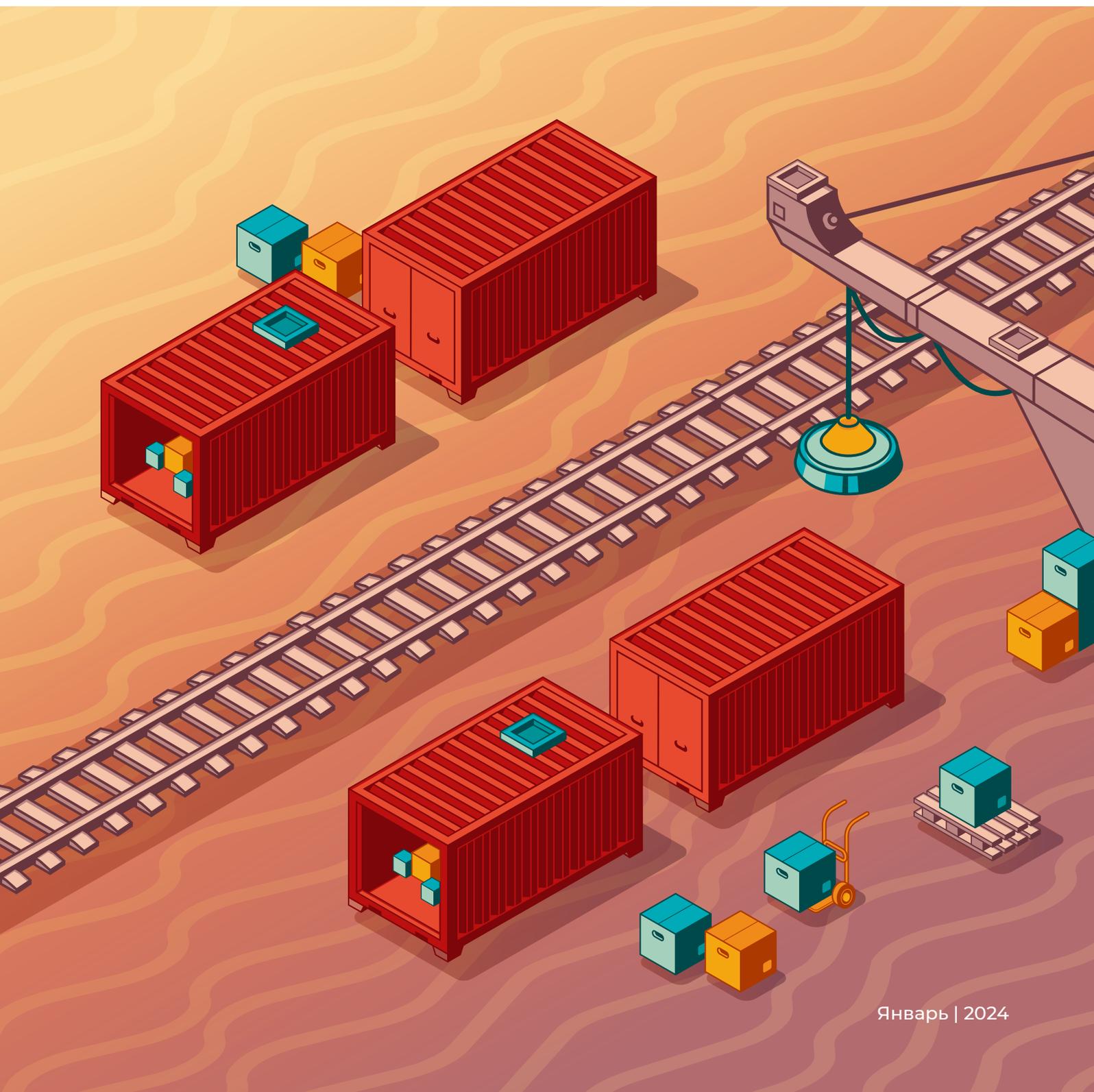


ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТОРГОВЛИ И ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ МЕЖДУ УЗБЕКИСТАНОМ И БЕЛАРУСЬЮ



Оглавление

| | |
|--|----|
| Введение..... | 2 |
| Двусторонние отношения..... | 3 |
| Взаимная торговля..... | 5 |
| Потенциал расширения грузопотока для железнодорожных перевозок..... | 13 |
| Транспортное сообщение | 17 |
| Резюме..... | 22 |

ВВЕДЕНИЕ

В связи с принятыми странами Европы торговыми санкциями Беларусь ведет работу по перестраиванию своей внешнеторговой логистики. Если раньше в распоряжении Беларуси были рынки, расположенные в непосредственной близости и готовые импортировать белорусскую продукцию, то в настоящее время из-за международно-политической обстановки Беларуси приходится искать новые рынки сбыта. Правительством страны было принято решение интенсифицировать сотрудничество с теми странами, куда уже поставляется белорусская продукция и есть перспективы увеличения объема поставок.

Страны Центральной Азии, в частности Узбекистан, активно включились в формирование новых транспортных маршрутов для привлечения дополнительного экспортно-импортного и транзитного потока товаров по своей территории.

Фундаментальным документом торгово-экономического взаимодействия Беларуси и Узбекистана является дорожная карта сотрудничества двух стран, принятая в ноябре 2018 года и насчитывающая 158 мероприятий по развитию сотрудничества в ключевых сферах экономики.

Немаловажным фактором поступательного развития экономических отношений Беларуси и Узбекистана является членство двух стран в Содружестве Независимых Государств (СНГ), прежде всего участие в Соглашении о создании зоны свободной торговли в рамках СНГ для экономической интеграции. Кроме того, с 2020 года Узбекистан является государством-наблюдателем при ЕАЭС. В 2021 году был подписан Меморандум о взаимодействии между Евразийской экономической комиссией и Правительством Республики Узбекистан, утвержден план совместных мероприятий.

В данном обзоре рассматриваются основные аспекты торгово-экономических отношений между Беларусью и Узбекистаном, а также преимущества и риски для двусторонней торговли, возникающие в связи с развитием транспортного сообщения в регионе.

ДВУСТОРОННИЕ ОТНОШЕНИЯ

Узбекистан — один из ключевых торговых партнеров Беларуси в Центральной Азии, что декларируется правительствами государств, а также находит свое отражение в статистических показателях.

13 сентября 2018 года вступил в силу Договор между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Узбекистан о социально-экономическом сотрудничестве на 2019–2023 годы, который во многом способствовал углублению и диверсификации двусторонних связей между странами, а также росту показателей взаимной торговли и инвестиций.

Основным драйвером развития двусторонних отношений выступает промышленная кооперация, осуществляемая посредством реализации совместных проектов, в частности, в таких отраслях, как машиностроение, легкая промышленность, сельское хозяйство, фармацевтика. На сегодняшний день в Беларуси создано **117 организаций**, учредителями которых являются узбекские юридические и физические лица. На территории Узбекистана действуют 186 предприятий с участием белорусского капитала. Среди них — совместные сборочные производства белорусской сельхозтехники — «Амкодор-Агротехмаш», «УзБелАгромаш» и другие. Продолжается кооперационное сотрудничество ОАО «МАЗ» и ООО «KRANTAS GROUP», ОАО «МТЗ» и АО «Узавтосаноат» в области производства автотехники и тракторов. На территории Узбекистана действует производство сварочных электродов с участием ООО «Светлогорский завод сварочных электродов», реализуются совместные проекты по производству лекарственных средств. Также продолжается кооперационное сотрудничество ОАО «МАЗ» и ООО «KRANTAS GROUP» в области производства спецавтотехники. В конце 2022 года в Ташкенте учреждено совместное предприятие по производству молочной продукции с участием ОАО «Лунинецкий молочный завод».

В 2021 году было объявлено о создании совместного предприятия между узбекской компанией Uzbekneftegaz и белорусской Belorusneft для разработки углеводородных месторождений в Узбекистане и интенсификации добычи нефти и газа в стране.

Колоссальный потенциал сотрудничества заключается в объединении ресурсной базы и технологий легкой промышленности двух стран. Так, сегодня в Узбекистане работает крупное предприятие по производству обуви UzShoes, учрежденное белорусским холдингом «Марко». В 2023 году представителями производственных предприятий **подписано соглашение** о намерении создать совместное предприятие по выделке овчинно-мехового, каракулево-смушкового, пушно-мехового сырья.

Платформой развития и координации взаимной торговли и инвестиций выступает Межправительственная комиссия по сотрудничеству между Республикой Беларусь и Республикой Узбекистан. В рамках мероприятий Комиссии в настоящее время разрабатываются механизмы поставок в Узбекистан белорусской сельхозтехники в виде комплексного технологического решения с использованием различных финансовых инструментов, а также механизмы осуществления взаиморасчетов между субъектами хозяйствования двух стран. Дальнейшая работа Комиссии будет сфокусирована на сотрудничестве в сфере сельского хозяйства, промышленности, медицины и фармацевтики, строительства, легкой промышленности, деревообработки, лесного и водного хозяйства.

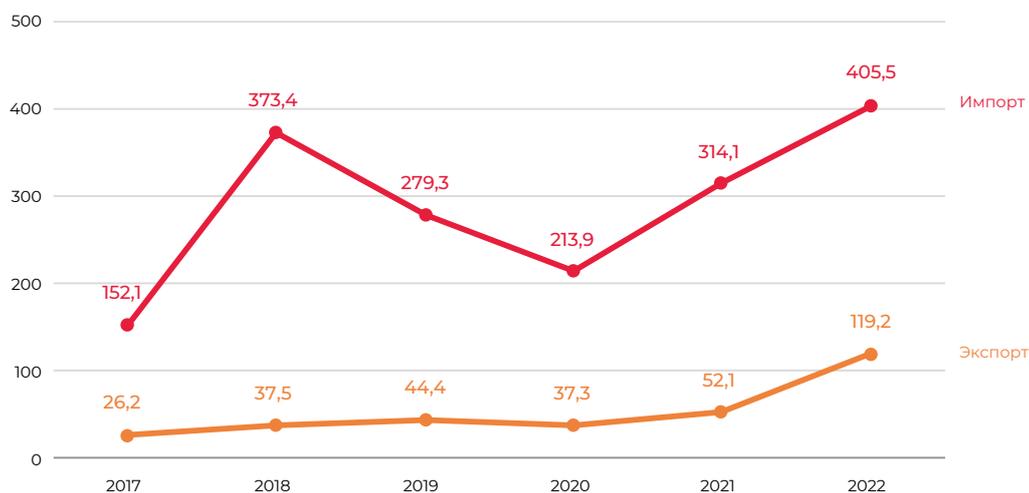
В декабре в Самарканде прошел [узбекско-белорусский бизнес-форум](#), на котором представители делового сообщества обсуждали проекты взаимовыгодного партнерства. Помимо двустороннего взаимодействия, Узбекистан представляет интерес для бизнеса Беларуси как точка выхода на рынки третьих стран, в том числе посредством открытия оптового логистического центра. Это касается в первую очередь продукции белорусской деревообработки, машиностроения, легкой промышленности — как готовой продукции, так и промежуточной группы товаров, а также сырья.

ВЗАИМНАЯ ТОРГОВЛЯ

Узбекистан является вторым по объему товарооборота партнером Беларуси в Центральной Азии после Казахстана. За последние три года товарооборот между странами увеличился почти вдвое, достигнув в 2022 году рекордного уровня в 500 млн долларов.

В течение последних семи лет взаимная торговля между Узбекистаном и Беларусью имела переменную динамику. В 2018 году товарооборот стремительно вырос на 130% и составил 411 млн долларов. Снижение объемов торговли в период пандемии 2020 года оказало существенное влияние на товарооборот, однако планомерное восстановление в 2021 году привело к рекордному показателю товарооборота Узбекистана и Беларуси в 2022 году — 525 млн долларов. При этом экспорт узбекских товаров в Беларусь в 2022 году вырос на 128,8%, до 119,2 млн долларов, а импорт — на 29,3%, до 405,5 млн долларов.

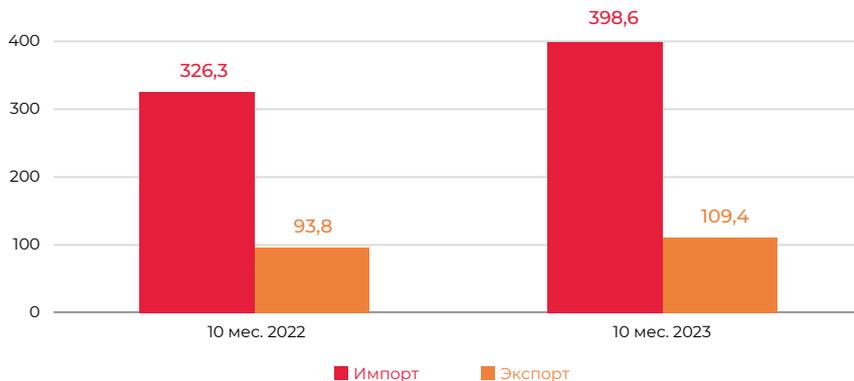
ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ УЗБЕКИСТАНА С БЕЛАРУСЬЮ, МЛН ДОЛЛ.



Источник: Trade Map

Также на протяжении всего рассматриваемого периода у Узбекистана сохраняется отрицательный торговый баланс: стоимостный объем импорта из Беларуси превышает экспорт Узбекистана более чем в шесть раз.

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ УЗБЕКИСТАНА С БЕЛАРУСЬЮ В 2022–2023 ГГ., МЛН ДОЛЛ.

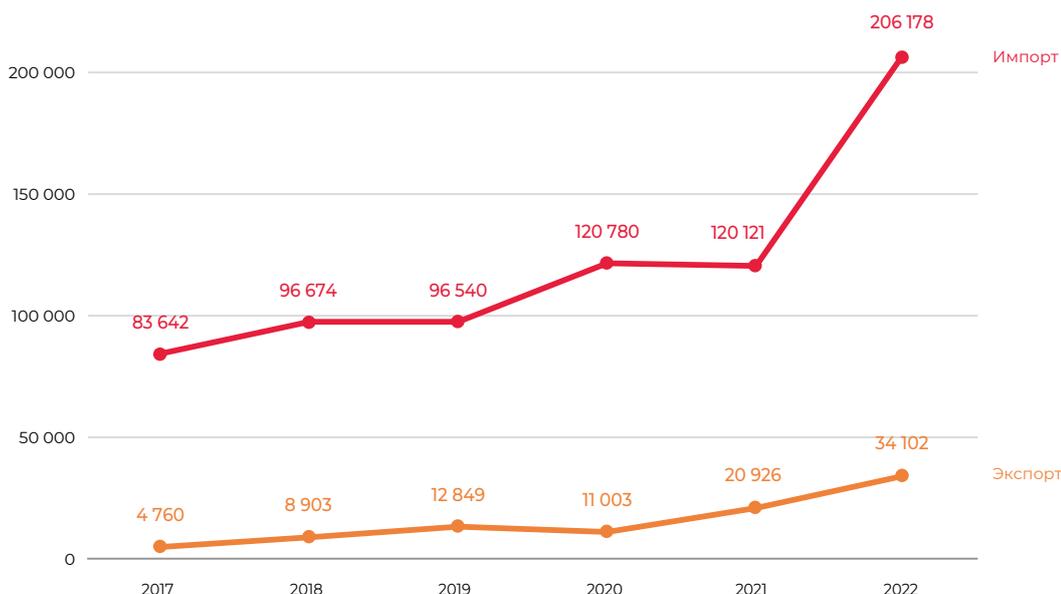


Источник: [Агентство статистики при Президенте Республики Узбекистан](#)

По данным Агентства, за десять месяцев 2023 года импорт из Беларуси увеличился на 22% по сравнению с аналогичным периодом 2022 года, достигнув 398,6 млн долларов. Вместе с тем экспорт узбекских товаров в Беларусь рос немного менее интенсивно, увеличившись на 16% до уровня 109,4 млн долларов.

Физические грузопотоки экспорта и импорта также показывают переменную динамику, но с тенденцией к росту. На протяжении всего исследуемого периода Узбекистан имел дефицит в торговле с Беларусью: вплоть до 2022 года грузопоток по направлению из Беларуси в Узбекистан значительно превышал встречный поток. Кроме того, в 2022 году объем поставок в Узбекистан увеличился в четыре раза по отношению к 2021 году и достиг 206 тыс. тонн.

ДИНАМИКА ВЗАИМНОЙ ТОРГОВЛИ УЗБЕКИСТАНА С БЕЛАРУСЬЮ, ТОНН



Источник: Trade Map

Несмотря на пандемию, в 2020 году грузопоток из Беларуси в Узбекистан увеличился на 25% — абсолютный прирост составил 24 тыс. тонн. Основными его составляющими выступили:

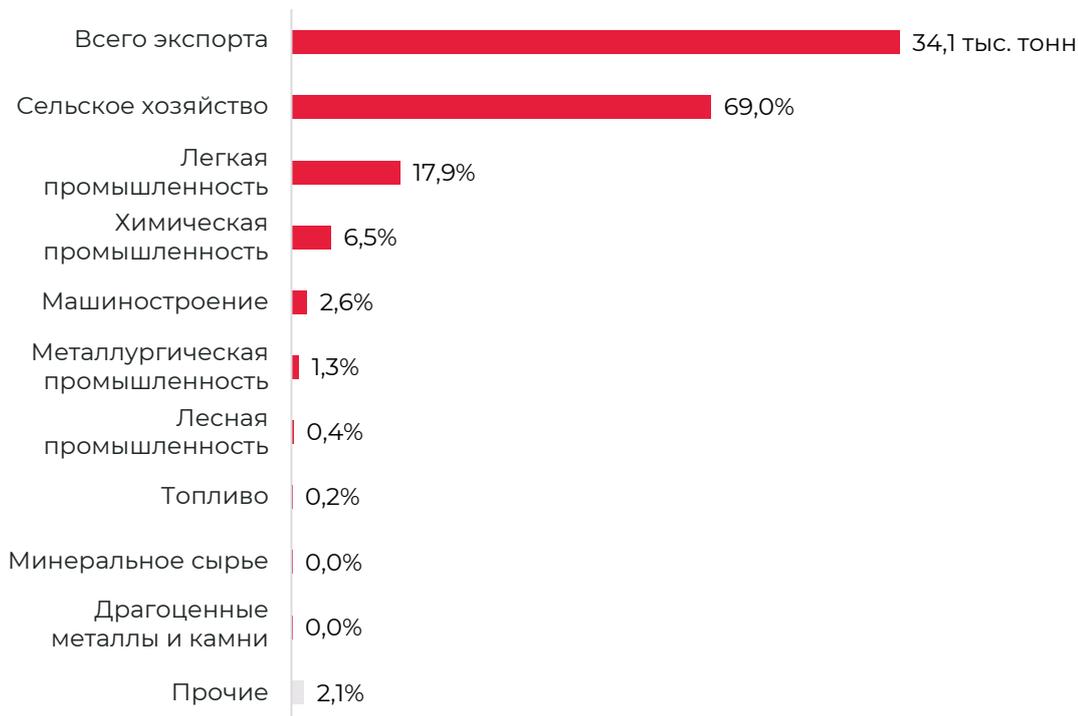
- 1.** Тростниковый сахар — импорт сахара вырос на 31,6 тыс. тонн в 2020 году. В 2017 году сахарные заводы Узбекистана «Хорезм Шакар» и «Ангрен Шакар» практически приостановили работу после девальвации сума, в связи с чем резко вырос импорт сахара, в 2019 году заводы возобновили работу. В январе 2020 года импортный сахар начали облагать акцизом в 20%, но в апреле из-за пандемии акциз отменили. К тому же, летом 2020 года сахарные заводы снова приостановили производство из-за отсутствия сырья, что привело к росту импорта.
- 2.** Мясо крупного рогатого скота — импорт из Беларуси увеличился на 5,6 тыс. тонн в 2020 году. Узбекистан является нетто-импортером мясной продукции. В 2020 году Беларусь была основным поставщиком мяса и сформировала 51% от общего импорта Узбекистана.

В 2022 году грузопоток из Беларуси в Узбекистан увеличился на 70% — рекордный за последние пять лет абсолютный прирост составил 86 тыс. тонн. Основными составляющими данного прироста стали:

- 1.** Изделия из древесины — импорт из Беларуси увеличился на 68 тыс. тонн. В последние годы белорусская древесина и продукция деревопереработки активно экспортировалась в страны Евросоюза, однако санкции ЕС привели к развороту лесной отрасли с Запада на Восток, в том числе в Узбекистан.
- 2.** Нефтепродукты — прирост в 16 тыс. тонн. Основным импортируемым продуктом из Беларуси был бензин, в отношении которого также ЕС наложил санкции.

В грузопотоке из Узбекистана в Беларусь преобладает продукция сельского хозяйства, представленная такими категориями товаров, как фрукты и овощи. Всего товары сельского хозяйства составляют 69% физического грузопотока. Следующие 18% грузопотока составляет легкая промышленность, а именно хлопчатобумажная пряжа и ткани. Из товаров химической промышленности (6,5%) среди поставок преимущественно выделяются синтетические волокна, карбонат и мыло.

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА УЗБЕКИСТАНА В БЕЛАРУСЬ ПО ОТРАСЛЯМ, 2022, ТОНН



Источник: Trade Map

Большая часть товаров в структуре экспорта Узбекистана в Беларусь (71,3%) относится к нижнему уровню передела, например плодоовощная продукция. Продукция среднего уровня передела составляет 18,5% — текстильные материалы и изделия, химические вещества и материалы.

СТРУКТУРА ЭКСПОРТА УЗБЕКИСТАНА В БЕЛАРУСЬ В 2022 ГОДУ ПО УРОВНЯМ ПЕРЕДЕЛА



Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map

Структура импорта Узбекистана из Беларуси не отличается высокой степенью диверсификации. Так же, как и в структуре экспорта, выделяются две крупнейшие категории — лесная промышленность и сельское хозяйство, 57% и 20% соответственно.

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



Источник: Trade Map

Крупнейшие товарные позиции категории «лесная промышленность» — древесина и изделия из нее, в то время как рост категории сельского хозяйства обеспечивается за счет импорта мяса, а именно мяса крупного рогатого скота, и молочной продукции.

Рост импорта лесной продукции обоснован развитием строительной индустрии в Узбекистане. Кроме того, введенные ЕС санкции в отношении белорусской древесины привели к пересмотру экспортной стратегии лесной отрасли и тем самым открыли для Беларуси новые рынки на Востоке.

Беларусь является основным поставщиком животноводческой продукции и продолжает наращивать поставки, тем самым закрывая до 82% импорта мяса Узбекистаном.

В структуре импорта Узбекистана преобладают товары среднего уровня передела (продукция из древесины и мясные изделия) — 57,3% и товары нижнего уровня передела (пиломатериалы) — 24,1%. На сырье приходится 16,9%, куда входят нефтепродукты и древесное сырье.

СТРУКТУРА ИМПОРТА УЗБЕКИСТАНА ИЗ БЕЛАРУСИ В 2022 ГОДУ ПО УРОВНЯМ ПЕРЕДЕЛА



Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map

Товарная структура прироста экспортного физического грузопотока раскрывает лидирующие категории товаров — различные виды плодоовощной продукции и текстильные изделия. Значительный рост показала категория съедобных корнеплодов, в которую входят морковь, репа, свекла и сельдерей. Кроме того, вырос физический экспорт химических веществ и материалов, а именно оксиды и гидроксиды железа, изделия из углерода, хлориды, бромиды.

Таблица 1.

ДИНАМИКА ФИЗИЧЕСКОГО ЭКСПОРТА УЗБЕКИСТАНА В БЕЛАРУСЬ ПО АБСОЛЮТНОМУ ПРИРОСТУ В 2021–2022 ГГ., ТОНН

| № | Категории продукции | 2021 | 2022 | Абсолютный прирост | Относительный прирост |
|----|--|--------|--------|--------------------|-----------------------|
| | Всего | 20 926 | 34 102 | 13 176 | 63% |
| 1 | Съедобные корнеплоды | 446 | 4 018 | 3 572 | 801% |
| 2 | Капуста | 2 951 | 5 493 | 2 542 | 86% |
| 3 | Виноград и изюм | 3 664 | 6 151 | 2 487 | 68% |
| 4 | Синтетические волокна | 200 | 1 184 | 984 | 492% |
| 5 | Бахчевые культуры | 1 445 | 2 362 | 917 | 63% |
| 6 | Прочие свежие фрукты | 797 | 1 487 | 690 | 87% |
| 7 | Лук и чеснок | 1 913 | 2 600 | 687 | 36% |
| 8 | Хлопчатобумажная пряжа с более 85% хлопка | 3 609 | 4 139 | 530 | 15% |
| 9 | Соки фруктовые, овощные | 178 | 579 | 401 | 225% |
| 10 | Отходы хлопкового волокна | 62 | 307 | 245 | 395% |
| 11 | Продукты из фруктов | 4 | 197 | 193 | 4 825% |
| 12 | Орехи | 132 | 266 | 134 | 102% |
| 13 | Оксиды и гидроксиды железа | 40 | 140 | 100 | 250% |
| 14 | Изделия из углерода и прочих минеральных веществ | 113 | 206 | 93 | 82% |
| 15 | Хлориды, бромиды | 80 | 160 | 80 | 100% |
| | Прочие | 5 292 | 4 813 | -479 | -9% |

Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map

Товарная структура импортного физического грузопотока характеризуется приростом продукции из дерева (ДСП, ДВП, пиломатериалы) и переработанным топливом. Кроме того, значительно вырос физический импорт автотехники (тракторы и тягачи), продукции животноводства и изделий из минералов.

Таблица 2.

**ДИНАМИКА ФИЗИЧЕСКОГО ИМПОРТА УЗБЕКИСТАНА ИЗ БЕЛАРУСИ
ПО АБСОЛЮТНОМУ ПРИРОСТУ В 2021–2022 ГГ., ТОНН**

| № | Категории продукции | 2021 | 2022 | Абсолютный прирост | Относительный прирост |
|----|--|---------|---------|--------------------|-----------------------|
| | Всего | 120 121 | 206 178 | 86 057 | 72% |
| 1 | Древесно-стружечные плиты | 16 091 | 44 122 | 28 031 | 174% |
| 2 | Нефтепродукты | 1 661 | 18 101 | 16 440 | 990% |
| 3 | Пиломатериалы | 20 240 | 34 941 | 14 701 | 73% |
| 4 | Древесно-волоконные плиты | 1 415 | 13 907 | 12 492 | 883% |
| 5 | Бумага и картон мелованные | 2 852 | 6 228 | 3 376 | 118% |
| 6 | Тракторы и тягачи | 2 995 | 5 364 | 2 369 | 79% |
| 7 | Немелованная графическая бумага и картон | 1 527 | 3 807 | 2 280 | 149% |
| 8 | Говядина свежая | 16 560 | 18 721 | 2 161 | 13% |
| 9 | Компоненты молока и продукты из них | 2 186 | 4 120 | 1 934 | 88% |
| 10 | Готовые продукты из мяса | 636 | 1 813 | 1 177 | 185% |
| 11 | Облицованная плитка и схожие изделия | 1 670 | 2 501 | 831 | 50% |
| 12 | Жгут синтетических нитей | 20 | 779 | 759 | 3 795% |
| 13 | Сульфатная целлюлоза | 2 353 | 3 095 | 742 | 32% |
| 14 | Поликарбоновые кислоты и их производные | 3 | 604 | 601 | 20 033% |
| 15 | Полиацетали, полиэферы, поликарбонаты | 291 | 852 | 561 | 193% |
| | Прочие | 41 684 | 39 214 | -2 470 | -6% |

Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map

В Беларуси имеется устойчивый спрос на поставки из Узбекистана хлопчатобумажной пряжи и трикотажа, необходимых для белорусской легкой промышленности; надстроек для спецтехники; металлопрокатной продукции; виноматериалов. Определенный потенциал расширения имеют поставки мясомолочных и других продовольственных товаров, продукции деревообрабатывающей, нефтехимической и фармацевтической отраслей, дорожно-строительной, коммунальной и грузовой техники, медицинских препаратов и техники. В течение 2022 года узбекским предприятием «Литейно-механический завод», входящим в состав АО «Узбекистон темир йуллари» (Узбекистанские железные дороги, УТЙ), были заключены контракты на поставку литейно-запасных частей и боковых рам грузовых вагонов в Беларусь. Белорусский рынок также [заинтересован в расширении закупок](#) свежей плодовоовощной продукции, орехов и сухофруктов из Узбекистана.

На территории Узбекистана активно развивается сеть розничной торговли белорусскими товарами, планируется открытие торговых объектов продукцией пищевой, легкой и деревообрабатывающей промышленности, прорабатывается создание распределительного центра мясомолочной продукции. Узбекистан, со своей стороны, также заинтересован в развитии сети сбыта продукции, в частности посредством открытия в Беларуси представительств экспортных компаний и объектов розничной торговли для продвижения узбекской продукции.

Для того чтобы ориентировать расширяющиеся грузопотоки из Узбекистана в Беларусь на транспортировку по железной дороге, усилиями четырех государств, через территорию которых проходит основной железнодорожный маршрут, создаются финансовые стимулы для грузоотправителей. Так, со стороны Казахстана предоставляются [льготы на транспортировку по железной дороге](#) из Узбекистана в Россию, Украину и Беларусь пряжи (ГНГ 5205-5207) и полипропилена (ГНГ 3901, 3902) в приватном¹ универсальном крупнотоннажном контейнере на приватной платформе в размере 35% от тарифа на перевозку. Со стороны России предоставляется льгота для перевозки плодоовощной продукции, классифицируемой кодами номенклатуры ГНГ 0701-0710, 0803-0810, 12129100, из Узбекистана в Беларусь в рефрижераторном подвижном составе принадлежности АО «УТЙ» в размере 50% от тарифа на перевозку по территории России при условии освобождения ОАО «РЖД» от платы за пользование подвижным составом АО «УТЙ».

Успехи всех вышеприведенных форм сотрудничества Узбекистана и Беларуси, позитивная динамика взаимной торговли и инвестиций после 2018 года говорят о планомерном укреплении двусторонних отношений и наличии долгосрочной перспективы их развития.

¹ Приватный контейнер – контейнер, не принадлежащий железнодорожным администрациям (Железным дорогам) государств – участников СНГ, Грузии, Латвийской Республики, Литовской Республики и Эстонской Республики, имеющий маркировочный код, соответствующий принятой системе нумерации или международному стандарту.

ПОТЕНЦИАЛ РАСШИРЕНИЯ ГРУЗОПОТОКА ДЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Для оценки смещения грузопотока в пользу железнодорожной контейнерной перевозки был проведен анализ всех товарных позиций физического экспорта и импорта Узбекистана из Беларуси в 2022 году на предмет того, подлежат ли они контейнеризации. Каждой товарной позиции была присвоена оценка текущего объема грузопотока в эквиваленте ДФЭ².

Проведенный анализ показал, что из 206 178 тонн белорусского экспорта в Узбекистан 204 525 тонн являются контейнеропригодными грузами. С учетом товарной структуры для перевозки данного количества продукции потребуется около 18,2 тыс. ДФЭ в год, при этом наибольший объем приходится на такие товары, как древесно-стружечные плиты, пиломатериалы, нефтепродукты. На продукцию животноводства (свежее и замороженное мясо и птица) приходится 15% общего объема контейнеропригодных товаров. Для их транспортировки потребуются рефрижераторные контейнеры — 3,5 тыс. ДФЭ в год. Рейтинг крупнейших товарных позиций по потенциальному объему ДФЭ представлен в таблице ниже.

² 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

Таблица 3.

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ГРУЗОПОТОКА ИЗ БЕЛАРУСИ В УЗБЕКИСТАН В ДФЭ

| № | HS4 | Отрасль | HS4 товар | 2022, тонн | Средний удельный вес, тонн/ДФЭ | ДФЭ |
|----|------|-----------------------|---|------------|--------------------------------|--------|
| | | | Всего контейнеропригодных грузов | 204 525 | | 18 209 |
| 1 | 4410 | Лесная промышленность | Древесно-стружечные плиты | 44 122 | 12,57 | 3 510 |
| 2 | 4407 | Лесная промышленность | Пиломатериалы | 34 941 | 12,59 | 2 775 |
| 3 | 0201 | Сельское хозяйство | Говядина свежая | 18 721 | 9,80 | 1 910 |
| 4 | 2710 | Топливо | Нефтепродукты | 18 101 | 12,4 | 1 460 |
| 5 | 4411 | Лесная промышленность | Древесно-волоконистые плиты | 13 907 | 12,36 | 1 125 |
| 6 | 8701 | Машиностроение | Тракторы и тягачи | 5 364 | 7,25 | 740 |
| 7 | 0207 | Сельское хозяйство | Мясо и субпродукты птицы | 2 040 | 3,60 | 567 |
| 8 | 4403 | Лесная промышленность | Круглый лес | 8 058 | 15,5 | 520 |
| 9 | 0202 | Сельское хозяйство | Говядина мороженая | 6 025 | 11,90 | 506 |
| 10 | 1602 | Сельское хозяйство | Готовые продукты из мяса | 1 813 | 3,60 | 504 |
| 11 | 4810 | Лесная промышленность | Бумага и картон мелованные | 6 228 | 12,59 | 495 |
| 12 | 0404 | Сельское хозяйство | Компоненты молока и продукты из них | 4 120 | 11,65 | 354 |
| 13 | 0802 | Сельское хозяйство | Орехи, кроме кокосовых, бразильских и кешью | 3 807 | 11,13 | 342 |
| 14 | 4703 | Лесная промышленность | Сульфатная целлюлоза | 3 095 | 13,06 | 237 |
| 15 | 6907 | Прочие | Облицовочная плитка и схожие изделия | 2 501 | 12,48 | 200 |
| 16 | 0305 | Сельское хозяйство | Рыба сушеная, соленая и копченая | 44 | 0,23 | 193 |
| 17 | 0402 | Сельское хозяйство | Молоко и сливки концентрированные | 2 179 | 12,7 | 172 |
| 18 | 2707 | Топливо | Ароматические продукты переработки топлива | 973 | 8,88 | 110 |
| 19 | 0701 | Сельское хозяйство | Картофель | 697 | 7,8 | 89 |
| 20 | 0406 | Сельское хозяйство | Сыры и творог | 1 063 | 11,95 | 89 |
| | | | Прочие | 26 726 | | 2 313 |

Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map и портала ERAI

Из 32 102 тонн белорусского импорта из Узбекистана почти все товарные позиции являются контейнеропригодными — 31 688 тонн (98%). С учетом текущей товарной структуры для перевозки данного количества продукции потребуется около 4,5 тыс. ДФЭ в год. Расчеты потенциального объема поставок по товарам в ДФЭ демонстрируют, что продукция сельского хозяйства является наиболее перспективным направлением грузопотока. Узбекистан в большом объеме поставляет плодоовощную продукцию (свежие овощи, фрукты и ягода) — 19 тыс. тонн (60%). Исходя из этого, для маршрута Узбекистан – Беларусь для транспортировки плодоовощной продукции потребуются рефрижераторные контейнеры — 2,7 тыс. ДФЭ в год. Рейтинг крупнейших товарных позиций по потенциальному объему ДФЭ представлен в таблице ниже.

Таблица 4.

ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ ОБЪЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ГРУЗОПОТОКА ИЗ УЗБЕКИСТАНА В БЕЛАРУСЬ В ДФЭ

| № | HS4 | Отрасль | HS4 товар | 2022, тонн | Средний удельный вес, тонн/ДФЭ | ДФЭ |
|----|------|---------------------------------|--|------------|--------------------------------|-------|
| | | | Всего контейнеропригодных грузов | 31 688 | | 4 467 |
| 1 | 0806 | Сельское хозяйство | Виноград и изюм | 5 151 | 7,0 | 736 |
| 2 | 0813 | Сельское хозяйство | Сухофрукты, смеси орехов и фруктов | 1 753 | 2,43 | 721 |
| 3 | 0704 | Сельское хозяйство | Капуста | 5 493 | 8,0 | 687 |
| 4 | 5205 | Легкая промышленность | Хлопчатобумажная пряжа с более 85% хлопка | 4139 | 8,61 | 481 |
| 5 | 0706 | Сельское хозяйство | Съедобные корнеплоды | 3 018 | 7,80 | 387 |
| 6 | 0807 | Сельское хозяйство | Дыни, арбузы и папайя | 2 162 | 6,0 | 360 |
| 7 | 0703 | Сельское хозяйство | Лук и чеснок | 2 400 | 7,80 | 308 |
| 8 | 0810 | Сельское хозяйство | Прочие свежие фрукты | 1 487 | 6,80 | 219 |
| 9 | 5503 | Химическая промышленность | Синтетические волокна | 1184 | 11,46 | 103 |
| 10 | 2001 | Сельское хозяйство | Флодоовощные консервы с уксусом | 48 | 0,83 | 58 |
| 11 | 2009 | Сельское хозяйство | Соки фруктовые, ореховые и овощные | 579 | 11,50 | 50 |
| 12 | 2008 | Сельское хозяйство | Прочие приготовленные фрукты и орехи | 539 | 12,48 | 43 |
| 13 | 7411 | Металлургическая промышленность | Медные трубы | 358 | 11,18 | 32 |
| 14 | 8418 | Машиностроение | Холодильное оборудование | 346 | 12,63 | 27 |
| 15 | 0802 | Сельское хозяйство | Орехи, кроме кокосовых, бразильских и кешью | 266 | 11,13 | 24 |
| 16 | 6302 | Легкая промышленность | Белье постельное, столовое, туалетное и кухонное | 232 | 11,38 | 20 |
| 17 | 8704 | Машиностроение | Грузовые автомобили | 214 | 10,68 | 20 |
| 18 | 8450 | Машиностроение | Стиральные машины | 199 | 10,68 | 19 |
| 19 | 6815 | Прочие | Изделия из углерода и прочих минеральных веществ | 206 | 11,68 | 18 |
| 20 | 2007 | Сельское хозяйство | Джемы, желе, пюре и схожие продукты из фруктов | 197 | 11,96 | 16 |
| | | | Прочие | 1 717 | | 137 |

Источник: расчеты авторов на основе данных Trade Map и портала ERAI

Таким образом, исходя из структуры и объемов текущей взаимной торговли в физическом выражении между Узбекистаном и Беларусью, потенциал железнодорожных контейнерных перевозок в направлении Беларусь — Узбекистан в восемь раз превышает аналогичный потенциал обратного грузопотока.

ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ

Ввиду отсутствия у обеих стран прямого выхода к морским портам основными видами транспортного сообщения выступают железнодорожные и автомобильные грузоперевозки. Железнодорожное сообщение в Узбекистане набирает обороты, но недостаточный уровень цифровизации и транспарентности усложняет создание эффективной железнодорожной инфраструктуры. Значительную часть в объеме перевозки грузов занимает автомобильный транспорт — 55%, железнодорожный транспорт — 35%.

Один из основных сухопутных внешнеторговых маршрутов Узбекистана в северо-западном направлении, связывающий его с Беларусью, — это МТК Ташкент — Кунград — Бейнеу — Саратов — Смоленск — Брест. Расстояние от Ташкента до Минска в 4 421 км преодолевается за 9-10 дней. Согласно [Министерству транспорта Узбекистана](#), средняя стоимость перевозки автотранспортом 20-22 тонн груза составляет 2 200 – 2 400 долларов (в одну сторону), рыночная стоимость варьируется от 2 700 до 3 700 долларов.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ МТК, СВЯЗЫВАЮЩИЕ УЗБЕКИСТАН И БЕЛАРУСЬ



Источник: [Министерство инвестиций, промышленности и торговли Республики Узбекистан](#)

В августе 2022 года на заседании Евразийского межправительственного совета в Киргизии были одобрены несколько транспортно-логических проектов в странах ЕАЭС, которые должны усилить транзитный потенциал в границах коридоров «Восток — Запад» и «Север — Юг», в том числе в рамках сопряжения с китайской инициативой «Один пояс, один путь». Со стороны Беларуси в [перечень мероприятий](#) вошла реконструкция автомобильной дороги М1/Е30 Брест — Минск — граница России, а со стороны России — строительство и модернизация участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту Европа — Западный Китай. Данные реновации отдельных участков трансконтинентальных торговых маршрутов могут оказать положительный эффект на сообщение между Узбекистаном и Беларусью.

В ноябре 2023 года в рамках Транспортного форума стран — членов Шанхайской организации сотрудничества было достигнуто важнейшее для евразийской логистики соглашение — [Меморандум](#) о взаимопонимании о создании и развитии международного транспортного коридора (МТК) Беларусь — Россия — Казахстан — Узбекистан — Афганистан — Пакистан. Новый коридор делает путь из Европы в Южную Азию дешевле и короче альтернативных проектов: он на 900 км короче, чем самая короткая — западная — ветвь МТК «Север — Юг». Кроме того, подписание в начале ноября 2023 года Меморандума о взаимопонимании о формировании и развитии мультимодального МТК Россия — Каспийское море — Туркменистан — Узбекистан — Кыргызстан можно расценивать как потенциальную возможность появления еще одной транспортной артерии для Беларуси. Мультимодальный маршрут должен проходить с юга Кыргызстана в Узбекистан, далее в Туркменистан, в порт Туркменбаши на Каспийском море и направиться на север, в Астрахань.

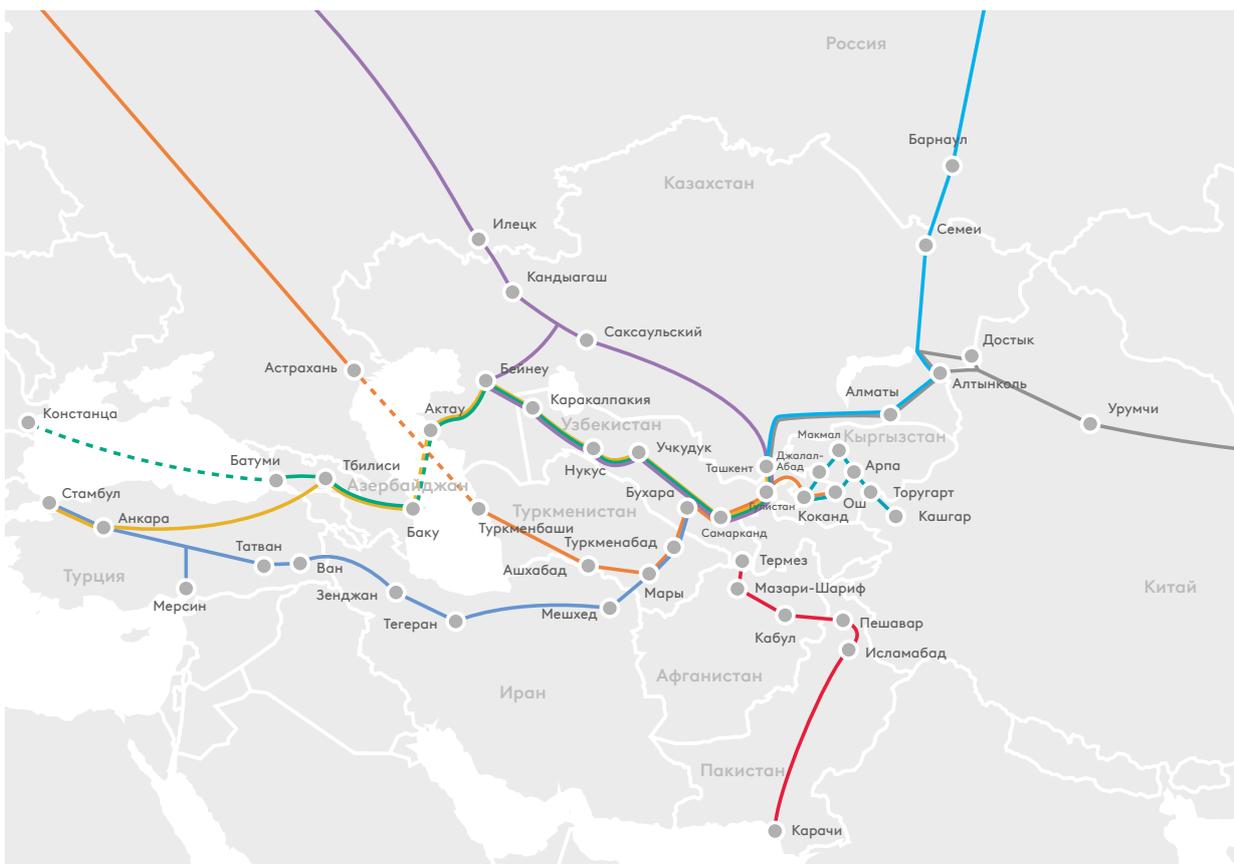
НОВЫЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫЕ МТК С УЧАСТИЕМ УЗБЕКИСТАНА И ПОРТОВ КАСПИЙСКОГО МОРЯ



Источник: Sputnik

Новые перспективные железнодорожные маршруты через территорию Афганистана, участвующие в формировании восточной ветви МТК «Север — Юг», могут быть задействованы в обеспечении торгово-экономических связей России, Беларуси, стран Центральной Азии (Казахстана, Узбекистана) как с самим Афганистаном, так и с другими странами Южной Азии. Следует также учитывать, что при реализации планов строительства новых железнодорожных линий на территории Афганистана железнодорожная инфраструктура России, Казахстана и Узбекистана получит дополнительный грузопоток, что может отразиться на пропускной способности железнодорожного сообщения между Узбекистаном и Беларусью.

АРХИТЕКТУРА ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ УЗБЕКИСТАНА



- Трансафганский международный транспортный маршрут (Узбекистан — Афганистан — Пакистан) [на стадии разработки]
- Транскавказский транспортный коридор (Узбекистан — Казахстан — Азербайджан — Грузия) [действует]
- Южный транспортный коридор (Кыргызстан — Узбекистан — Туркменистан — Каспийское море — Россия) [меморандум]
- Транспортный коридор «Узбекистан — Казахстан — Россия — Беларусь — ЕС» [действует]
- Транспортный коридор «Узбекистан — Кыргызстан — Китай» [строительство]
- Коридор «Восточные порты Китая» (Узбекистан — Казахстан — Китай) [действует]
- Транспортный коридор «Узбекистан — Туркменистан — Иран — Турция» [протокол о создании МТК]
- Транскаспийский международный транспортный маршрут (Узбекистан — Казахстан — Азербайджан — Грузия — Турция) [на стадии разработки]
- Коридор «Порт Находка» (Узбекистан — Казахстан — Россия) [действует]

Источник: ERAI

Согласно Договору о социально-экономическом сотрудничестве на 2019–2023 годы между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Узбекистан, в транспортно-транзитной сфере были выделены следующие направления взаимодействия:

- 1.** Совместное участие в реализации инфраструктурных проектов, в том числе использования и расширения транзитных возможностей и потенциалов двух государств.
- 2.** Содействие налаживанию взаимовыгодного сотрудничества между транспортными ведомствами, транспортно-экспедиторскими ассоциациями и предприятиями обоих государств, их участию в международных транспортных конференциях, форумах и других мероприятиях на территориях государств Сторон.
- 3.** Развитие взаимовыгодного сотрудничества в сфере автомобильного, железнодорожного и воздушного сообщения, в том числе обмен опытом в области развития городского пассажирского транспорта.

Геополитическая обстановка оказывает негативное влияние на организацию международных автомобильных грузоперевозок. Для обеспечения бесперебойных поставок возросла актуальность работы по решению оперативных организационных вопросов и развитию альтернативных транспортных коридоров.

Работа по текущим вопросам упрощения процедур и совершенствования логистики ведется в рамках специальной белорусско-узбекской Смешанной комиссии по международному автомобильному сообщению. В частности, достигнуты договоренности об обмене дополнительным контингентом разрешений на двусторонние и транзитные перевозки грузов, а также на перевозки в/из третьих стран для белорусских и узбекских перевозчиков. Ведется работа по развитию альтернативных коридоров для беспрепятственного выхода к странам Европы.

Одним из важнейших достижений работы Комиссии может стать либерализация международных автоперевозок. Так, стороны обсуждают возможность внесения изменений и дополнений в Соглашение между Правительством Республики Беларусь и Правительством Республики Узбекистан о международном автомобильном сообщении от 22 декабря 1994 года с целью отмены разрешительной системы на все виды грузовых автомобильных перевозок. К настоящему времени Беларусь уже отказалась от двухсторонних и транзитных «дозволов» с [Россией](#), а разрешения «в/из третьих стран» будут отменены к 2030 году. Беларусь также подписала аналогичное соглашение с Ираном и Кыргызстаном и, помимо Узбекистана, ведет переговоры об отмене разрешительной системы при выполнении автомобильных перевозок с Арменией, Таджикистаном и Сирией.

Помимо двустороннего сотрудничества, Узбекистан и Беларусь располагают доступом к международным форматам взаимодействия, что открывает возможность совместной координации усилий по таким комплексным задачам, как развитие региональных логистических систем. Такой важнейшей многосторонней платформой в настоящий момент выступает Исполнительный комитет СНГ, участниками которого являются обе страны, а также потенциально — Евразийский экономический союз (ЕАЭС) и Шанхайская организация сотрудничества (ШОС). Узбекистан является участником ШОС и наблюдателем в ЕАЭС, тогда как Беларусь — наоборот.

Присоединение Беларуси к ШОС находится в завершающей стадии и ожидается в 2024 году. ШОС придает большое значение интеграции в транспортной сфере, а именно эффективности транспортно-логистической стыковки морской и континентальной инфраструктурных составляющих. Таким образом, Беларусь — единственная европейская страна в ШОС — открывает широкое «окно» на Восток. Вступление Беларуси в ШОС необходимо и даже выгодно по ряду причин самой Организации. Во-первых, Беларусь располагает значительными запасами ископаемых калийных удобрений (Старобинское месторождение). Во-вторых, Беларусь имеет выгодно-транзитное положение. Оба пункта привлекательны в первую очередь для локомотива ШОС — России и Китая. По итогам присоединения Беларуси к ШОС, а также к важнейшим для евразийской логистики стратегиям развития, таким как Концепция взаимодействия железнодорожных администраций (железных дорог) государств — членов ШОС от 2 ноября 2019 года, можно прогнозировать значительное продвижение в реализации планов по созданию нового МТК Беларусь — Россия — Казахстан — Узбекистан — Афганистан — Пакистан.

РЕЗЮМЕ

Сформированная в советском прошлом структура кооперационных связей и по сегодняшний день обеспечивает взаимодополняемость экономик Беларуси и Узбекистана. Для Беларуси Узбекистан является перспективным партнером в качестве логистического хаба для поставок продукции на другие рынки с точки зрения совместного выпуска продукции и дальнейшего ее экспорта.

Эффективным инструментом расширения торговли может стать открытие производителями и экспортерами двух стран объектов торговой инфраструктуры для представления национальной продукции. Рост взаимной торговли за 10 месяцев 2023 года составил 20% и уже превысил 500 млн долларов, что говорит о хорошей динамике. Рост сбалансированной торговли между странами — результат выстроенных взаимодополняемых товарных потоков.

Сегодня в условиях определенных ограничений Беларусь заинтересована в поставках узбекской продукции (хлопчатобумажная пряжа и трикотаж, продукты питания, плодоовощная продукция), спрос на которую стабилен и достаточно высок. Узбекистан, в свою очередь, наращивает импорт из Беларуси продукции из дерева, переработанного топлива, автотехники и мясомолочной продукции.

Созданию условий для увеличения товарооборота между двумя странами способствует транспортная взаимосвязанность. Развитие альтернативных коридоров и формирование новых логистических цепочек является неотъемлемой частью торгово-экономических отношений. В связи с этим Меморандум о создании транспортного коридора Беларусь — Россия — Казахстан — Узбекистан — Афганистан — Пакистан создает перспективы дальнейшего наращивания объема товарооборота Беларуси и Узбекистана. Однако в этой связи для запуска данного МТК в первую очередь необходима скорейшая реализация проекта Трансафганской железной дороги Узбекистан — Афганистан — Пакистан, который позволит связать Беларусь с пакистанскими портами на Аравийском море для экспорта товаров в страны Ближнего Востока и Юго-Восточной Азии. Таким образом, Узбекистан становится стратегическим звеном Центральной Азии в реализации транспортно-логистических проектов региона.