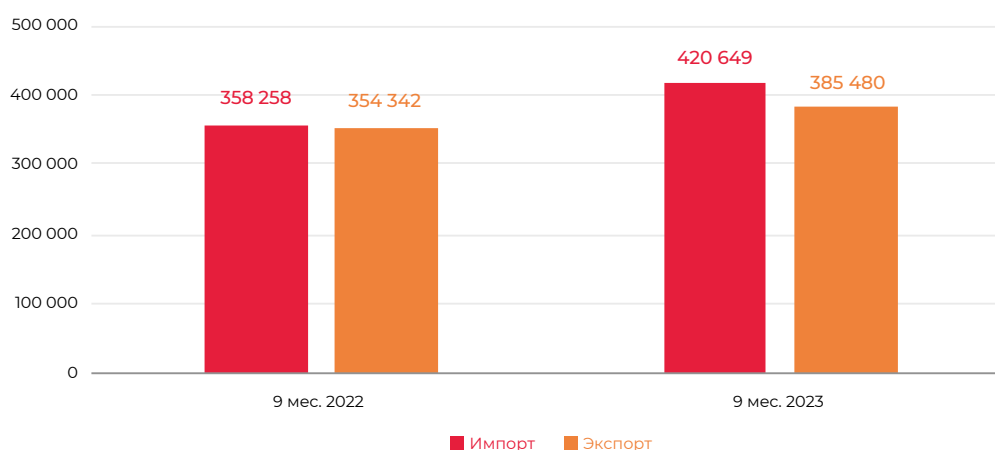
В 2022 году грузопоток из Узбекистана в ЕС увеличился на треть от уровня 2022 года. Основные составляющие данного прироста:

- 1.** Удобрения: в условиях роста спроса на удобрения в странах ЕС их импорт из Узбекистана увеличился на 216 тыс. тонн.

2. **Изделия из металлов:** экспорт металлопродукции осуществляется в ЕС в течение продолжительного периода времени, однако в 2022 году Узбекистан расширил поставляемую номенклатуру, добавив к плоскому прокату, ферросплавам и лому черных металлов различные виды прутков и проволоки. Таким образом, экспорт изделий из металлов вырос на 14,7 тыс. тонн. Основной используемый вид транспорта — автомобильный (63% поставок по физическому грузопотоку). По железной дороге идет 36% и 1% — морем¹. Продукция импортируется странами Прибалтики, Германией и Нидерландами.
3. **Сырьевые товары:** прирост в 14,3 тыс. тонн. Узбекистан поставляет минеральные продукты (дистилляты, уголь, парафин) почти во все страны ЕС преимущественно морем (54% поставок), а также железной дорогой (38%) и в меньшей степени автомобильным транспортом (9%).

За первые девять месяцев 2023 года физический грузопоток вырос в обоих направлениях, но поток из Узбекистана рос интенсивнее — на 17%, тогда как из ЕС — на 9%. Объем импорта ЕС из Узбекистана, увеличившийся с 358 тыс. тонн до 420 тыс. тонн, по всей видимости, поставит новый рекорд по итогам полного 2023 года, а также сохранит профицит Узбекистана в торговле с ЕС.

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ ЕС И УЗБЕКИСТАНА В 2023 ГОДУ, ТОНН



Источник: Eurostat

¹ Согласно методологии Евростата, в статистике по видам транспорта учитывается то транспортное средство, которым товар поступил на территорию ЕС или покинул его территорию. Таким образом, поставки по морю из Узбекистана — это грузопоток по суше до каких-либо морских портов и последующий въезд на территорию одной из стран ЕС по морю. Исходя из доступных данных Евростата установить географию маршрутов поставок не представляется возможным (https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/ext_go_detail_sims.htm)

Основными составляющими абсолютного прироста физического импорта в ЕС из Узбекистана за девять месяцев 2023 года по сравнению с аналогичным периодом 2022 года выступают:

- 1.** Калийные удобрения: отмечается многократный рост поставок по железной дороге — с 7,6 до 62,9 тыс. тонн, а также двукратный рост импорта автотранспортом — с 4,4 до 9,2 тыс. тонн. Для перевозки сыпучих удобрений, включая калийные, по железной дороге чаще всего используются специализированные грузовые вагоны.
- 2.** Азотные удобрения: поставки по железной дороге выросли с 35 до 44 тыс. тонн, а поставки автомобильным транспортом уменьшились с 8,2 до 7 тыс. тонн.
- 3.** Смешанные удобрения: поставки автомобильным транспортом увеличились с 9 до 14 тыс. тонн.
- 4.** Листовой прокат: наблюдается рост поставок по железной дороге с 3,2 до 10 тыс. тонн.
- 5.** Прутки горячекатаные: Узбекистан начал поставки в 2023 году автомобильным транспортом. Объем экспорта составил 20 тысяч тонн.
- 6.** Цинк необработанный: поставки увеличились на 4325 тонн; в 2023 году Узбекистан запустил перевозку сырья по маршрутам, которые предполагают въезд на территорию ЕС по морю².

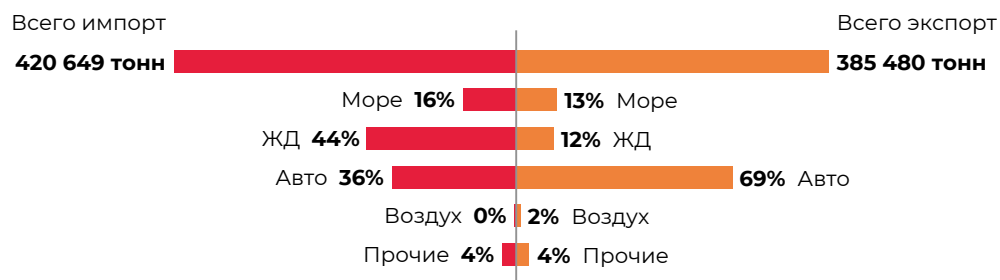
Наибольший вклад в рост физического экспорта ЕС в Узбекистан в 2023 году составляет прирост по таким позициям, как:

- 1.** Прицепы и их части: поставки, осуществляемые автотранспортом, выросли с 22 до почти 30 тыс. тонн.
- 2.** Кирпичи и схожие керамические изделия: поставки, осуществляемые по морю, выросли почти в два раза — с 5,4 до 10 тыс. тонн.
- 3.** Шины пневматические: до 2022 года включительно поставки осуществлялись преимущественно автомобильным транспортом. В 2023 году зафиксирован экспорт значительных объемов продукции по морю (4,5 тыс. тонн) и железной дороге (2 тыс. тонн).
- 4.** Грузовые вагоны: в 2023 году по железной дороге было поставлено 3,5 тыс. тонн грузовых вагонов.

² Исходя из текущей конфигурации евразийской транспортной логистики, это может быть маршрут через Средиземное, Черное или Балтийское море.

В разрезе видов транспорта, которыми грузы поступают на таможенную территорию ЕС, в 2023 году в грузопотоке из Узбекистана в ЕС доминирует железная дорога — 44% физического импорта. На втором месте автомобильный транспорт — 36%, на третьем — морской фрахт (16%). Обратный грузопоток из ЕС в Узбекистан почти на 70% идет автомобильным транспортом, тогда как поставки по железной дороге составляют всего 12%. Переориентация этих грузов на железную дорогу представляется наиболее целесообразным направлением развития транспортной устойчивости, а изучение возможностей и ограничений такого перехода — актуальной задачей для дальнейшего исследования.

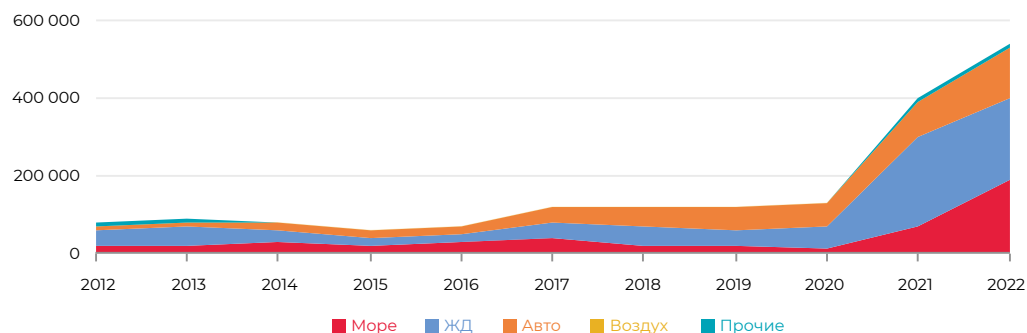
ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ ЕС И УЗБЕКИСТАНА ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА ЗА 9 МЕС. 2023 Г.



Источник: Eurostat

В ретроспективе структура грузопотока претерпевала серьезные трансформации. Так, грузопоток из Узбекистана в 2018–2020 гг. шел преимущественно морским и автомобильным транспортом в пропорции 50:50. С 2021 года резко увеличиваются поставки морем и наблюдается значительный абсолютный прирост в поставках по железной дороге.

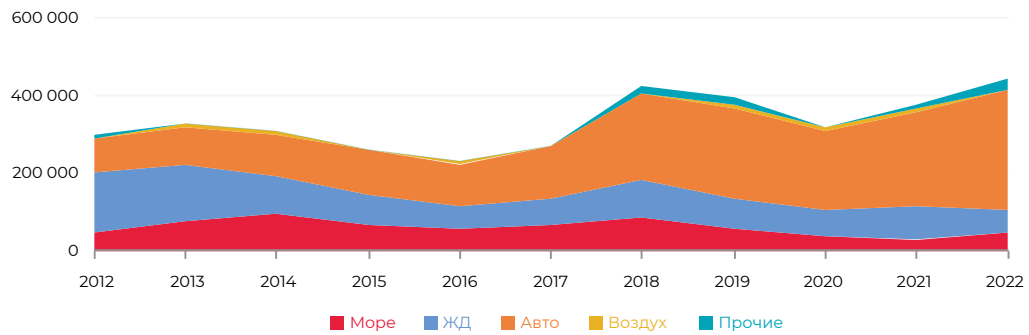
СТРУКТУРА ФИЗИЧЕСКОГО ИМПОРТА ЕС ИЗ УЗБЕКИСТАНА, ТОНН



Источник: Eurostat

За последние десять лет европейский экспорт шел в Узбекистан автомобильным, железнодорожным и морским видами транспорта в преимущественно равной степени. С 2018 года заметно вытеснение морского транспорта автомобильным, в то время как поставки по железной дороге сохранялись на уровне порядка 60 тысяч тонн в год (в среднем).

СТРУКТУРА ФИЗИЧЕСКОГО ЭКСПОРТА ЕС В УЗБЕКИСТАН, ТОНН



Источник: Eurostat

Каким образом и какие товары могли бы быть переориентированы с автомобильного транспорта на железнодорожный в грузопотоке ЕС — Узбекистан, определяется в первую очередь товарной структурой и контейнеропригодностью грузов.

ТОВАРНЫЕ РЫНКИ УЗБЕКИСТАНА

Экономические преобразования, начатые с 2017 года, способствовали изменению структуры экономики Узбекистана. Ключевыми секторами экономики являются сфера услуг, сельское хозяйство и обрабатывающая промышленность.

Динамичное развитие экономики Узбекистана во многом объясняется ее догоняющим развитием и увеличением рабочей силы. Вместе с тем сближение Узбекистана по уровню доходов с лидером ЦА — Казахстаном — происходит медленно, а разрыв остается значительным.

Европа становится важным направлением для экспорта сельскохозяйственной продукции Узбекистана. В 2021 году ЕС и Узбекистан запустили Многолетнюю индикативную программу для расширения сотрудничества на 2021–2027 годы, в которой отмечается экспортный потенциал агропродовольственного сектора Узбекистана. В 2021 году Узбекистан присоединился к системе преференций GSP+, которая позволяет беспошлинно экспортировать в ЕС 6200 категорий товаров. В 2022 году [экспорт овощей и фруктов](#) в ЕС составил 31,7 млн долларов, или 28% от общего экспорта пищевой продукции, что указывает на значительные возможности для роста.

СТРУКТУРА ИМПОРТА ЕС ИЗ УЗБЕКИСТАНА ПО ОТРАСЛЯМ, 2022 Г., ТОНН



Источник: Eurostat

В грузопотоке из Узбекистана в ЕС преобладает продукция химической промышленности, представленная такими категориями товаров, как удобрения, полимеры этилена. Всего товары химической отрасли составляют 65% физического грузопотока и идут по морю, железной дороге и автомобильным транспортом. Следующие 8,3% грузопотока составляет минеральное сырье, а именно сера. Топливо, на которое приходится 6,8% поставок, представлено преимущественно нефтепродуктами. Из товаров легкой промышленности (6,5%) можно выделить хлопчатобумажную пряжу и ткани. В целом на хлопок приходится не более 4% физического грузопотока из Узбекистана в ЕС.

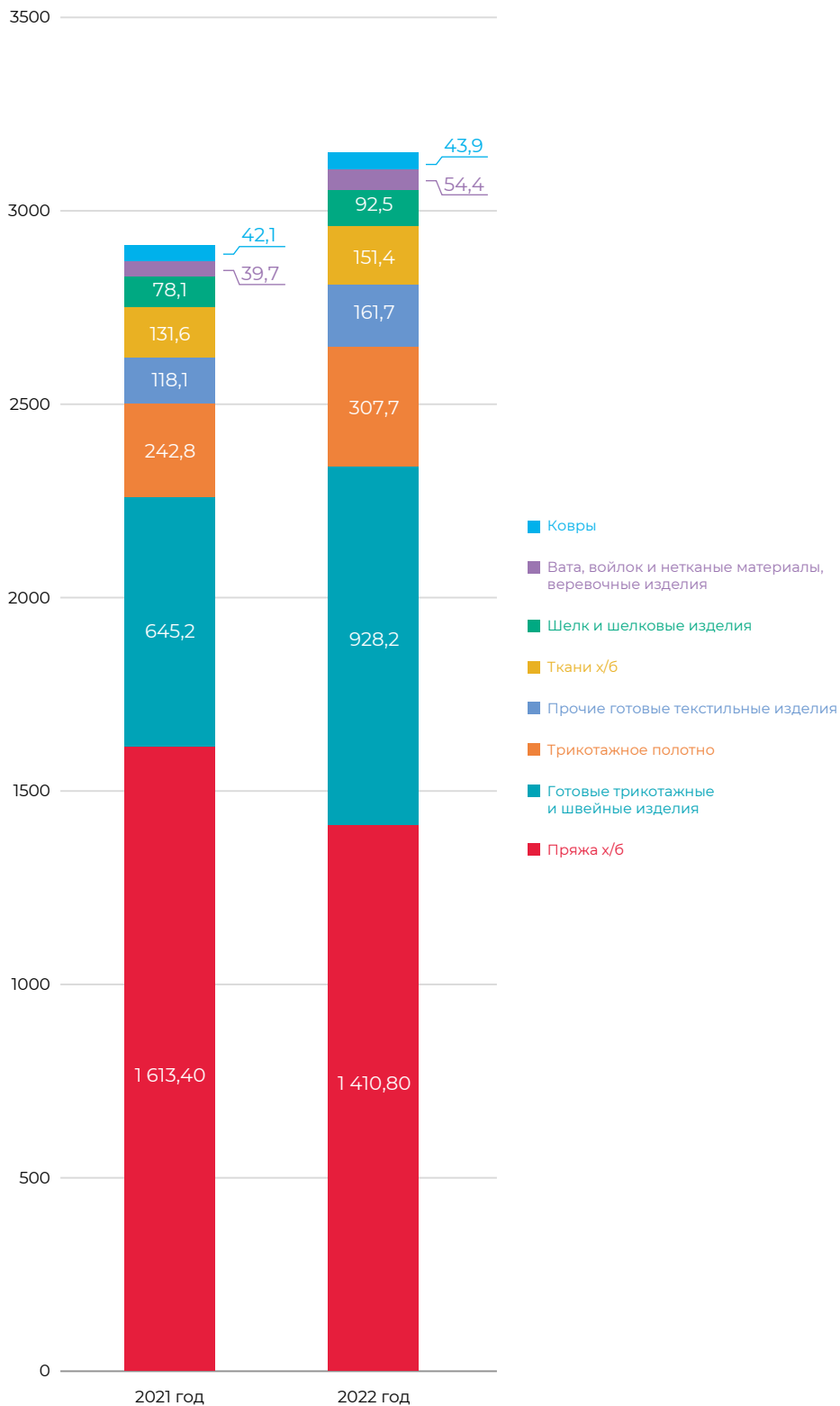
В Узбекистане отсутствует государственное [регулирование хлопковой сферы](#), действуют законы рыночной экономики, по которой цены на хлопок определяют покупатели (хлопково-текстильные кластеры) и продавцы (фермеры). Основным источником сырья для текстильного сектора — выращиваемый в Узбекистане хлопок, под производство которого выделяется примерно треть всех орошаемых посевных площадей страны.

Хлопок и продукция из него — вторая после золота категория стоимостного экспорта Узбекистана. В 2022 году поставки товаров этой категории на мировой рынок составили 1,6 млрд долл. США, что обеспечило Узбекистану место в десятке крупнейших стран — экспортеров хлопка. В экспорте на рынок стран ЕС хлопок также занимает второе место по стоимости (после удобрений) — на него приходится порядка 18% поставок. Низкая доля хлопка в структуре физического экспорта объясняется сравнительно низкой удельной плотностью хлопка как груза. Хлопок транспортируется в контейнерах, и, по статистике [ERA](#), для транспортировки ста тонн хлопка задействуется в среднем 11,6 ДФЭ, тогда как для того же количества стальных тросов — 4,5 ДФЭ. Таким образом, потенциальный грузопоток следует оценивать как в единицах веса, так и в единицах объема (ДФЭ).

На основании результатов показателей переработки урожая хлопка 2023 года в 2024 году прогнозируется производство промышленной продукции в 9,6 млрд долларов.

По итогам 2022 года экспорт текстильной продукции составил 3178 млн долларов, что составило 16,5% от общего объема экспорта, а по сравнению с 2021 годом экспорт вырос на 8,6%.

ДИНАМИКА ЭКСПОРТА ТЕКСТИЛЬНОЙ ПРОДУКЦИИ, МЛН ДОЛЛ, 2021–2022 ГГ.

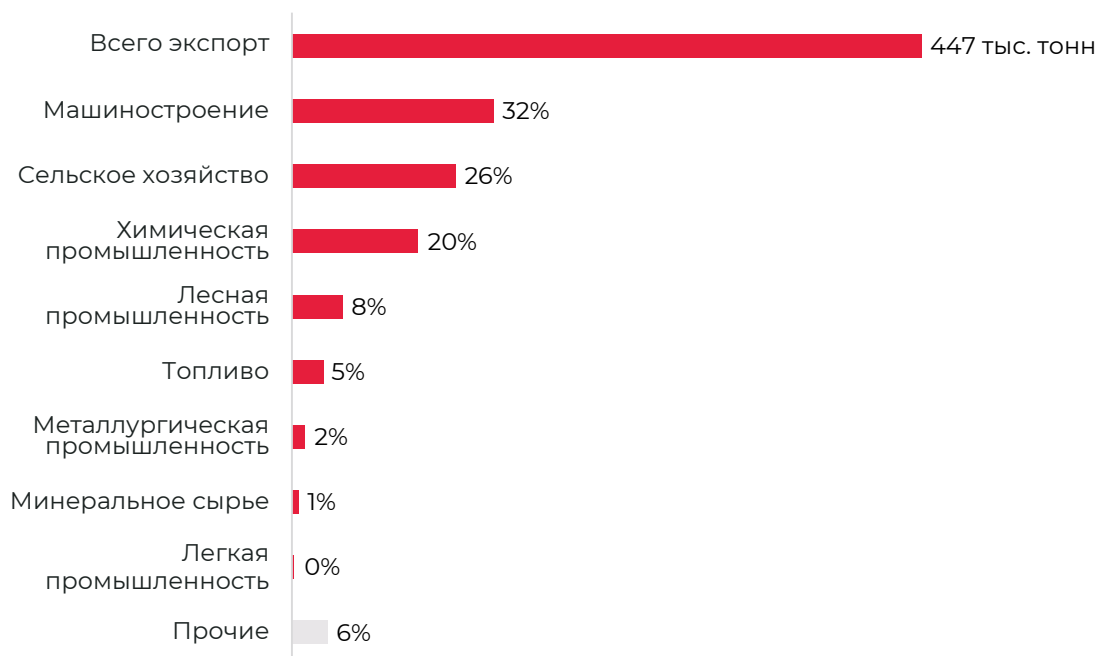


Источник: Агентство статистики при Президенте Республики Узбекистан

В структуре экспорта текстильной продукции основную долю занимают пряжа хлопчатобумажная — 44,4%, а также готовые трикотажные и швейные изделия — 29,2%. За 2022 год Узбекистан экспортировал 552 вида текстильной продукции в 73 страны мира. Наибольшая доля экспорта текстильной продукции в 2022 году приходится на Российскую Федерацию (1 264,9 млн долларов) и Турцию (519,1 млн долларов). Страны ЕС также являются импортерами текстильной продукции Узбекистана: Польша — 78,3 млн долларов, Италия — 38,5 млн долларов, Германия — 28,7 млн долларов. За десять месяцев 2023 года Узбекистан **экспортировал** 607 видов текстильной продукции в 59 стран мира на 2,5 млрд долларов, что составило 12,5% от общего объема экспорта.

Текстильная промышленность Узбекистана становится все более ориентирована на европейский рынок. Ряд конкурентных преимуществ, таких как наличие собственной ресурсной базы и низкая стоимость труда, указывают на хороший инвестиционный потенциал отрасли. Наряду с этим эксперты прогнозируют повышение спроса на готовую продукцию со стороны европейских импортеров: в настоящее время ряд крупных немецких ритейлов и брендов одежды рассматривают **потенциал налаживания сотрудничества** с текстильными компаниями Узбекистана. Инициатива Европейско-узбекской ассоциации по экономическому сотрудничеству (Eurouz) выступает мостом между производителями Узбекистана и потребителями из Евросоюза. В частности, Eurouz создает для узбекских производителей возможность реализовывать продукцию на рынке Европы через специальную электронную платформу. Таким образом, Узбекистан становится важным поставщиком текстиля в Европу, а продукция легкой промышленности — одним из наиболее перспективных направлений грузопотока из Узбекистана в ЕС.

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА ЕС В УЗБЕКИСТАН ПО ОТРАСЛЯМ, 2022 Г., ТОНН



Источник: Eurostat

Структура экспорта ЕС в Узбекистан отличается более высокой степенью диверсификации, чем структура импорта. Три крупнейших категории импорта Узбекистана из ЕС — машиностроение, сельское хозяйство и химическая промышленность занимают 32%, 26% и 20% соответственно.

Крупнейшие машиностроительные товарные позиции — прицепы и их части, тракторы и тягачи, грузовые автомобили, автозапчасти — доставляются в Узбекистан автотранспортом. Исключение составляют оборудование для обработки текстильных волокон, поставляемое по железной дороге, и ткацкие станки, транспортируемые по морю. Сельскохозяйственные товары, а именно продовольствие (мясо, овощи, фрукты), требующее специальных условий транспортировки, доставляются из ЕС в Узбекистан преимущественно автотранспортом. Широкая номенклатура товаров химической промышленности поставляется различными видами транспорта, однако доминирующим остается также автоперевозка.

Рост импорта машиностроительной продукции обоснован тем, что в настоящий период Узбекистан активно реализует политику повышения уровня конкурентоспособности страны на основе технического и технологического прорыва в отраслях реального сектора экономики, а именно автомобилестроения. По итогам 2022 года Узбекистан стал крупнейшим автопроизводителем в СНГ. В 2022 году было произведено рекордное число автомобилей — 333,5 тыс. штук. Важную роль в развитии автопрома в Узбекистане сыграли антироссийские санкции, в результате которых из экономического пространства России ушли западные, японские и корейские бренды. Сейчас Узбекистан является крупным поставщиком автомобилей на российский рынок.

ПЕРСПЕКТИВЫ МОДАЛЬНОГО СДВИГА И КОНТЕЙНЕРИЗАЦИИ ГРУЗОПОТОКА

Для оценки того, какой потенциальный объем грузопотока может быть переключен с автомобильного транспорта на железнодорожные контейнерные перевозки, были проанализированы все товарные позиции физического экспорта и импорта ЕС из Узбекистана в 2022 году — на предмет того, могут ли они перевозиться в контейнерах. Каждой товарной позиции была присвоена оценка текущего объема грузопотока в эквиваленте ДФЭ³.

По результатам проведенного анализа можно заключить следующее.

Во-первых, из 302 тыс. тонн европейского экспорта в Узбекистан, поставляемого автомобильным транспортом, как минимум 238 тыс. тонн (79%) являются контейнеропригодными грузами. С учетом текущей товарной структуры для перевозки данного количества продукции потребуется порядка 21 тыс. ДФЭ, при этом наибольший объем приходится на такие товары, как прицепы и их части, тракторы и тягачи, живые растения. Рейтинг крупнейших товарных позиций по потенциальному объему ДФЭ представлен в таблице ниже.

³ Для оценки объема в ДФЭ были использованы данные об удельных весах различных товаров (отношение веса к объему по отдельным товарным позициям), рассчитанные на основе статистики грузоперевозок ERAI (<https://index1520.com/statistics/>).

Таблица 1.

**ТОП-20 КОНТЕЙНЕРОПРИГОДНЫХ ТОВАРНЫХ ПОЗИЦИЙ ЭКСПОРТА ЕС
В УЗБЕКИСТАН, ТРАНСПОРТИРУЕМЫХ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ,
ПО ПОТЕНЦИАЛЬНОМУ ОБЪЕМУ ПОСТАВОК В ДФЭ**

HS4	Контейнеропригодный товар	Отрасль	Экспорт авто- транспортом, тонн, 2022 год	Удельный вес тонн / ДФЭ	Оценка ДФЭ
	Всего		238 131		21 212
8716	Прицепы и их части	Машиностроение	31 653	12	2 571
8701	Тракторы и тягачи	Машиностроение	11 315	7	1 560
0602	Живые растения	Сельское хозяйство	7 222	7	1 039
2710	Нефтепродукты	Топливо	8 212	12	662
3004	Лекарства расфасованные	Химическая промышленность	5 847	11	521
3208	Синтетические краски и лаки на безводной основе	Химическая промышленность	2 714	8	329
2004	Прочие замороженные приготовленные овощи	Сельское хозяйство	3 692	11	323
1805	Какао-порошок	Сельское хозяйство	3 001	9	320
4810	Бумага и картон мелованные	Лесная промышленность	3 996	13	317
2309	Готовые корма для животных	Сельское хозяйство	3 760	12	310
4811	Бумага и картон пропитанные или ламинированные	Лесная промышленность	3 718	12	301
3824	Химические продукты прочие	Химическая промышленность	3 649	12	300
4802	Немелованная графическая бумага и картон	Лесная промышленность	3 465	12	284
3402	Моющие и чистящие средства	Химическая промышленность	3 751	13	281
2106	Прочие пищевые продукты	Сельское хозяйство	3 153	12	274
3302	Ароматизаторы	Химическая промышленность	2 493	10	254
2202	Безалкогольные напитки	Сельское хозяйство	2 818	11	250
1901	Прочие продукты на основе муки или молока	Сельское хозяйство	2 684	11	244
4011	Шины пневматические	Химическая промышленность	2 763	12	234
8445	Оборудование для обработки текстильных волокон	Машиностроение	1 897	8	226
	Прочие		190 151		10 609

Источник: Eurostat

Во-вторых, из 130 тыс. тонн европейского импорта из Узбекистана, поставляемого автомобильным транспортом, как минимум 118 тыс. тонн (91%) являются контейнеропригодными грузами. С учетом текущей товарной структуры для перевозки данного количества продукции потребуется порядка 10 тыс. ДФЭ. Расчеты потенциального объема поставок по товарам в ДФЭ подтверждают тезис о том, что продукция легкой промышленности является наиболее перспективным направлением грузопотока: такие товары, как хлопчатобумажная пряжа и ткани, трикотажные полотна, дубленая кожа и другие, вошли в топ товарных контейнеропригодных позиций импорта ЕС из Узбекистана, транспортируемых автомобильным транспортом. Весь экспорт товаров легкой промышленности, доставляемых в ЕС автотранспортом, в 2022 году составил 29 тыс. тонн, и, с учетом товарной структуры и удельных весов, для перевозки данного количества продукции может потребоваться до 3000 ДФЭ.

Другая важная статья грузопотока — удобрения (азотные и смешанные). В 2022 году автомобильным транспортом из Узбекистана в ЕС было поставлено 32 тыс. тонн. По оценкам авторов исследования, для перевозки данного количества удобрений потребуется порядка 2725 ДФЭ. Рейтинг крупнейших товарных позиций по потенциальному объему ДФЭ представлен в таблице ниже.

Таблица 2.

ТОП-20 КОНТЕЙНЕРОПРИГОДНЫХ ТОВАРНЫХ ПОЗИЦИЙ ИМПОРТА ЕС ИЗ УЗБЕКИСТАНА, ТРАНСПОРТИРУЕМЫХ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ, ПО ПОТЕНЦИАЛЬНОМУ ОБЪЕМУ ПОСТАВОК В ДФЭ

HS4	Контейнеропригодный товар	Отрасль	Импорт авто-транспортом, тонн, 2022 год	Удельный вес тонн / ДФЭ	Оценка ДФЭ
	Всего		118 869		10 179
5205	Хлопчатобумажная пряжа с более 85% хлопка	Легкая промышленность	17 121	8,607	1 989
3102	Азотные удобрения	Химическая промышленность	18 249	11,73	1 556
3105	Смешанные удобрения	Химическая промышленность	14 312	12,24	1 169
0813	Сухофрукты, смеси орехов и фруктов	Сельское хозяйство	2 226	2,431	916
7214	Прутки нелегированные горячекатаные	Металлургическая промышленность	6 420	11,1815	574
5208	Хлопчатобумажные ткани до 200 г/м ²	Легкая промышленность	4 842	11,6385	416
7010	Стеклотара	Прочие	4 905	12,876	381
7604	Алюминиевые прутки и профили	Металлургическая промышленность	3 047	12,405	246
7801	Свинец необработанный	Металлургическая промышленность	2 684	11,3065	237
4706	Недревесная целлюлоза	Лесная промышленность	2 560	12,22	209
7210	Листовой прокат нелегированный с покрытиями	Металлургическая промышленность	2 118	11,239	188
6006	Трикотажные полотна прочие	Легкая промышленность	2 132	12,987	164
5503	Синтетические волокна	Химическая промышленность	1 800	11,4555	157
4104	Дубленая кожа крупного рогатого скота и лошадей	Легкая промышленность	1 461	9,36	156
6004	Широкие трикотажные полотна с эластомерными или резиновыми нитями	Легкая промышленность	1 697	11,669	145
0713	Зернобобовые	Сельское хозяйство	1 552	11,294	137
0712	Сушеные овощи	Сельское хозяйство	1 435	10,9	132
7403	Медь рафинированная	Металлургическая промышленность	1 407	12,5445	112
3404	Искусственные и готовые воски	Химическая промышленность	1 229	11,2	110
3901	Полиэтилен	Химическая промышленность	1 608	16,5	97
	Прочие		13 032		1 086

Источник: Eurostat

Таким образом, исходя из структуры и объемов текущей взаимной торговли в физическом выражении между ЕС и Узбекистаном, потенциал перехода на железнодорожный транспорт с автомобильного в направлении ЕС — Узбекистан как минимум в два раза превышает аналогичный потенциал обратного грузопотока.

Промышленный рост — ключевой вектор развития экономики Узбекистана. За последние несколько лет создано 19 свободных экономических зон и более 400 малых промышленных зон, на их инфраструктуру выделено 10 триллионов сумов (порядка 812 млн долл.). Драйверами развития экономических и промышленных зон выступают такие отрасли, как текстиль, химия, строительные материалы, кожевенная, фармацевтическая, электротехническая промышленность. Растущие потребности Узбекистана в средствах производства обеспечивают стабильный рост импортного спроса на сырье, компоненты, станки, оборудование, которые уже сегодня доставляются из ЕС, преимущественно автомобильным транспортом. По мере промышленного и регионального развития Узбекистана, а также закрепления внешнеторговых связей с европейскими поставщиками и импортерами можно прогнозировать постепенный переход автомобильного грузопотока на железную дорогу.

Изменения 2023 года не привнесли каких-либо значительных трансформаций в структуру грузопотоков по видам транспорта. Объем перевозок по железной дороге по направлению ЕС — Узбекистан продолжает сокращаться, а по направлению Узбекистан — ЕС — расширяться, что заставляет обратить внимание на проблему балансировки контейнеропотока при переходе грузов «на рельсы».

ТРАНСПОРТНЫЕ МАРШРУТЫ

Геостратегическое положение Центральной Азии ставит перед странами этого региона задачи по обеспечению свободного и доступного выхода к морским перевозкам, сокращению издержек, связанных с пересечением государственных границ, ускоренной интеграции территории в систему мировых транспортных коридоров.

В последние годы Узбекистан активно принимает практические меры по развитию имеющихся мультимодальных транспортных коридоров и созданию новых — в целях создания транспортно-коммуникационной взаимосвязанности ЦА и Европы. В большой степени это связано с обновленной Стратегией «Узбекистан-2030», в которой предусмотрена задача по углублению интеграции страны в мировые транспортно-логистические сети и повышению потенциала национальной транспортной системы.

Узбекские перевозчики переориентируют свои объемы перевозок на южные направления. Возможность выхода через Каспий в Черное море у Узбекистана появилась после вступления в Программу международного транспортного коридора Европа — Кавказ — Азия «ТРАСЕКА». Грузопоток из Узбекистана направляется через Транскавказский коридор (ТРАСЕКА), а также транзитными маршрутами для европейских перевозок автомобильным транспортом.

В феврале 2021 года главы Узбекистана, Пакистана и Афганистана подписали план строительства Трансафганской железной дороги Термез — Мазари-Шариф — Кабул — Пешавар. Новый транспортный коридор должен связать ЕС, Россию, Узбекистан, Афганистан, Пакистан, Индию и другие страны Юго-Восточного региона. [Проект «ТрансАфганистан»](#) находится в стадии разработки, однако уже создаются инициативы по организации мультимодального маршрута Беларусь — Россия — Узбекистан — Афганистан — Пакистан. Для Узбекистана, который не имеет выхода к морю, транзитный коридор через Афганистан обеспечивает кратчайший путь к пакистанским портам и тем самым дает доступ к Мировому океану для вывоза своих грузов и импорта товаров. Реализация этого проекта позволит в будущем создать выход через Афганистан к морским портам в Иране (Чабахар) и Пакистане (Чаман). По словам [министра транспорта Узбекистана](#), данный проект позволит странам ЦА сформировать новые и более короткие транзитные коридоры с выходом на пакистанские железные дороги и к портам Аравийского моря, а также позволит сократить срок и стоимость транспортировки грузов на 30-40%.

В июле 2022 года Узбекистан и Пакистан подписали декларацию об установлении стратегического партнерства. Соглашение способствовало увеличению объемов перевозок между странами, а также обеспечило рост транзитных перевозок с использованием морских портов в Пакистане (Карачи, Гвадар, Ккасим) в Индийском океане.

В январе 2023 года прошли переговоры между Туркменистаном, Кыргызстаном, Россией и Узбекистаном о запуске нового мультимодального Южного транспортного коридора, который позволит связать Россию со странами ЦА через Каспийское море. Мультимодальный маршрут должен проходить с юга Кыргызстана в Узбекистан, далее в Туркменистан, в порт Туркменбаши на Каспийском море, и далее направиться на север, в Астрахань. В начале ноября 2023 года подписан Меморандум о взаимопонимании о формировании и развитии международного мультимодального транспортного коридора Россия — Каспийское море — Туркменистан — Узбекистан — Кыргызстан. В случае успешной реализации проекта Южный транспортный коридор сможет оттянуть на себя часть транзита из Транскаспийского международного транспортного маршрута.

Кроме того, в ноябре 2023 года также был подписан Меморандум о взаимопонимании о создании и развитии международного транспортного коридора (МТК) Беларусь — Россия — Казахстан — Узбекистан — Афганистан — Пакистан.

Узбекистан активно пытается преодолеть свою внутриконтинентальную замкнутость через создание различных транспортных коридоров. Так, в ноябре 2023 года Узбекистан, Туркменистан, Иран и Турция подписали протокол о формировании мультимодального транспортного коридора между Азией и Европой через маршрут Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция. Протокол декларирует применение конкурентных тарифных ставок для доставки грузов по железным дорогам четырех стран, то есть будет выработана единая тарифная политика между Узбекистаном, Туркменистаном, Ираном и Турцией. Однако для реализации проекта в первую очередь необходимо строительство железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан.

Сотрудничество с Китаем по строительству железной дороги Узбекистан — Кыргызстан — Китай расширит географию торговли и перевозок из Китая через Узбекистан в Европу и в государства Персидского залива через Южный коридор, превращая Узбекистан из внутриконтинентального государства в важный узел коммуникаций в ЦА.

При помощи Китая Узбекистан существенно диверсифицирует экспортные направления, модернизирует инфраструктуру, переориентируя инвестиционные потоки на новые направления, увеличив их потенциал.

В сентябре 2022 года на саммите Шанхайской организации сотрудничества в Самарканде было подписано соглашение о содействии строительству железной дороги, соединяющей Китай, Кыргызстан и Узбекистан.

Кыргызский участок железной дороги начнется с перевала Торугарт, откуда железнодорожная линия протянется на северо-запад через Арпу и Макмал до Джалал-Абада, где она соединится с железнодорожной сетью Узбекистана. Чтобы облегчить это, железнодорожная колея будет изменена со стандартной (1435 мм), используемой в Китае и Европе, на колею 1520 мм, используемую в Центральной Азии, — вероятно, в Макмале, где находится завод по переработке золота.

Протяженность кыргызского участка железной дороги составит 280 км, он пройдет по пересеченной горной местности и потребует строительства не менее 90 туннелей. Общая стоимость проекта оценивается в сумму от 3 до 5 миллиардов долларов. Кроме того, Китаю необходимо будет построить около 160 км подъездных путей на своей территории для подключения к новой железнодорожной линии.

Железная дорога в Кыргызстане соединится с конечной ж/д станцией Кашгар в Китае и железнодорожной сетью Узбекистана в Андижане через коридор Торугарт — Арпа — Макмал — Джалал-Абад. После завершения строительства этого участка железная дорога может быть продлена на запад, пройдя через Туркменистан и Казахстан, страны Южного Кавказа и Турцию, чтобы в конечном итоге достичь Европы. Ожидается, что это расширение сократит расстояние от Китая до Турции примерно на 900 км.

Из Узбекистана железная дорога может соединиться с железнодорожной сетью Туркменистана, далее маршрут будет пролегать через порт Туркменбаши на Каспийском море либо город Баку в Азербайджане, также магистраль позволит странам выйти на рынки Грузии, Турции и даже черноморских стран, таких как Болгария.

Железная дорога может стать частью центрального коридора, соединяющего Китай с Ираном, Турцией и Европой.

На новый уровень выходит сотрудничество Казахстана и Узбекистана. Ведется работа по строительству железнодорожной линии [Дарбаза — Мактаарал — Джизак](#) и по модернизации пунктов пропуска. Страны договорились о начале строительства автомобильной и железной дорог [Кызылорда — Учкудук](#) с 2025 года. Казахстан заинтересован в участии Узбекистана в развитии Транскаспийского международного транспортного маршрута, а также коридора Север — Юг, который позволит увеличивать объемы перевозок на рынки Южной Азии, через Туркменистан и инфраструктуру иранских портов.

В августе 2023 года представители министерства транспорта Узбекистана и проекта Trade Central Asia агентства USAID обсудили [возможности](#) включения республики в Транскаспийский международный транспортный маршрут (ТМТМ). Транспортный коридор проходит через Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию, Турцию и в страны Европы. Однако появился альтернативный вариант логистического пути ТМТМ из Китая через Кыргызстан, Узбекистан и Туркменистан с выходом в Каспийское море. Для использования этого маршрута Узбекистану необходимо иметь свои суда на Каспии для перевозки грузов между портами Актау в Казахстане и Баку в Азербайджане. Для создания своего флота на Каспийском море Узбекистан уже подписал соглашение с Азербайджаном о строительстве грузового терминала в порту Баку, заключил контракт с китайской компанией China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC) на поставку четырех новых судов, а также начал переговоры с Казахстаном и Туркменистаном о совместном использовании их портовых инфраструктур. Кроме того, по словам [министра транспорта Узбекистана](#), существует возможность соединения Транскаспийского международного транспортного маршрута с Трансафганским, что позволит нарастить экспорт товаров из Азии в Европу.

Узбекистан готовится стать ключевым мостом между Европой и Азией. Так, в ноябре 2023 года на форуме ШОС министры транспорта договорились о проекте транспортного коридора, который начнется в Китае, пройдет через соседние страны, Каспийское море, Азербайджан, Грузию, Турцию, а затем в европейские страны. Кроме того, Узбекистану предоставят 70-процентную скидку на международные перевозки по этому транспортному маршруту, что сделает республику более конкурентоспособной на рынке грузоперевозок и привлечет больше партнеров. Коридор станет мостом между Европой и Китаем и предоставит Узбекистану возможность поставлять свою продукцию в новые регионы.

ПЕРСПЕКТИВНАЯ АРХИТЕКТУРА ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ УЗБЕКИСТАНА



- Трансафганский международный транспортный маршрут (Узбекистан — Афганистан — Пакистан)
- Транскавказский транспортный коридор (Узбекистан — Казахстан — Азербайджан — Грузия)
- Южный транспортный коридор (Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Каспийское море — Россия)
- Транспортный коридор «Узбекистан — Казахстан — Россия — Беларусь — ЕС»
- Транспортный коридор «Узбекистан — Кыргызстан — Китай»
- Коридор «Восточные порты Китая» (Узбекистан — Казахстан — Китай)
- Транспортный коридор «Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция»
- Транскаспийский международный транспортный маршрут (Узбекистан — Казахстан — Азербайджан — Грузия — Турция)
- Коридор «Порт Находка» (Узбекистан — Казахстан — Россия)

Источник: ERAI

Таким образом, в настоящее время внешнеторговые грузоперевозки Узбекистана осуществляются в направлении стран ЕС преимущественно по северному железнодорожному маршруту Узбекистан — Казахстан — Россия — Беларусь; через Транскавказский транспортный коридор (транзитом через Казахстан, Азербайджан и Грузию) с выходом в Черное море; через ТМТМ (транзитом через Казахстан, Азербайджан, Грузию и Турцию).

Перспектива нового международного коридора, который соединит Азию и Европу, появилась после подписания протокола о создании МТК Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция. Кроме того, альтернативный маршрут ТМТМ (Китай — Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Азербайджан — Грузия — Турция) является важным проектом в сообщении Китай — Европа, так как при его реализации маршрут получится короче, чем при транзите через Казахстан. Однако для осуществления грузоперевозок по новым маршрутам в первую очередь необходимо завершить проект строительства железной дороги Китай — Кыргызстан — Узбекистан, поскольку сам Узбекистан не граничит непосредственно с Китаем.

Проект Трансафганского международного транспортного маршрута (через Афганистан и Пакистан) откроет новые перспективы для транзита узбекских грузов, что будет способствовать диверсификации маршрутов транспортировки в направлении иранских и пакистанских портов.

Большое внимание Узбекистан уделяет формированию альтернативных транспортных коридоров для перевозки внешнеторговых грузов. Участие в проекте «Южный транспортный коридор» (Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Каспийское море — Россия) и в меморандуме МТК Беларусь — Россия — Казахстан — Узбекистан — Афганистан — Пакистан способствует наращиванию транзитного потенциала страны.

Сейчас наблюдается тенденция к использованию северных маршрутов, но Узбекистан при помощи меморандумов, соглашений и проектов стремится к диверсификации транспортных маршрутов на южное направление.

Таблица 3.

СРАВНЕНИЕ ВРЕМЕНИ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА В НАПРАВЛЕНИИ УЗБЕКИСТАН — ЕС

Наименование транспортного коридора	Время доставки железнодорожным транспортом, дней	Время доставки автомобильным транспортом, дней
Узбекистан — Казахстан — Россия — Беларусь — ЕС	15-17	18
Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция — ЕС	16	7
Узбекистан — Туркменистан — Азербайджан — Грузия — Турция — ЕС	25-30	18-24

Источник: Министерство инвестиций, промышленности и торговли Республики Узбекистан

Железнодорожные перевозки в направлении Узбекистан — ЕС в разрезе времени доставки выгодно осуществлять по транспортному коридору Узбекистан — Казахстан — Россия — Беларусь — ЕС. Относительно автомобильного способа транспортировки преимущественно быстрее получается через коридоры Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция — ЕС и Узбекистан — Туркменистан — Азербайджан — Грузия — Турция — ЕС.

Средняя ставка грузоперевозок в направлении Узбекистан — ЕС варьируется в зависимости от направления маршрута:

- Северный маршрут (сухопутная перевозка) – 2 300-2 500 долл./СФЭ;
- Западный маршрут (мультимодальная перевозка) – 4 500-4 900 долл./СФЭ;
- Южный маршрут (мультимодальная перевозка) – 4 000-4 300 долл./СФЭ.

ВОЗМОЖНОСТИ

Сегодня Узбекистан уделяет особое внимание вопросу развития международных мультимодальных перевозок и транспортных коридоров по всем направлениям Евроазиатского пространства, так как одной из главных проблем ЦА, в том числе и Узбекистана, остается отсутствие прямого выхода к Мировому океану. Стремительные изменения международной ситуации требуют комплексной и скоординированной работы над совершенствованием транспортной инфраструктуры и диверсификации внешнеторговых маршрутов перевозки грузов. Таким образом, Узбекистан близок к реализации проектов по строительству железнодорожной линии Китай — Кыргызстан — Узбекистан и Узбекистан — Афганистан — Пакистан. Завершена разработка технико-экономического обоснования проекта строительства железной дороги Узбекистан — Кыргызстан — Китай. Ведутся интенсивные работы по реализации проекта строительства железнодорожной линии Термез — Мазари-Шариф — Кабул — Пешавар, которая выведет Узбекистан к портам Индийского океана.

Евразийский транспортный каркас должен стать решением, благодаря которому центральноазиатские государства без выхода к морю будут связаны не только друг с другом, но и с внешними торговыми партнерами.

В результате активизации сотрудничества Узбекистана и Европейского союза объем торговли в 2022 году вырос до 4,5 млрд долларов. На сегодняшний день портфель инвестиционных проектов с участием компаний из Европы в различных отраслях экономики Узбекистана составляет более 20 млрд евро, из которых половина приходится на [немецкие компании](#).

Объем перевозок по железной дороге в направлении ЕС — Узбекистан продолжает уменьшаться, а в направлении Узбекистан — ЕС — увеличиваться. Сохраняется возможность перенаправить грузопоток между Узбекистаном и ЕС с автомобильного транспорта на железнодорожные перевозки. Так, согласно физическому объему контейнеропригодных позиций, для экспорта в Узбекистан потребуется около 21 тыс. ДФЭ, для импорта — 10 тыс. ДФЭ.

Кроме того, Европейский союз продлил Узбекистану доступ к системе преференций GSP+ на беспошлинную поставку товаров еще на четыре года, до конца 2027 года. Эта программа позволила в 2022 году нарастить экспорт в ЕС в четыре раза. Статус бенефициара GSP+ позволяет Министерству инвестиций промышленности и торговли Узбекистана ожидать рост экспорта в 2023 году — до 1 млрд долларов.

Несмотря на торгово-экономическое сотрудничество Узбекистана и Евро-союза, остается сложность в транспортно-логистической сфере. Сегодня, учитывая геополитические намерения стран в отношении Евразийского маршрута, основным транспортным коридором является Транскаспийский международный транспортный маршрут. Однако сохраняются проблемы в наращивании поставок из-за отсутствия скоординированного подхода по развитию транзитного коридора, высоких тарифов и сборов, в отличие от альтернативных коридоров.