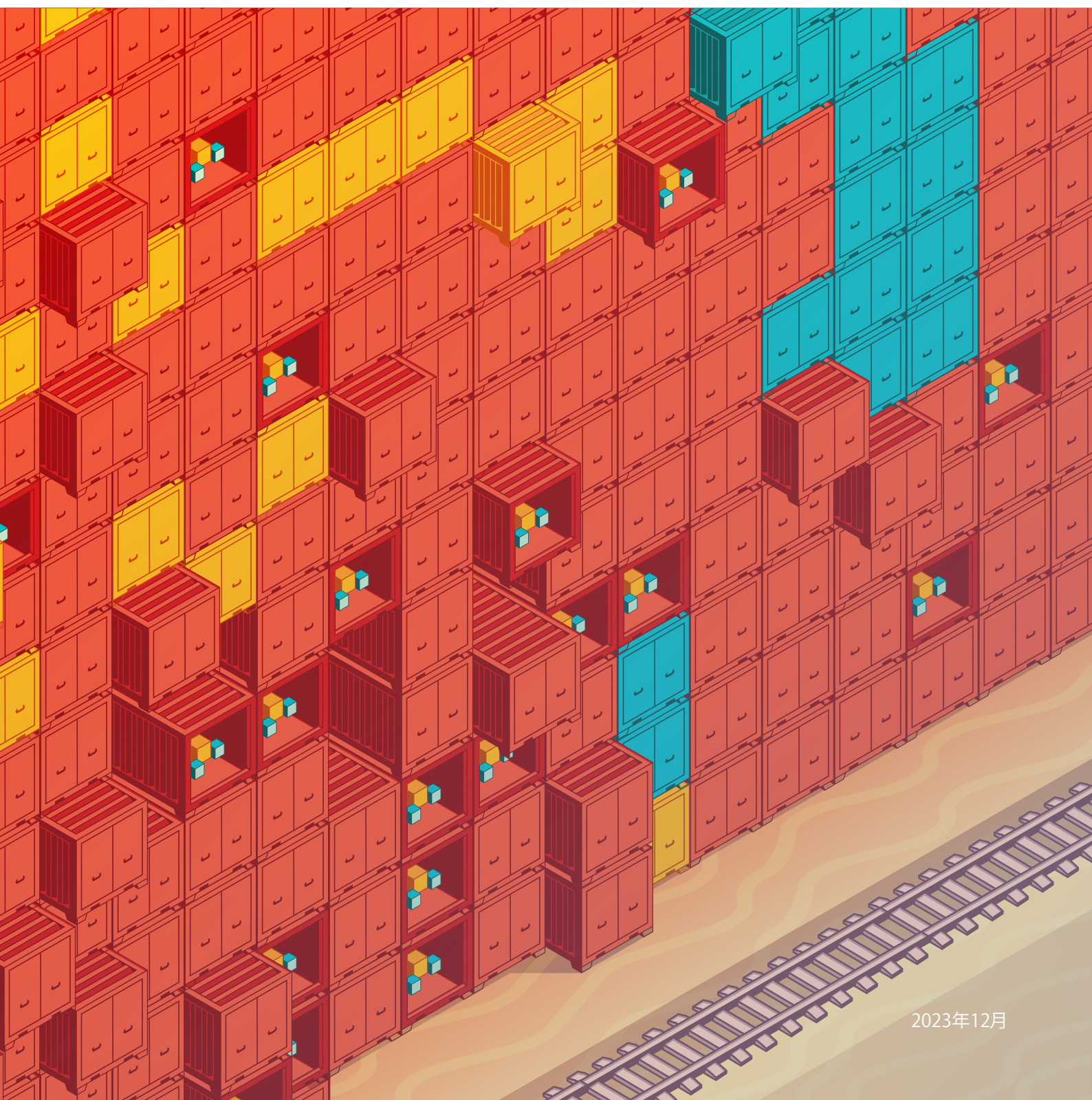


—— 乌兹别克斯坦与欧洲联盟之间的货物流动： 轨道交通的机会和制约因素



目录

—— 引言.....	2
—— 欧盟-乌兹别克斯坦相互贸易动态.....	4
—— 乌兹别克斯坦商品市场.....	9
—— 货流模式转变和集装箱化的前景.....	15
—— 运输路线.....	19
—— 可行性.....	26

导言

中亚区域在地缘战略上处于欧亚大陆的中心,处于东亚和欧洲以及南亚和俄罗斯联邦蓬勃发展的经济体之间。中亚包括五个国家-哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和乌兹别克斯坦。

中亚独特的地理位置是连接东西方的重要战略纽带。中亚国家之间在下列贸易关系框架内为相互贸易创造了有利条件:

- 中亚所有国家(土库曼斯坦除外)都是2011年独联体自由贸易区条约的缔约国,在该条约的框架内,相互不适用进口关税;
- 哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦是世贸组织成员,土库曼斯坦于2020年获得观察员地位,乌兹别克斯坦正在积极进行入世谈判;
- 哈萨克斯坦和吉尔吉斯斯坦作为欧亚经济联盟成员国,处于共同关税区,乌兹别克斯坦是观察员国;
- 中亚国家有双边协定,为相互贸易创造有利条件。

中亚国家的地理因素(内陆、远离海岸)和地形特点是该区域运输和贸易的主要障碍。在这方面,中亚区域所有国家都有兴趣共同发展运输和通信联系。主要任务是建立强大的运输基础设施,改善区域内以及中亚与主要市场和海港之间的运输通信,并确保相互之间的密切运输互联互通。

哈萨克斯坦和土库曼斯坦都有通往里海的通道。乌兹别克斯坦是世界上需要跨越两国边界才能进入海洋的两个国家之一(同列支敦士登一样),因为其所有邻国也都无法进入海洋。

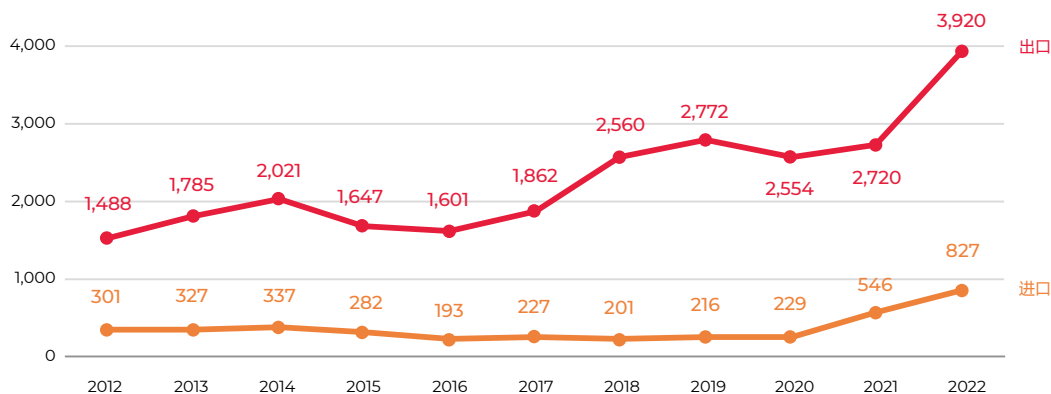
中亚国家在进入世界市场时依赖其他国家的运输政策，因为铁路和公路运输是通过邻国的领土进行的。地理上的封闭给该区域各国造成了高昂的过境和运输成本，占出口价值的70%至80%。由于海关程序不完善和物流不发达，承运人在货物运输时间方面损失达40%。

中亚国家在欧洲和亚洲之间的战略地位使欧洲联盟越来越有兴趣与它们建立稳定的伙伴关系——欧盟努力发展与整个中亚国家和该区域每个国家的关系。因此，欧盟-乌兹别克斯坦于1999年生效伙伴关系与合作协定。

欧盟-乌兹别克斯坦相互贸易动态

过去十年，欧盟国家与乌兹别克斯坦的相互贸易呈现多向动态，但总体贸易额呈倍数增长。因此，欧盟的供应从2012年的15亿美元增加到2022年的39亿美元，从乌兹别克斯坦的进口从3.01亿美元增加到8.27亿美元。此外，在整个期间，欧盟保持了相当大的贸易顺差：欧盟从乌兹别克斯坦的出口额是其进口额的五倍多。

欧盟-乌兹别克斯坦相互贸易动态，百万美元。

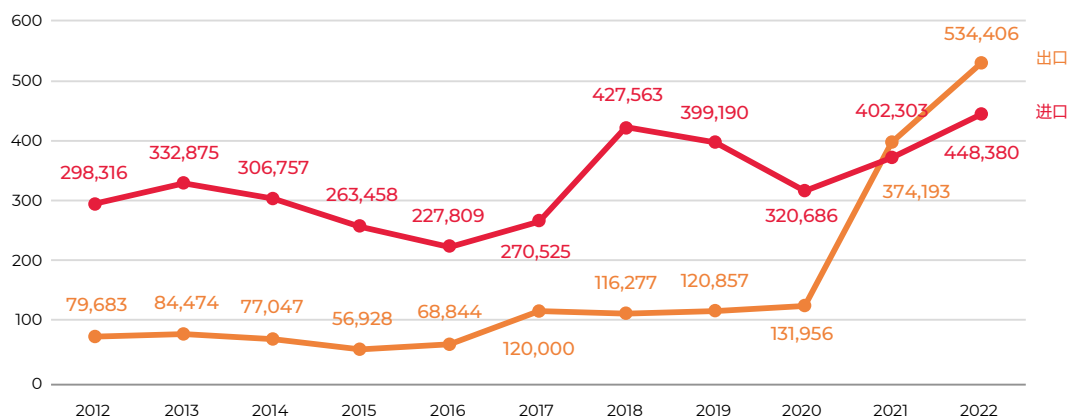


资料来源：Trade Map

自2021年以来，从乌兹别克斯坦的进口以及2022年欧盟对乌兹别克斯坦的出口的相互贸易增长尤为显著。

进出口实物货流也呈现多向动态，呈上升趋势；在几乎整个研究期间，欧盟也存在盈余：直到2021年，从欧盟运往乌兹别克斯坦的货物流量显著超过反向流量。然而，2021年，以吨计算的供应量指标与每年略低于40万吨的水平相持平，乌兹别克斯坦的货运量进一步超过了欧盟的货运量。

欧盟-乌兹别克斯坦相互贸易动态, 吨



资料来源: Trade Map

2021年,从乌兹别克斯坦到欧盟的货运量增长了两倍——过去十年的绝对增长达到27万吨,创下历史新高。其主要组成部分是:

- 1. 硫磺:** 乌兹别克斯坦2021年出口增加16.1万吨。硫磺广泛用于欧盟的各个工业领域,如农业(作为肥料的组成部分)、化学工业等。乌兹别克斯坦是世界市场硫磺的主要供应商之一,拥有自己的矿藏(如乌奇库杜克、卡梅史雷克和舒尔奇)。2021年,乌兹别克斯坦开始通过铁路向立陶宛供应硫磺。2022年,拉脱维亚和波兰成为乌兹别克斯坦硫磺的进口国。
- 2. 化肥:** 化肥出口增加8.1万吨。乌兹别克斯坦向欧盟出口氯化钾、尿素、硝酸铵、硫酸铵等化肥。近年来,货物流量稳步增加。运输方式和进口市场高度多样化,通过海运、铁路和公路运往欧洲联盟12个国家。

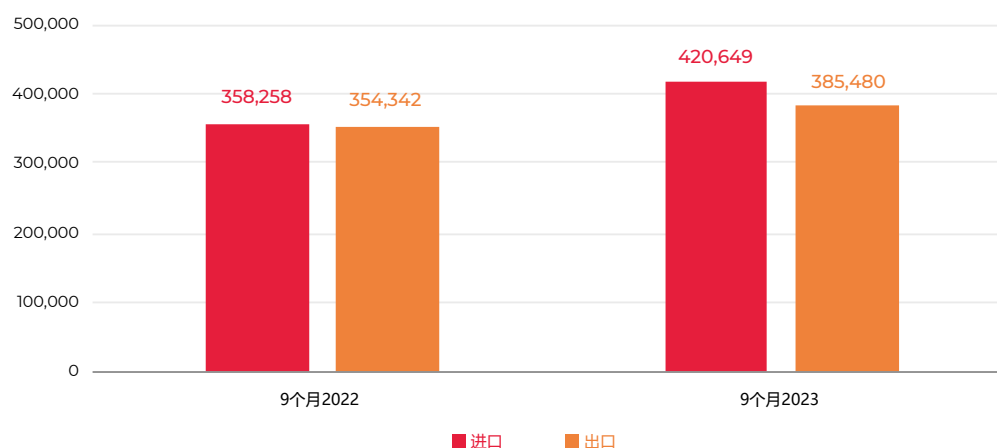
2022年,从乌兹别克斯坦到欧盟的货物流量比2022年的水平增加了三分之一。该增长的主要组成部分是:

- 1. 化肥:** 由于欧盟国家对化肥的需求增加,乌兹别克斯坦的化肥进口量增加了21.6万吨。
- 2. 金属产品:** 向欧盟出口金属产品的时间很长,但2022年乌兹别克斯坦扩大了供应范围,在扁钢、铁合金和黑色金属废料之外增加了各种类型的棒材和线材。因此,金属产品出口增加了1.47万吨。使用的主要运输方式是汽运(占实际货物流量的63%)。铁路占36%,海运占1%¹。产品从波罗的海国家、德国和荷兰进口。
- 3. 原料商品:** 增长1.43万吨。乌兹别克斯坦向几乎所有欧盟国家供应矿产品(蒸馏物、煤炭、石蜡),主要是通过海运(占供应量的54%),然后通过铁路(38%),而后是通过公路(9%)。

1 根据欧盟统计局的方法,按运输方式进行的统计考虑了货物进入或离开欧盟领土的车辆。因此,来自乌兹别克斯坦的海运-通过陆路到各个海港的货物流动,然后通过海运进入欧盟国家之一的领土。根据欧统局的现有数据,无法确定供货路线的地理范围 (https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/en/ext_go_detail_sims.htm)

2023年前九个月,实际流量双向增长,但来自乌兹别克斯坦的流量增长更强劲——增长17%,而来自欧盟的流量增长9%。欧盟从乌兹别克斯坦的进口量从35.8万吨增加到42万吨,有可能在2023年全年的基础上创下新纪录,同时也将保持乌兹别克斯坦对欧盟的贸易顺差。

2023欧盟-乌兹别克斯坦相互贸易动态,吨



资料来源: Eurostat

2021年,从乌

与2022年同期相比,2023年9个月从乌兹别克斯坦到欧盟的实际进口绝对增长的主要组成部分如下:

- 1. 钾肥:** 铁路供应从7.6万吨增长到6.29万吨,公路进口从4.4万吨增长到9.2万吨,增长了两倍。铁路运输散装化肥,包括钾肥,最常用的是专用货车。
- 2. 氮肥:** 铁路出货量从3.5万吨增至4.4万吨,公路出货量从8.2吨降至0.7万吨。
- 3. 混合肥:** 公路出货量从9000吨增至1.4万吨。
- 4. 轧制金属板:** 铁路供应从3.2吨增加到1万吨。
- 5. 热轧棒材:** 乌兹别克斯坦于2023年开始通过公路交付。出口量达2万吨。
- 6. 原锌:** 出货量增加4325吨;2023年,乌兹别克斯坦开始沿涉及通过海路进入欧盟的路线运输原材料。

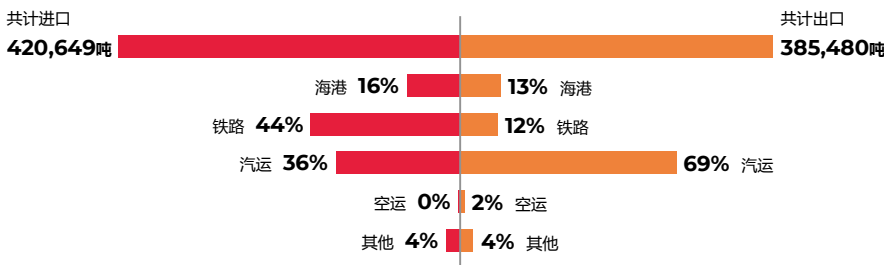
2 从目前欧亚运输物流的配置来看,这可能是一条横跨地中海、黑海或波罗的海的路线。

2023年，欧盟对乌兹别克斯坦实物出口增长的最大贡献是以下增长项目：

1. 拖车及其零部件：汽车交付量从2.2万吨增至近3万吨。
2. 砖和类似陶瓷：海运货物几乎翻了一番，从5.4吨增加到1万吨。
3. 气动轮胎：截止2022年(含2022年)，主要通过公路运输进行交付。2023年，通过海运(4500吨)和铁路(2000吨)出口了大量产品。
4. 货运车皮：2023年通过铁路运送了3500吨货运车皮。

就货物进入欧盟关税区的运输方式而言，2023年从乌兹别克斯坦到欧盟的货物流量以铁路为主—占实物进口的44%。道路运输位居第二—36%，海运位居第三(16%)。从欧盟返回乌兹别克斯坦的货物流量近70%是通过公路运输的，而铁路运输的货物流量仅占12%。将这些货物转向铁路似乎是发展运输可持续性的最适当途径，研究这种转变的可行性和局限性是一项迫切需要进一步研究的任务。

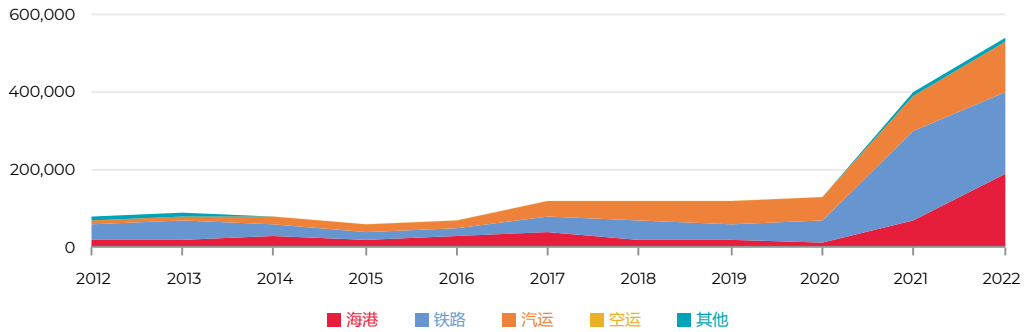
按2023年前9个月的运输方式分列的欧盟和乌兹别克斯坦之间的相互贸易。



资料来源：Eurostat

回顾过往，货流结构经历了重大转型。因此，2018-2020年来自乌兹别克斯坦的货物流量主要通过海运和公路运输，比例为50:50。2021年以来，海运出货量大幅增长，铁路出货量绝对值大幅增长。

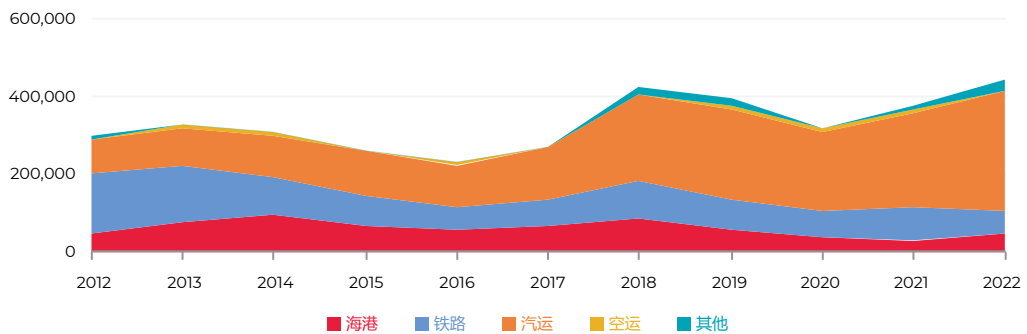
欧盟从乌兹别克斯坦实际进口的结构, 吨



资料来源: Eurostat

在过去十年中, 欧洲通过公路、铁路和海上运输向乌兹别克斯坦出口的货物基本上相等。2018年以来, 海上运输明显取代公路运输, 铁路供应量保持在每年6万吨左右(平均)。

欧盟向乌兹别克斯坦实际出口的结构, 吨



资料来源: Eurostat

在欧盟-乌兹别克斯坦的货物流动中, 如何以及哪些货物可以从公路运输转向铁路运输, 主要取决于货物的产品结构和集装箱适用性。

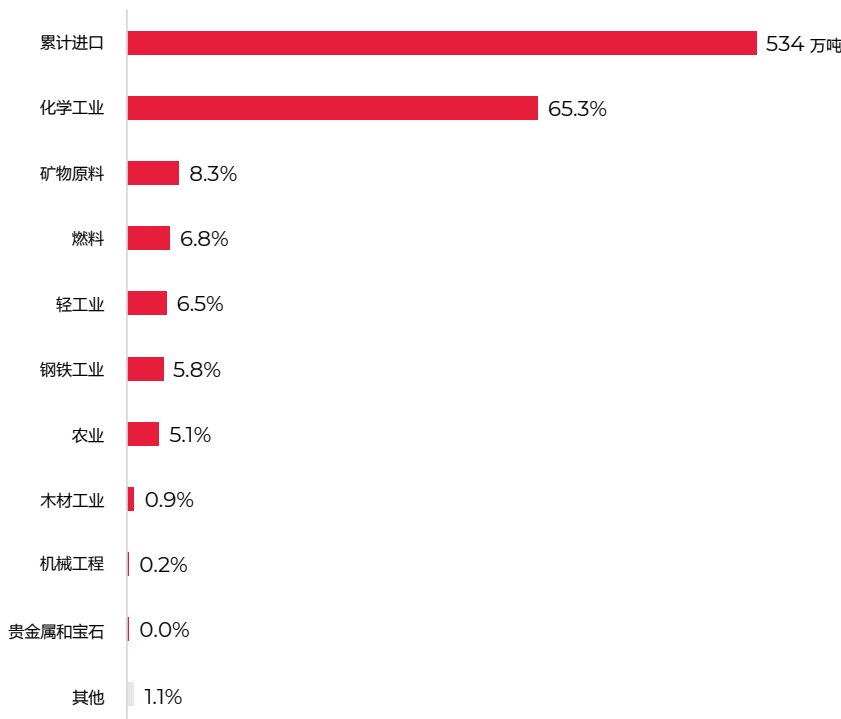
乌兹别克斯坦商品市场

2017年开始的经济转型推动了乌兹别克斯坦经济结构的变化。服务业、农业和制造业是经济的关键部门。

乌兹别克斯坦经济的蓬勃发展在很大程度上归功于其追赶发展和劳动力的增加。与此同时，乌兹别克斯坦与中亚领导人-哈萨克斯坦在收入方面的趋同进展缓慢，差距仍然很大。

欧洲正在成为乌兹别克斯坦农产品出口的重要目的地。2021年，欧盟和乌兹别克斯坦启动了2021-2027年扩大合作的多年指示性计划，其中注意到了乌兹别克斯坦农业食品部门的出口潜力。2021年，乌兹别克斯坦加入GSP+优惠体系，允许6200种商品免税出口欧盟。2022年，向欧盟出口蔬菜水果3170万美元，占食品出口总额的28%，增长空间很大。

2022年按行业分列的欧盟从乌兹别克斯坦进口结构，吨



资料来源：Eurostat

从乌兹别克斯坦到欧盟的货物流动主要是以化肥和乙烯聚合物等产品类别为主的化学工业产品。通过海运、铁路和公路运输的化工产品总共占实物货运量的65%。其次8.3%的货物是矿物原料,即硫磺。占供应量6.8%的燃料主要以石油产品为代表。轻工业产品(6.5%)包括棉纱和织物。总体而言,棉花在乌兹别克斯坦至欧盟的实际货物流量中所占比例不超过4%。

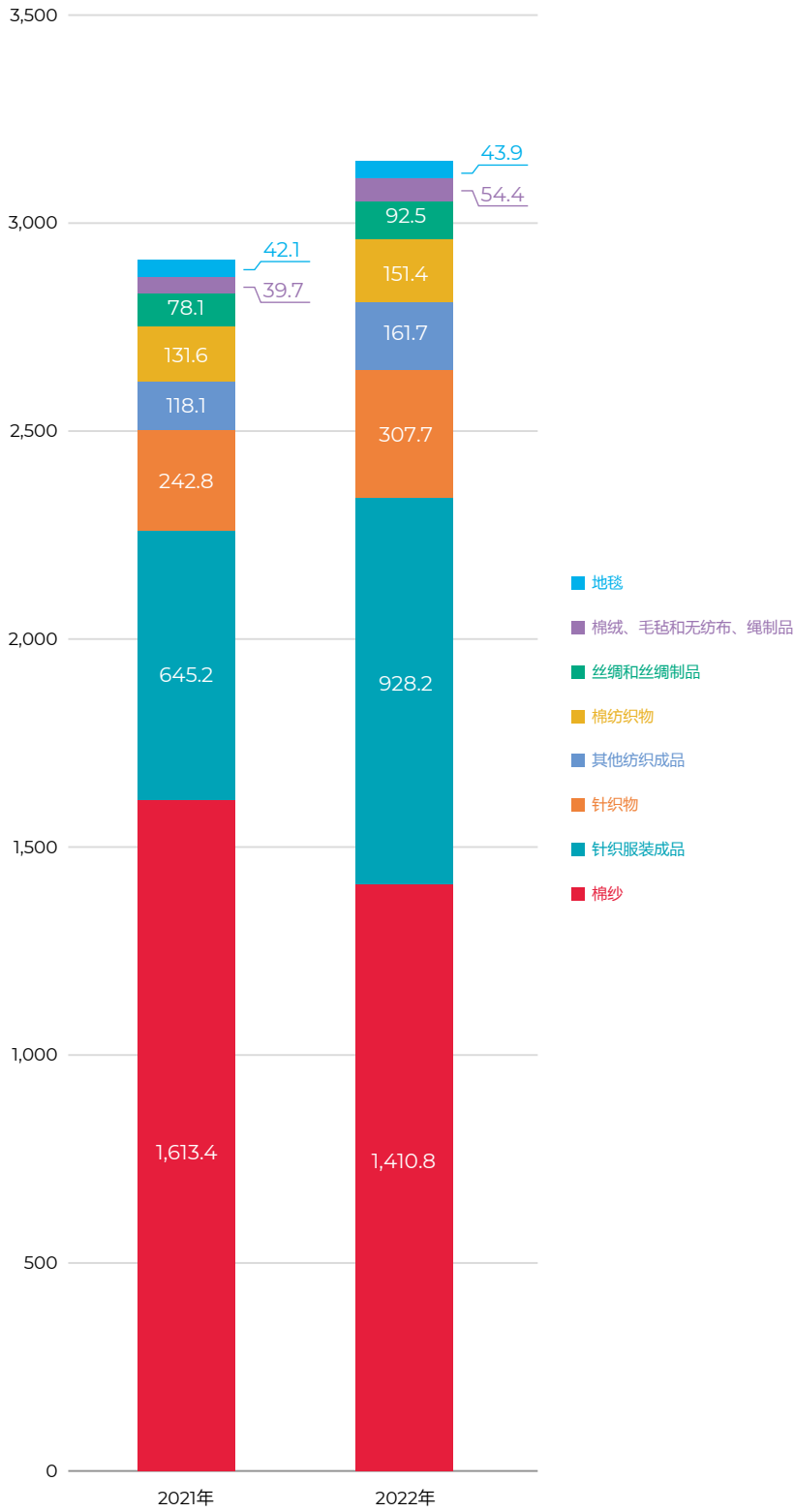
乌兹别克斯坦是没有**棉花管制**的国家,根据市场经济的规律,棉花价格由买方(棉纺织集群)和卖方(农民)决定。纺织细分的主要原料来源是乌兹别克斯坦种植的棉花,该国大约三分之一的灌溉种植面积用于棉花的生产。

棉花及其制品是乌兹别克斯坦仅次于黄金的第二类出口商品。2022年,该类商品向世界市场的供应量达16亿美元。这使得乌兹别克斯坦成为十大棉花出口国之一。在对欧盟市场的出口中,棉花的成本也位居第二(仅次于化肥)——约占交付量的18%。棉花在实物出口中所占份额较低的原因是棉花作为货物的密度相对较低。棉花通过集装箱运输,据统计, **ERA**对于100吨棉花,平均使用11.6TEU,而对于相同数量的钢丝绳,平均使用4.5TEU。由此,应以重量和体积(TEU)单位评估潜在的货物流量。

根据2023年棉花作物加工指标的结果,预测2024年工业产值为96亿美元。

2022年底,纺织品出口31.78亿美元,占出口总额的16.5%,与2021年相比,出口增长8.6%。

纺织品出口动态, 百万美元, 2021-2022年

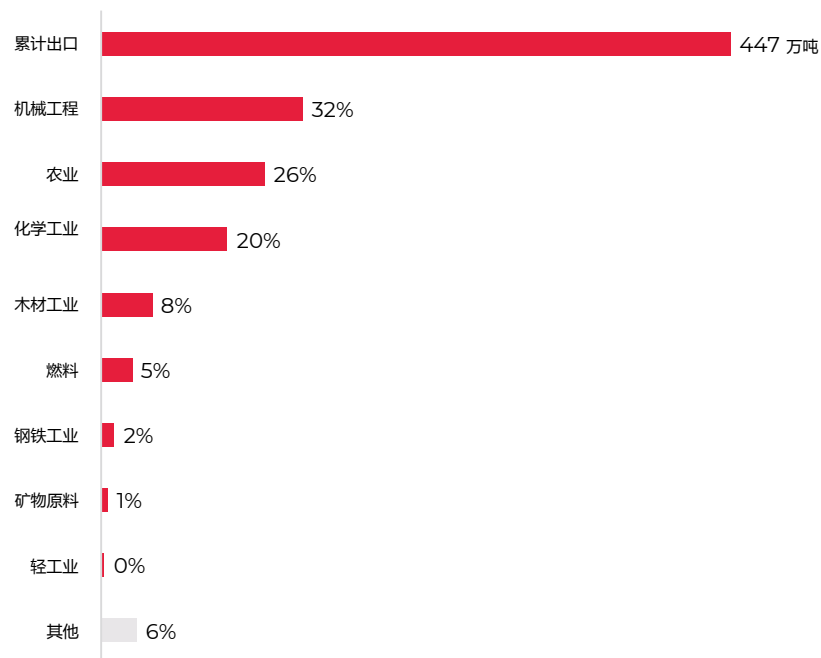


资料来源: 乌兹别克斯坦共和国总统下属统计局

在纺织品出口结构中,棉纱占主要份额 - 44.4%,针织和服装成品占29.2%。2022年,乌兹别克斯坦向全球73个国家出口了552种纺织产品。2022年纺织品出口的最大份额来自俄罗斯联邦(12.649亿美元)和土耳其(5.191亿美元)。欧盟国家也是乌兹别克斯坦纺织品的进口国:波兰-7830万美元,意大利-3850万美元,德国-2870万美元。2023年的10个月,乌兹别克斯坦向世界59个国家出口607种纺织品,价值25亿美元,占出口总额的12.5%。

乌兹别克斯坦的纺织业越来越面向欧洲市场。拥有自身的资源基础、劳动力成本低等一系列竞争优势,预示着该行业具有良好的投资潜力。与此同时,专家预测欧洲进口商对制成品的需求将增加:德国一些主要零售商和服装品牌目前正在考虑与乌兹别克斯坦纺织公司的合作潜力。欧洲-乌兹别克斯坦经济合作协会(Eurouz)的倡议是乌兹别克斯坦生产者和欧盟消费者之间的桥梁。特别是, Eurouz为乌兹别克斯坦制造商创造了通过特殊电子平台在欧洲市场销售产品的机会。因此,乌兹别克斯坦正在成为欧洲纺织品的重要供应国,轻工业产品正在成为从乌兹别克斯坦到欧盟最有前景的货运方向之一。

2022年按行业分列的欧盟向乌兹别克斯坦进口结构, 吨



资料来源: Eurostat

欧盟对乌兹别克斯坦的出口结构比进口结构更加多样化。乌兹别克斯坦从欧盟进口的三个最大类别——机械制造、农业和化学工业——分别占32%、26%和20%。

最大的机械制造商品项目——拖车及其零件、拖拉机和牵引车、卡车和汽车零件通过公路运往乌兹别克斯坦。铁路运输的纺织纤维加工设备和海上运输的织布机除外。需要特殊运输条件的农产品,即食品(肉类、蔬菜、水果),主要通过公路从欧盟运往乌兹别克斯坦。各类化学工业产品是通过各种运输方式供应的,但公路运输仍然占主导地位。

机器制造产品进口的增长是合理的,因为乌兹别克斯坦目前正在积极实施一项政策,在实体经济部门,即汽车制造的技术和工艺突破的基础上提高国家的竞争力水平。2022年底,乌兹别克斯坦成为独联体最大的汽车生产国。2022年,汽车产量创历史新高,达到33.35万辆。反俄制裁在乌兹别克斯坦汽车工业的发展中发挥了重要作用,西方、日本和韩国品牌因此离开了俄罗斯的经济空间。现在乌兹别克斯坦是俄罗斯市场的主要汽车供应商。

货流模式转变和集装箱化的前景

为评估从公路运输到铁路集装箱运输的潜在货运量,对2022年欧盟从乌兹别克斯坦实际进出口的所有货物项目进行了分析,以确定它们是否可以实现集装箱运输。每个项目都被指定为当前货运量的估计数,单位TEU当量³。

从分析中可以得出以下结论。

首先,在欧洲向乌兹别克斯坦出口的30.2万吨公路货物中,至少有23.8万吨(79%)是集装箱货物。根据目前的产品结构,运输这一数量的产品将需要大约2.1万TEU,其中拖车及其部件、拖拉机和牵引车以及活植物的数量最多。下表显示了按潜在TEU数量计算的最大商品项目的排名。

3 为估计TEU中的数量,使用了根据ERAI货物运输统计数据计算的各种产品的比重(单个产品的重量与体积之比)。 <https://index1520.com/statistics/>

表1.

按潜在向TEU交付的数量分列，欧盟向乌兹别克斯坦出口的可通过公路运输的前20个集装箱商品项目

HS4	集装箱货物	行业	2022年汽运出口, 吨	吨/TEU比重	TEU评估
	共计		238,131		21,212
8716	拖车及其部件	机械工程	31,653	12	2,571
8701	拖拉机和牵引车	机械工程	11,315	7	1,560
0602	活植物	农业	7,222	7	1,039
2710	石油产品	燃料	8,212	12	662
3004	预先分包药品	化学工业	5,847	11	521
3208	无水合成油漆和清漆	化学工业	2,714	8	329
2004	其他冷冻熟蔬菜	农业	3,692	11	323
1805	可可粉	农业	3,001	9	320
4810	涂布纸和纸板	木材工业	3,996	13	317
2309	成品动物饲料	农业	3,760	12	310
4811	浸渍或层压纸和纸板	木材工业	3,718	12	301
3824	其他化学产品	化学工业	3,649	12	300
4802	未涂漆的图形纸和纸板	木材工业	3,465	12	284
3402	洗涤和清洁用品	化学工业	3,751	13	281
2106	其他食品	农业	3,153	12	274
3302	香料	化学工业	2,493	10	254
2202	软饮料	农业	2,818	11	250
1901	其他面粉或牛奶制品	农业	2,684	11	244
4011	气动轮胎	化学工业	2,763	12	234
8445	纺织纤维加工设备	机械工程	1,897	8	226
	其他		190,151		10,609

资料来源：Eurostat

其次，在欧洲从乌兹别克斯坦进口的13.0万吨公路货物中，至少有11.8万吨（91%）是集装箱货物。根据目前的产品结构，运输这一数量的产品将需要大约1万个TEU。对TEU货物潜在供应量的计算证实了这样的论点，即轻工产品是最有前途的货流方向：棉纱和织物、针织物、鞣革等货物是最受集装箱欢迎的货物之一用于通过公路运输从乌兹别克斯坦进口的欧盟产品。2022年所有通过公路运输到欧盟的轻工产品出口量为2.9万吨，考虑到产品结构和比重，运输该数量的产品可能需要3000个TEU。

货运的另一个重要项目是肥料(氮肥和混合肥料)。2022年,乌兹别克斯坦通过汽运向欧盟运送3.2万吨。据该研究的作者称,运输这一数量的肥料将需要大约2725个TEU。下表显示了按潜在TEU数量计算的最大商品项目的排名。

表2.

按潜在TEU交付的数量分列,欧盟从乌兹别克斯坦进口的可通过公路运输的前20个集装箱商品项目

HS4	集装箱货物	行业	2022年汽运进口,吨	吨/TEU比重	TEU评估
	共计		118,869		10,179
5205	含量超过85%的棉纱	轻工业	17,121	8,607	1,989
3102	氮肥	化学工业	18,249	11,73	1,556
3105	混合肥料	化学工业	14,312	12,24	1,169
0813	干果、坚果和水果混合物	农业	2,226	2,431	916
7214	非合金热轧棒材	钢铁工业	6,420	11,1815	574
5208	200克/米2以下棉织物	轻工业	4,842	11,6385	416
7010	玻璃容器	其他	4,905	12,876	381
7604	铝棒材和型材	钢铁工业	3,047	12,405	246
7801	粗铅	钢铁工业	2,684	11,3065	237
4706	非木浆	木材工业	2,560	12,22	209
7210	带涂层的非合金轧制薄板	钢铁工业	2,118	11,239	188
6006	其他针织物	轻工业	2,132	12,987	164
5503	合成纤维	化学工业	1,800	11,4555	157
4104	牛马鞣制革	轻工业	1,461	9,36	156
6004	用弹性体或橡胶丝编织的宽幅针织物	轻工业	1,697	11,669	145
0713	豆科	农业	1,552	11,294	137
0712	干菜	农业	1,435	10.9	132
7403	精炼铜	钢铁工业	1,407	12,5445	112
3404	人造蜡和成品蜡	化学工业	1,229	11.2	110
3901	聚乙烯	化学工业	1,608	16.5	97
	其他		13,032		1,086

资料来源: Eurostat

因此,根据欧盟和乌兹别克斯坦之间目前有形相互贸易的结构和数量,欧盟至乌兹别克斯坦从汽运转向铁路运输的潜力至少是类似逆向货流潜力的两倍。

工业增长是乌兹别克斯坦经济发展的关键载体。在过去几年中,建立了19个自由经济区和400多个小型工业区,并为其基础设施拨款10万亿苏姆(约合8.12亿美元)。纺织、化工、建材、皮革、制药、电气等行业带动了经济和工业区的发展。乌兹别克斯坦对生产资料的需求不断增长,确保了目前从欧盟进口,主要是通过公路运输的原材料、部件、机床和设备的进口需求稳步增长。随着乌兹别克斯坦的工业和区域发展,以及与欧洲供应商和进口商的外贸关系的巩固,可以预测公路货运将逐步转向铁路。

2023年的变化没有给按运输方式分列的货物流动结构带来任何重大变化。沿欧盟-乌兹别克斯坦方向的铁路运输量继续下降,而沿乌兹别克斯坦-欧盟方向的铁路运输量则在扩大,这迫使人们注意在货物“转轨”期间平衡集装箱流量的问题。

运输路线

中亚的地缘战略地位给该区域各国带来了确保自由和无障碍海上运输的挑战,降低了跨越国界的费用,并加快了该领土融入世界运输走廊系统的速度。

近年来,乌兹别克斯坦积极采取实际措施,发展现有的多式联运走廊,并建立新的多式联运走廊,以实现中亚和欧洲之间的运输和通信互联互通。这在很大程度上与更新的“乌兹别克斯坦-2030年”战略有关,该战略规定了深化该国融入世界运输和物流网络以及提高国家运输系统潜力的任务。

乌兹别克斯坦载体正在将其交通量重新调整为向南方向。在加入欧洲-高加索-亚洲国际运输走廊“TRACEKA”方案后,乌兹别克斯坦有机会通过里海进入黑海。来自乌兹别克斯坦的货物通过外高加索走廊(TRACECA)以及欧洲公路运输的过境路线。

2021年2月,乌兹别克斯坦、巴基斯坦和阿富汗三国元首签署了捷尔梅兹-马扎里沙里夫-喀布尔-白沙瓦跨阿富汗铁路建设计划。新的运输走廊连接欧盟、俄罗斯、乌兹别克斯坦、阿富汗、巴基斯坦、印度和东南地区的其他国家。白俄罗斯-俄罗斯-乌兹别克斯坦-阿富汗-巴基斯坦的**跨阿富汗**多式联运路线项目的倡议正在制定阶段。对于内陆国乌兹别克斯坦来说,通过阿富汗的过境走廊是通往巴基斯坦港口的捷径,从而为其货物的出口和进口提供了通往海洋的通道。该项目的实施今后能够通过阿富汗进入伊朗(查巴哈尔)和巴基斯坦(查曼)的海港。**乌兹别克斯坦交通部长**表示,该项目将使中亚国家能够形成新的、更短的过境走廊,与巴基斯坦铁路和阿拉伯海港口相连,并将货物运输的时间和成本减少30-40%。

2022年7月,乌兹别克斯坦和巴基斯坦签署了关于建立战略伙伴关系的宣言。该协定促进了各国之间的运输,并增加了利用巴基斯坦海港(卡拉奇、瓜达尔、卡西姆)在印度洋的过境运输。

2023年1月,土库曼斯坦、吉尔吉斯斯坦、俄罗斯和乌兹别克斯坦就启动新的多式联运南部运输走廊进行了谈判,这将使俄罗斯与中亚国家通过里海连接起来。多式联运航线从吉尔吉斯斯坦南部到乌兹别克斯坦,再到土库曼斯坦,到里海的土库曼巴什港,再往北到阿斯特拉罕。2023年11月上旬,签署了关于形成和发展俄罗斯-里海-土库曼斯坦-乌兹别克斯坦-吉尔吉斯斯坦国际多式联运走廊的谅解备忘录。如果该项目成功实施,南部运输走廊将能够接管跨里海国际运输路线的部分过境。

此外,2023年11月,还签署了《关于建立和发展白俄罗斯-俄罗斯-哈萨克斯坦-乌兹别克斯坦-阿富汗-巴基斯坦国际运输走廊的谅解备忘录》。

乌兹别克斯坦正在积极努力通过建立各种运输走廊来克服其内陆封闭状态。因此,2023年11月,乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、伊朗和土耳其签署了一项通过乌兹别克斯坦-土库曼斯坦-伊朗-土耳其路线在亚欧之间形成多式联运走廊的议定书。该议定书宣布对通过四个国家的铁路运送货物适用竞争性关税税率,即乌兹别克斯坦、土库曼斯坦、伊朗和土耳其之间将制定统一的关税政策。但是,为了实施该项目,首先需要建设中-吉-乌铁路。

与中国合作建设乌兹别克斯坦-吉尔吉斯斯坦-中国铁路,将扩大从中国经乌兹别克斯坦到欧洲和通过南部走廊到海湾国家的贸易和运输地理范围,使乌兹别克斯坦从一个内陆国转变为中亚的重要交通枢纽。

在中国的帮助下,乌兹别克斯坦正在实现出口方向的显著多元化,基础设施现代化,将投资流动重新定向到新的方向,并增加其潜力。

2022年9月,在撒马尔罕举行的上海合作组织峰会上签署了推动连接中国、吉尔吉斯斯坦和乌兹别克斯坦的铁路建设协议。

铁路的吉尔吉斯斯坦段将从吐尔尕特口岸开始,铁路线将向西北延伸,穿阿尔帕-马克马尔,到达贾拉拉巴德,再与乌兹别克斯坦的铁路网连接。为方便这一点,铁路轨距将从中国和欧洲使用的标准轨距(1435毫米)改为中亚使用的1520毫米轨距,大概率是在黄金加工厂所在地马克马尔。

铁路吉尔吉斯斯坦段全长280公里,穿越崎岖山区,至少需要建设90条隧道。该项目的总成本估计在30亿至50亿美元之间。此外,中国将需要在其领土上建造约160公里的专用线,以连接新铁路线。

吉尔吉斯斯坦铁路将通过吐尔尕特-阿尔帕-马克马尔-贾拉拉巴德走廊与中国喀什终点站和乌兹别克斯坦安集延铁路网相连。该段建成后,铁路可以向西延伸,途经土库曼斯坦和哈萨克斯坦、南高加索国家和土耳其,最终到达欧洲。这一扩建预计将使中国到土耳其的距离缩短约900公里。

从乌兹别克斯坦,铁路可以连接土库曼斯坦铁路网,然后路线将经过里海的土库曼巴什港或阿塞拜疆的巴库市,这条高速公路也将使各国能够进入格鲁吉亚、土耳其甚至保加利亚等黑海国家的市场。

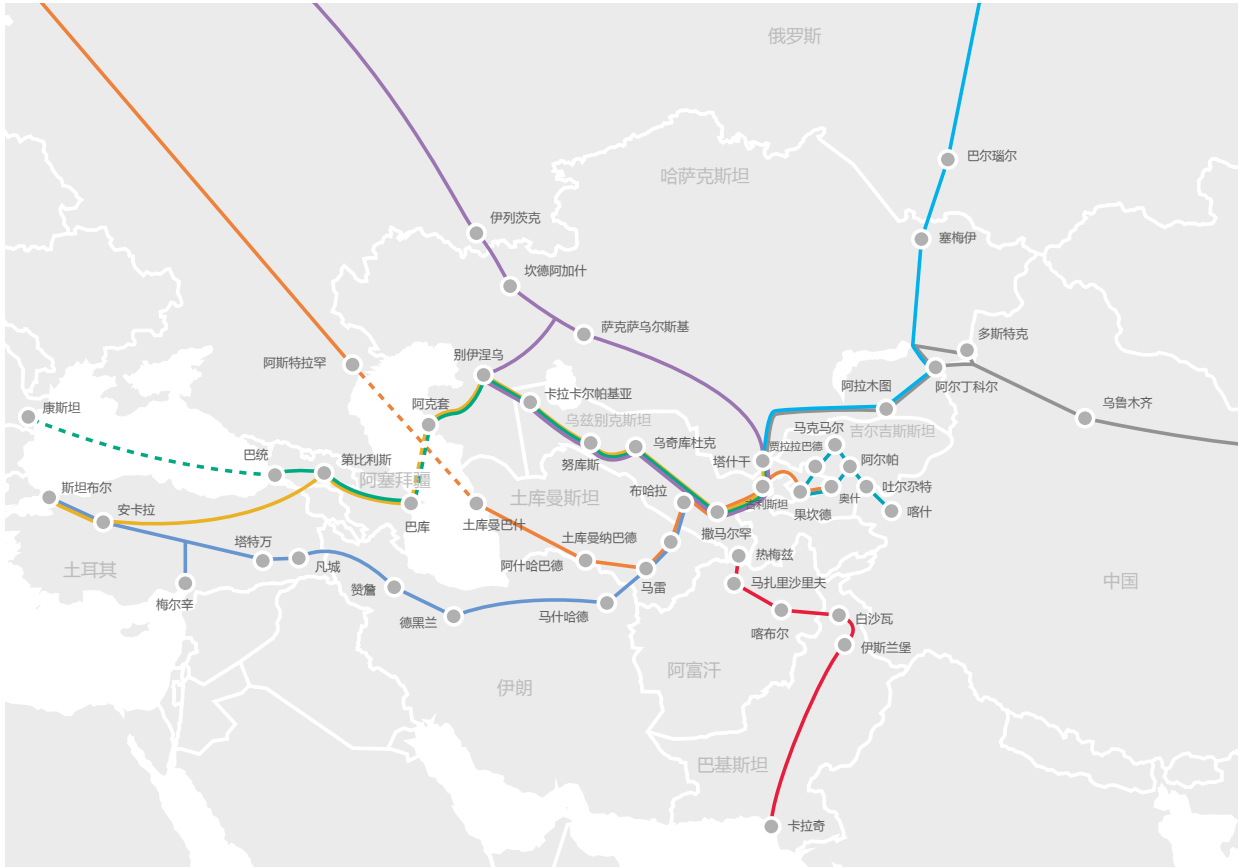
该铁路可能成为连接中国与伊朗、土耳其和欧洲的中央走廊的一部分。

哈萨克斯坦和乌兹别克斯坦之间的合作达到了一个新的水平。**达尔巴兹-马克塔拉尔-吉扎克**铁路线建设以及检查站的现代化改造工程正在进行。从2025年开始,各国同意开始建设**克孜勒奥尔达-乌奇库杜克**公路和铁路。哈萨克斯坦希望乌兹别克斯坦参与发展跨里海国际运输路线以及南北走廊,这将增加通过土库曼斯坦和伊朗港口基础设施进入南亚市场的运输量。

2023年8月,乌兹别克斯坦交通部和USAID代理机构Trade Central Asia项目代表讨论了将共和国纳入跨里海国际运输路线的**可行性**。运输走廊穿过哈萨克斯坦、里海、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其和欧洲国家。但是,从中国经吉尔吉斯斯坦、乌兹别克斯坦和土库曼斯坦进入里海的跨里海国际运输路线物流路线出现了另一种方案。为使用这条路线,乌兹别克斯坦需要在里海有自己的船只在哈萨克斯坦的阿克套港和阿塞拜疆的巴库港之间运输货物。为了在里海建立自己的船队,乌兹别克斯坦已经与阿塞拜疆签署了在巴库港建造一个货运站的协议,与中国的中国船舶重工公司(CSIC)签订了供应四艘新船的合同,并开始与哈萨克斯坦和土库曼斯坦就共同使用它们的港口基础设施进行谈判。此外,据**乌兹别克斯坦交通部长**介绍,可以将跨里海国际运输路线与跨阿富汗运输路线连接起来,从而增加从亚洲到欧洲的货物出口。

乌兹别克斯坦正准备成为连接欧洲和亚洲的关键桥梁。因此,2023年11月,在上合组织论坛上,交通部长们就从中国开始,经过邻国里海、阿塞拜疆、格鲁吉亚、土耳其,然后到达欧洲国家的运输走廊项目达成了一致。此外,乌兹别克斯坦将在这条运输路线上获得70%的国际运输折扣,使乌兹别克斯坦在货物运输市场上更具竞争力,并吸引更多合作伙伴。该走廊将成为欧洲和中国之间的桥梁,并为乌兹别克斯坦提供向新地区供应产品的机会。

乌兹别克斯坦运输走廊的未来建筑



- 跨阿富汗国际运输路线
(乌兹别克斯坦-阿富汗-巴基斯坦)
- 跨高加索运输走廊
(乌兹别克斯坦-哈萨克斯坦-阿塞拜疆-格鲁吉亚)
- 南部运输走廊
(吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦-土库曼斯坦-里海-俄罗斯)
- “乌兹别克斯坦-哈萨克斯坦-俄罗斯-白俄罗斯-欧盟”运输走廊
- “乌兹别克斯坦-吉尔吉斯斯坦-中国”运输走廊
- “中国东部港口”走廊
(乌兹别克斯坦-哈萨克斯坦-中国)
- “乌兹别克斯坦-土库曼斯坦-伊朗-土耳其”运输走廊
- “纳霍德卡港”走廊
(乌兹别克斯坦-哈萨克斯坦-俄罗斯)
- 跨里海国际运输路线
(乌兹别克斯坦-哈萨克斯坦-阿塞拜疆-格鲁吉亚-土耳其)

资料来源: ERAI

因此,目前乌兹别克斯坦的外贸货物运输主要通过乌兹别克斯坦-哈萨克斯坦-俄罗斯-白俄罗斯北部铁路路线向欧盟国家方向进行;通过外高加索运输走廊(过境哈萨克斯坦、阿塞拜疆和格鲁吉亚),通往黑海;通过跨里海国际运输路线(通过哈萨克斯坦、阿塞拜疆、格鲁吉亚和土耳其过境)。

在签署了关于建立乌兹别克斯坦-土库曼斯坦-伊朗-土耳其国际贸易中心的议定书后,出现了连接亚洲和欧洲的新国际走廊的前景。此外,跨里海国际运输路线替代路线(中国-吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦-土库曼斯坦-阿塞拜疆-格鲁吉亚-土耳其)是中国-欧洲交通中的一个重要项目,因为在其实施工过程中,该路线将比通过哈萨克斯坦过境时更短。但是,为了在新航线上进行货物运输,首先必须完成中吉乌铁路建设项目,因为乌兹别克斯坦本身并不直接与中国接壤。

跨阿富汗国际运输路线项目(经阿富汗和巴基斯坦)将为乌兹别克货物的过境开辟新的前景,从而促进通往伊朗和巴基斯坦港口的运输路线的多样化。

乌兹别克斯坦非常重视为外贸货物的运输建立替代运输走廊。参与“南部运输走廊”项目(吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦-土库曼斯坦-里海-俄罗斯)和白俄罗斯-俄罗斯-哈萨克斯坦-乌兹别克斯坦-阿富汗-巴基斯坦备忘录有助于提高该国的过境潜力。

现在有使用北部路线的趋势,但乌兹别克斯坦正在通过备忘录、协议和项目,努力使通往南部方向的运输路线多样化。

表3.

乌兹别克斯坦-欧盟方向运输工具货物运输时间比较

运输走廊名称	铁路交货时间,天数	道路交货时间,天数
乌兹别克斯坦-哈萨克斯坦-俄罗斯-白俄罗斯-欧盟	15-17	18
乌兹别克斯坦-土库曼斯坦-伊朗-土耳其-欧盟	16	7
乌兹别克斯坦-哈萨克斯坦-阿塞拜疆-格鲁吉亚-土耳其-欧盟	25-30	18-24

资料来源:乌兹别克斯坦共和国投资、工业和贸易部

在交货时间方面，乌兹别克斯坦—欧盟方向的铁路运输有利于沿着乌兹别克斯坦-哈萨克斯坦-俄罗斯-白俄罗斯-欧盟运输走廊进行。关于汽车运输方式，主要是通过乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—伊朗—土耳其—欧盟和乌兹别克斯坦—土库曼斯坦—阿塞拜疆—格鲁吉亚—土耳其—欧盟走廊更快。

乌兹别克斯坦-欧盟方向的平均运费因航线方向而异：

- 北线(陆路运输) – 2,300-2,500 美元/FEU;
- 西部航线(多式联运) – 4,500-4,900 美元/FEU;
- 南线(多式联运) – 4,000-4,300 美元/FEU。

可行性

今天,乌兹别克斯坦特别关注发展欧亚空间所有领域的国际多式联运和运输走廊问题,因为中亚,包括乌兹别克斯坦的主要问题之一仍然是缺乏通往世界海洋的直接通道。国际形势的迅速变化要求作出全面和协调的努力,改善运输基础设施,使外贸货物运输路线多样化。因此,乌兹别克斯坦即将实施中国-吉尔吉斯斯坦-乌兹别克斯坦和乌兹别克斯坦-阿富汗-巴基斯坦铁路项目。乌兹别克斯坦-吉尔吉斯斯坦-中国铁路项目的可行性研究已经完成。铁尔梅兹-马扎里沙里夫-喀布尔-白沙瓦铁路项目的执行工作正在紧张进行,该项目将把乌兹别克斯坦引向印度洋港口。

欧亚运输框架应成为中亚内陆国家不仅相互连接,而且与外贸伙伴连接的解决办法。

凭借乌兹别克斯坦与欧盟加强合作,2022年贸易额增至45亿美元。目前,乌兹别克斯坦经济各部门涉及欧洲公司的投资项目组合总额超过200亿欧元,其中一半来自德国企业。

通往欧盟-乌兹别克斯坦的铁路运输量继续下降,而通往乌兹别克斯坦-欧盟的铁路运输量则继续上升。仍有可能将乌兹别克斯坦和欧盟之间的货物从公路运输转向铁路运输。因此,根据可集装箱化物品的数量,向乌兹别克斯坦出口大约需要2.1万个标准箱,进口大约需要1万个标准箱。

此外, 欧盟将乌兹别克斯坦获得GSP+免税商品供应优惠制度的许可再延长四年, 直至2027年底。该计划可使得2022年对欧盟的出口翻两番。GSP+受益国的地位使乌兹别克斯坦投资、工业和贸易部预计2023年出口将增长达10亿美元。

尽管乌兹别克斯坦与欧盟进行了贸易和经济合作, 但运输和物流领域的困难仍然存在。今天, 鉴于各国对欧亚路线的地缘政治意图, 跨里海国际运输路线成为主要运输走廊。然而, 由于缺乏协调一致的过境走廊发展办法, 以及与替代走廊不同的高关税和收费, 在增加供应方面仍然存在问题。