



## 6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

### 6.1 Задачи рынка

#### 6.1.1 Национальная торговля: экспорт и импорт

##### Мировые торговые партнеры

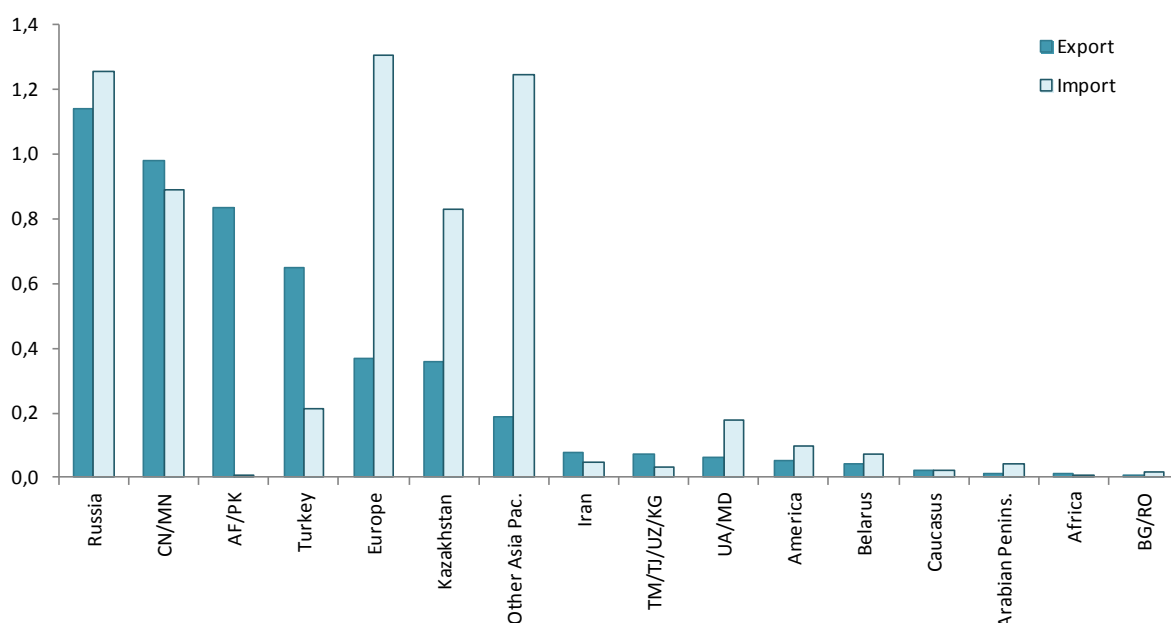
Узбекистан является важным торгово-экономическим субъектом в Центральной Азии. Страна ведет торговлю с рядом партнеров в Азии, Европе, Тихоокеанском регионе и на Ближнем Востоке. Кроме того, на Узбекистан приходится значительная доля объемов торговли между странами ТРАСЕКА.

Для целей настоящего анализа было решено использовать в качестве источника информации базы данных UN Comtrade и Eurostat. Как оказалось, Узбекистан не передает данные UN Comtrade на систематической основе. Соответственно, в рамках данного анализа объемы экспорта и импорта Узбекистана были аппроксимированы на основе «зеркальных данных», полученных от его торговых партнеров.

Как и другие страны Центральной Азии, не имеющие выхода к морю, Узбекистан ведет активную торговлю со своими ближайшими соседями: Россией (22%), Казахстаном (11%). А также с Китаем/Монголией (17%), Европой (15%) и Тихоокеанским регионом (13%). В 2010 году общий внешнеторговый оборот Узбекистана составил 11,1 млрд. евро. Объемы импорта превысили объемы экспорта, и отрицательное сальдо внешней торговли товарами составило 1,4 млрд. евро.

Импорт и экспорт в/из Узбекистана отличаются по своему происхождению и назначению (см. Иллюстрацию 2 и 3). В 2010 году большая часть экспорта Узбекистана (74%) направлялась на рынки России, Китая/Монголии, Афганистана/Пакистана и Турции. В то же время, наряду с импортом из России, Китая/Монголии, объем которого составил около 34% от общего объема импорта в Узбекистан в 2010 году, значительная доля импорта (54%) поступила также из Европы, Тихоокеанского региона и Казахстана.

Иллюстрация 2: Торговые партнеры Узбекистана, 2010 г., млрд евро



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



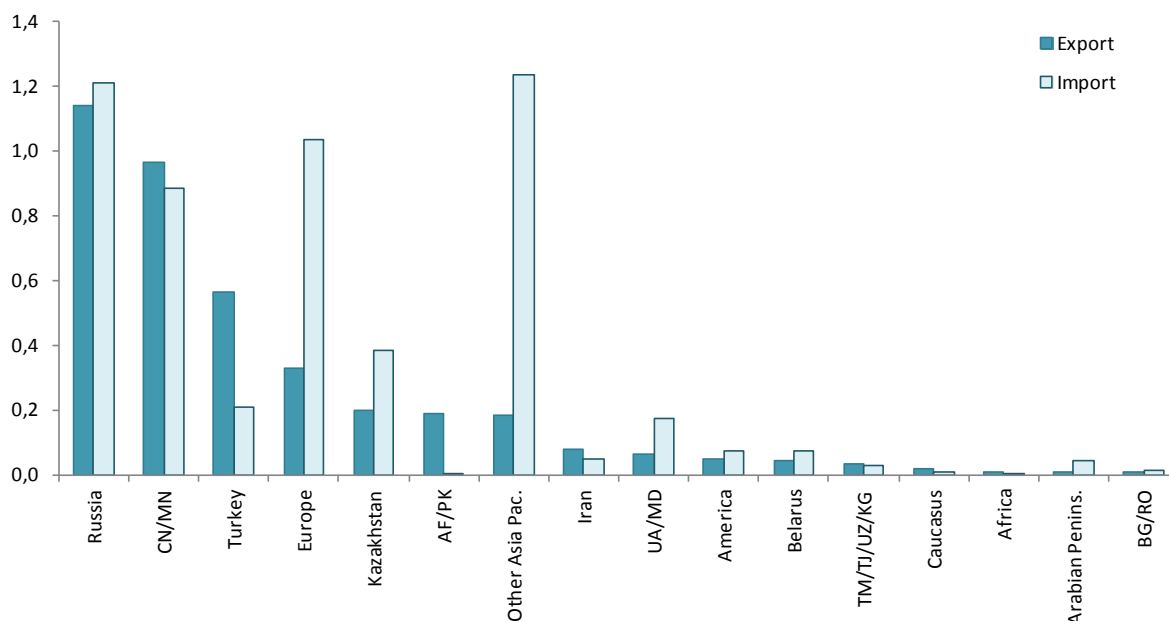
## Логистические процессы и морские магистрали II

Если не учитывать навалочные грузы (Иллюстрация 3), можно сделать следующие выводы о перспективах развития «LOGMOS» в Узбекистане:

- Узбекистан активно торгует товарами, пригодными для контейнеризации. Их доля колеблется от 80% до чуть более 86% от общего объема экспорта и импорта Узбекистана, соответственно;
- Значительная доля товарооборота Узбекистана не навалочными грузами приходится на Россию (25% товарооборота), Китай/Монголию (20%) и Тихоокеанский регион (15%). Хотя торговля с Россией и Китаем/Монголией сбалансирована по экспорту и импорту, торговля Узбекистана со странами Тихоокеанского региона, в основном, ориентирована на экспорт.

Торговля товарами, пригодными для контейнеризации, в рамках ТРАСЕКА составляет до 26% потенциального объема товарооборота и может служить основой для проекта «LOGMOS».

**Иллюстрация 3: Торговые партнеры Узбекистана, торговый потенциал, 2010 г., млрд евро**



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

**Таблица 4: Распределение торговых партнеров Узбекистане, 2010 г., % от объема**

Зоны	Все продукты		Все продукты всего	Кроме минерального топлива и руд		Кроме минерального топлива и руд всего
	Импорт	Экспорт		Импорт	Экспорт	
Америка	1%	2%	1%	1%	1%	1%
Аравийский полуостров	0%	1%	0%	0%	1%	1%
Афганистан-Пакистан	17%	0%	8%	5%	0%	2%
Африка	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Беларусь	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Болгария-Румыния	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Др. страны Азии и	4%	20%	13%	5%	23%	15%





Логистические процессы и морские магистрали II

Тихоок. региона						
Европа	8%	21%	15%	8%	19%	15%
Иран	2%	1%	1%	2%	1%	1%
Кавказ	0%	0%	0%	1%	0%	0%
Казахстан	7%	13%	11%	5%	7%	6%
Китай-Монголия	20%	14%	17%	25%	16%	20%
Кырг-Тадж-Турк	1%	0%	1%	1%	0%	1%
Прочие зоны						
Россия	23%	20%	22%	29%	22%	25%
Сирия-Ирак						
Турция	13%	3%	8%	15%	4%	8%
Украина-Молдова	1%	3%	2%	2%	3%	3%
<b>Всего</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

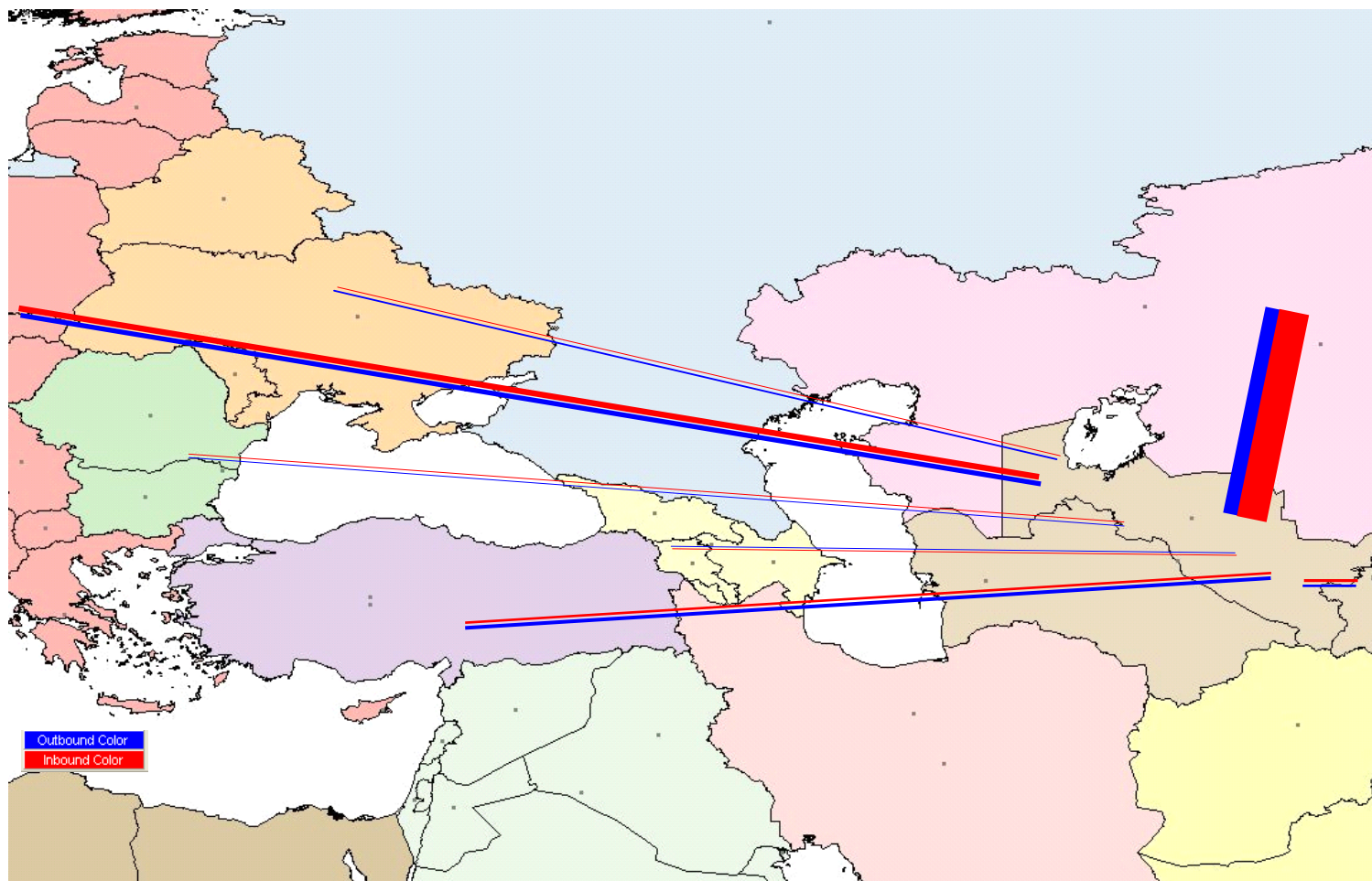
Таблица 5: Торговый потенциал Узбекистана со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %

Зоны	Тоннаж		Доля в объеме торговли со странами ТРАСЕКА и Европой	
	Экспорт	Импорт	Экспорт	Импорт
Болгария-Румыния	26 295,4	6 142,7	2%	0%
Европа	196 021,8	240 657,0	14%	12%
Кавказ	31 570,2	1 129,4	2%	0%
Казахстан	613 611,4	1 240 266,2	44%	63%
Кырг-Тадж-Турк	99 827,5	112 906,0	7%	6%
Турция	147 628,1	100 445,3	10%	5%
Украина-Молдова	77 067,1	152 087,0	5%	8%
<b>Всего</b>	<b>1 409 472,1</b>	<b>1 959 305,1</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



Иллюстрация 4: Торговый потенциал Узбекистана со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



### **6.1.2 Торговые партнеры в регионе ТРАСЕКА**

Торговый обмен Узбекистана со странами ТРАСЕКА не навалочными грузами близок к балансу. А именно, в соответствии с проектной оценкой, в 2010 году узбекский импорт полностью и частично пригодных для контейнеризации товаров составил до 1,9 млн т (см. Иллюстрацию 5 и Таблицу 6 ниже). Сюда вошли следующие категории товаров:

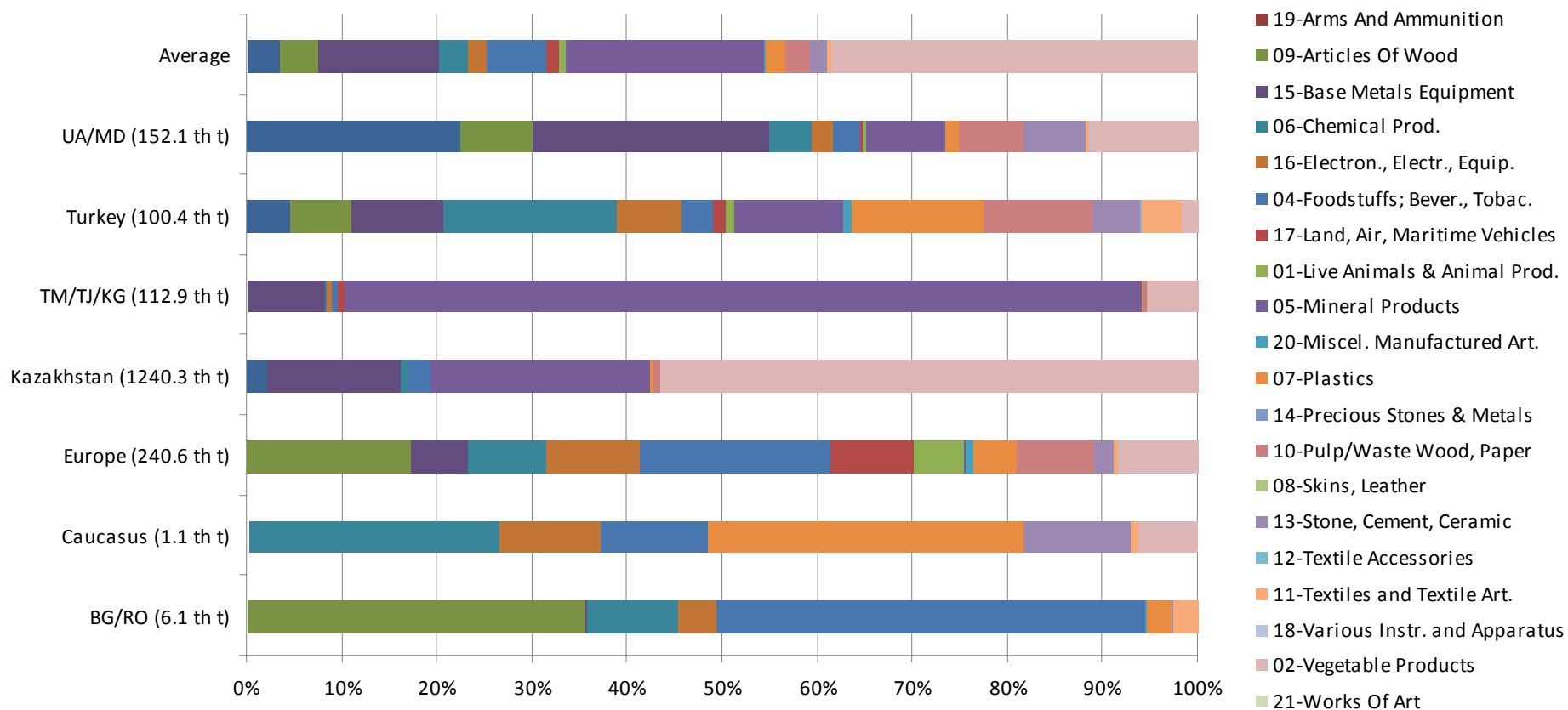
- овощи (39%). Эта товарная группа включает солод, крахмал и продукты помола, импортируемые из Казахстана, а также зерновые;
- различные минералы (21%), импортируемые из стран Центральной Азии;
- цветные металлы и оборудование (13%), включающие железную руду и соответствующую продукцию, которые ввозятся в Узбекистан из Казахстана и Украины.

В 2010 году узбекский экспорт составил 1,2 млн тонн, т.е. около 40% от общего товарооборота. Товарная структура экспорта (см. Иллюстрацию 6 и Таблицу 7 ниже) включает четыре основные категории товаров:

- продукция химической промышленности (36%), а именно, удобрения, которые направляются в Европу, Украину и страны Центральной Азии;
- полезные ископаемые (30%), в частности, соль, сера и другие минеральные продукты, экспортируемые Узбекистаном в Казахстан и другие страны Центральной Азии;
- овощи (14%) в основном состоящие из зерновых, которые экспортируются в Иран и страны Кавказа, а также
- цветные металлы и оборудование (9%), среди которых играют важную роль медь и изделия из меди, предназначенные для турецкого рынка.



Иллюстрация 5: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Узбекистан, 2010 г., в тоннах и %



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





Таблица 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Узбекистан, 2010 г., в тоннах

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Турк	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	0,1	190,0	n/a	26 307,7	0,2	4 569,9	34 128,1
Оружие и боеприпасы	n/a	0,1	n/a	n/a	n/a	1,2	n/a
Изделия из древесины	2 189,2	41 367,1	n/a	552,8	148,7	6 395,5	11 655,4
Основные металлы и оборудование	2,4	14 511,5	2,3	172 550,7	9 054,3	9 761,3	37 657,8
Химическая продукция	589,4	19 580,0	297,8	10 538,3	222,1	18 307,9	6 981,6
Электронное и электротехническое оборудование	244,4	23 659,4	120,3	672,4	577,1	6 765,6	3 346,8
Продукты питания, напитки, табачные изделия	2 773,7	48 115,3	126,4	28 442,2	810,9	3 331,2	4 111,0
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	n/a	21 348,5	n/a	943,6	728,6	1 381,1	686,9
Живые животные и продукты животного происхождения	n/a	12 660,5	n/a	19,2	19,7	849,3	510,5
Минеральные продукты	n/a	405,4	n/a	285 808,9	94 689,1	11 565,4	12 597,7
Различные промышленные товары	13,3	2 089,3	0,0	20,1	34,5	953,1	86,8
Пластмассы	157,5	10 688,6	374,9	3 863,2	171,9	13 808,1	1 931,7
Драгоценные камни и металлы	n/a	2,7	n/a	n/a	n/a	3,8	n/a
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	0,5	19 668,5	2,4	7 526,7	85,2	11 645,0	10 414,0
Шкуры животных, кожа	n/a	46,4	n/a	0,6	4,7	22,5	0,1
Камень, цемент, керамика	7,9	5 184,9	124,1	1 569,7	235,2	5 052,2	10 076,3
Текстильные аксессуары	n/a	29,9	0,0	0,0	7,5	68,0	37,3
Текстиль и текстильные изделия	163,0	1 051,4	10,4	493,0	198,0	4 289,3	516,2
Инструменты и аппаратура	1,2	454,9	1,0	8,7	0,0	12,7	59,4
Растительные продукты	0,1	19 600,7	69,9	700 947,5	5 918,2	1 661,9	17 289,2
Произведения искусства	n/a	1,9	n/a	0,8	n/a	n/a	n/a
<b>Импорт всего</b>	<b>6 142,7</b>	<b>240 657,0</b>	<b>1 129,4</b>	<b>1 240 266,2</b>	<b>112 906,0</b>	<b>100 445,3</b>	<b>152 087,0</b>

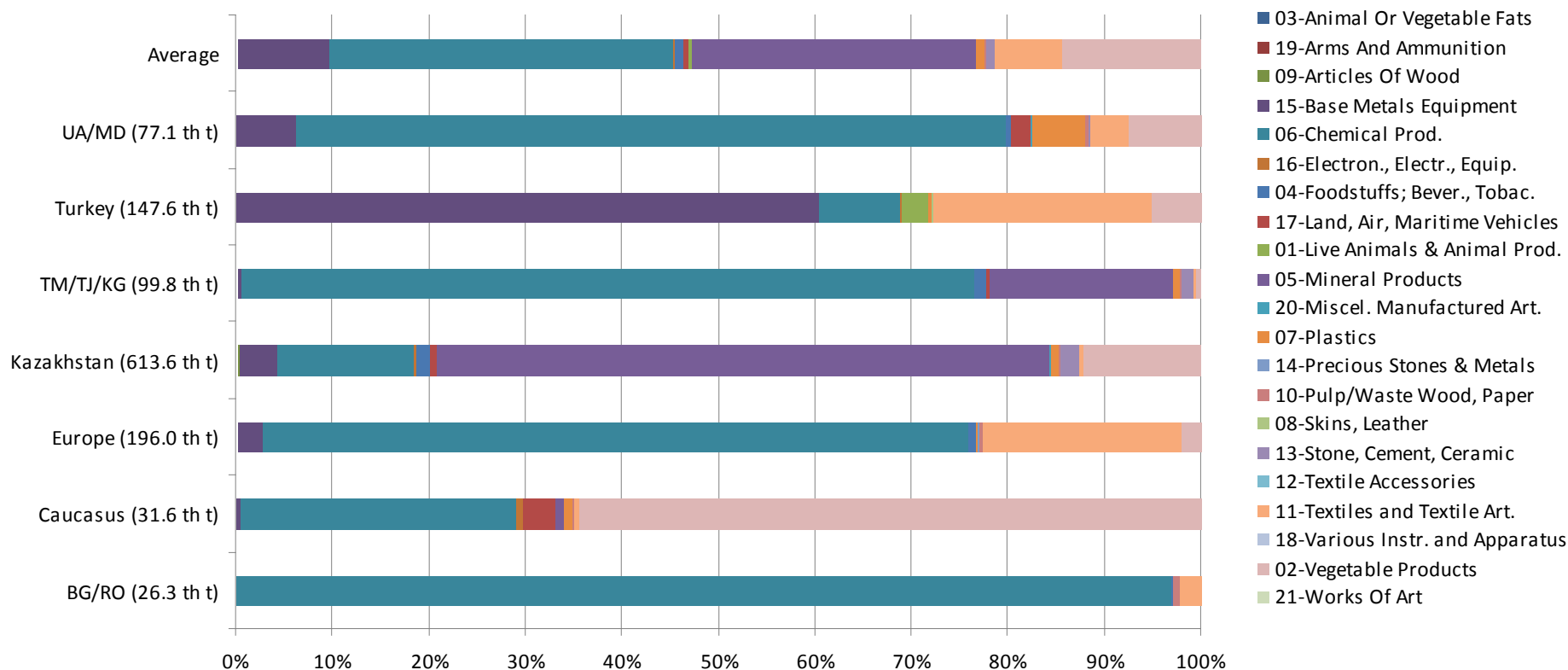
Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade





Логистические процессы и морские магистрали II

Иллюстрация 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Узбекистана, 2010 г., в тоннах и %



Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade







Таблица 7: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Узбекистана, 2010 г., в тоннах

Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Турк	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	n/a	n/a	n/a	1 478,5	8,7	n/a	n/a
Оружие и боеприпасы	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
Изделия из древесины	n/a	179,4	0,1	562,1	141,5	88,9	0,7
Основные металлы и оборудование	n/a	5 081,2	169,4	24 291,8	383,3	89 109,3	4 731,1
Химическая продукция	25 470,6	143 423,4	8 969,3	86 761,6	75 836,5	12 441,4	56 672,4
Электронное и электротехническое оборудование	0,0	58,5	208,4	1 367,0	40,2	132,2	32,5
Продукты питания, напитки, табачные изделия	76,5	1 605,3	8,4	8 819,8	1 235,8	8,6	404,0
Наземные, воздушные, морские транспортные средства	0,4	14,5	1 105,4	3 920,9	331,6	n/a	1 658,8
Живые животные и продукты животного происхождения	2,0	1,5	n/a	104,8	n/a	3 945,6	10,1
Минеральные продукты	n/a	78,0	257,8	389 823,2	18 976,0	n/a	n/a
Различные промышленные товары	n/a	1,1	9,4	297,6	26,1	n/a	12,3
Пластмассы	n/a	349,6	269,2	6 154,1	635,9	522,6	4 241,5
Драгоценные камни и металлы	n/a	82,9	0,0	n/a	n/a	n/a	n/a
Целлюлоза/древесные отходы, бумага	147,2	814,5	52,4	714,3	204,1	19,4	342,5
Шкуры животных, кожа	n/a	18,2	0,0	1,2	0,1	315,4	0,0
Камень, цемент, керамика	n/a	54,1	21,0	11 386,6	1 070,9	n/a	108,0
Текстильные аксессуары	n/a	0,0	0,0	51,3	45,2	0,0	n/a
Текстиль и текстильные изделия	598,7	40 367,8	146,3	2 722,1	439,2	33 373,6	2 990,7
Инструменты и аппаратура	n/a	3,6	0,7	0,1	0,0	0,0	0,0
Растительные продукты	n/a	3 888,3	20 352,7	75 154,4	452,3	7 671,0	5 862,4
Произведения искусства	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
<b>Экспорт всего</b>	<b>26 295,4</b>	<b>196 021,8</b>	<b>31 570,2</b>	<b>613 611,4</b>	<b>99 827,5</b>	<b>147 628,1</b>	<b>77 067,1</b>

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade



На основе анализа приведенных выше данных можно сделать следующие выводы:

- Узбекистан является важным генератором услуг, добавляющих стоимость товарам в Центральной Азии. Значительная доля узбекской торговли (более 80%) приходится на не навалочные грузы;
- основные торговые партнеры Узбекистана - Россия, Китай и Монголия, Тихоокеанский регион – частично находятся за пределами ТРАСЕКА. В регионе ТРАСЕКА одним из важнейших торговых партнеров Узбекистана (около 10% в общем объеме торговых операций) является Казахстан, но соответствующие торговые потоки, скорее всего, перемещаются по коридору «Север-Юг»;
- товарный обмен Узбекистана со странами Европы и ТРАСЕКА составляет до 26% от общего объема торговли страны. Большинство реализуемых товаров частично или полностью пригодны для контейнеризации и могут служить основой для будущих проектов «LOGMOS» в регионе;
- потенциал торговли Узбекистана со странами Европы и ТРАСЕКА близок к балансу. В 2010 году экспорт превысил 668 тыс. тонн, а импорт почти достиг 685 тыс. тонн (не считая Казахстан, в торговле с которым преобладают навалочные грузы).

## 6.2 Задачи мультимодальных перевозок на базе морского транспорта

С учетом целей «LOGMOS», направленных на организацию мультимодальных услуг по непрерывной транспортировке грузов от двери до двери, все компоненты транспортной цепи могут рассматриваться в качестве возможных сегментов проектов «LOGMOS», в зависимости от их значимости для потенциальных торговых потоков «LOGMOS».

Среди наиболее критических аспектов следует упомянуть портовые интерфейсы для операций, услуг, процедур и т.д. между сушей и морем.

### 6.2.1 Система портов и морские линии

*Свободная индустриально-экономическая зона и мультимодальный узел «Навои»*

Свободная индустриально-экономическая зона «Навои» была создана 2 декабря 2008 года.

СИЭЗ «Навои» расположена на площади 564 га в районе города Навои, одного из самых индустриально развитых городов Узбекистана и на расстоянии 100-175 км от Самарканда и Бухары, соответственно, этих крупных городов и промышленных центров Узбекистана.

На территорию СИЭЗ распространяется особый правовой статус, включая налоговый, валютный и таможенный режимы, упрощенный порядок въезда, пребывания и выезда, получение разрешений на предпринимательскую деятельность для нерезидентов Республики Узбекистан. Предусмотрены широкие льготы по уплате налогов, таможенных и других обязательных платежей. Все эти меры рассчитаны на 30 лет с правом пролонгации.

Земельные участки в СИЭЗ сдаются в аренду бесплатно или по минимальной цене в обмен на инвестиционные обязательства.

Несмотря на то, что промышленные приоритеты определены в соответствующих правительственных решениях (в т. ч. высокие технологии, электроника, фармацевтика и т.д.), пока нет ясности в отношении того, какие товары и услуги производятся в зоне, и кто



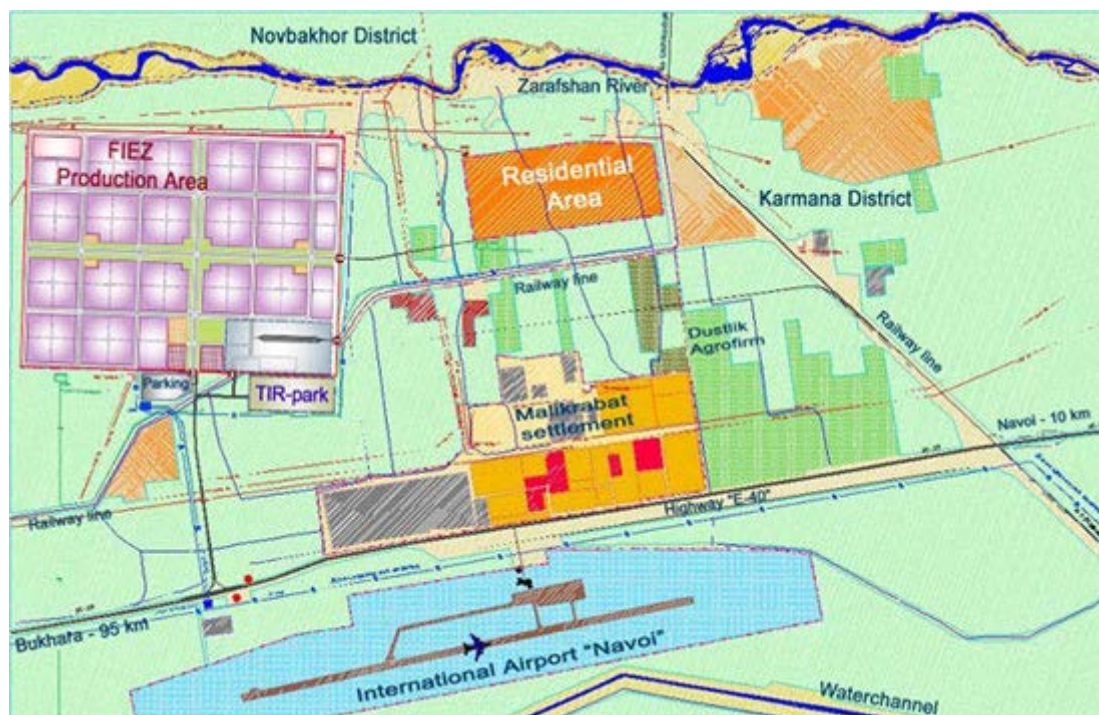
## Логистические процессы и морские магистрали II

выступит в качестве инвесторов и производителей. Очевидно, что это очередной шаг в общей политике импортозамещения в стране.

Для обеспечения максимального доступа к мультимодальному транспорту, СИЭЗ Навои расположена в непосредственной близости от международного аэропорта, автомагистрали Е-40 и основной железнодорожной магистрали.

Географическое положение самого Навои ровно посередине между Европой и Азией обеспечивает эффективное использование воздушных коридоров. Расстояние между Юго-Восточной Азией и Европой через Навои на 1000 км меньше, чем через Дубай (ОАЭ), время в пути короче на 1,5 часа, а экономия топлива составляет 15 тонн для грузовых самолетов В-747.

### Иллюстрация 7: МЛЦ Навои



Эти факты обусловили заключение долгосрочного соглашения между Узбекистаном и Korean Air о создании международного транспортного узла в аэропорту Навои.

Автомагистраль Е-40, проходящая неподалеку от СИЭЗ, является кратчайшим дорожным путем, соединяющим Европу и Китай. Эта магистраль между Китаем и Европой на 1000 км короче по сравнению с существующей через границу Китая с Россией и транспортные расходы меньше на 800 долл. США за каждый грузовик.

Железная дорога дает возможность выхода на рынки стран Центральной Азии, СНГ, Европы, Ближнего Востока и Персидского залива.



Иллюстрация 8: Основные региональные рынки в зоне покрытия МЛЦ Навои



Контейнерные поезда идут из Ташкента в Тегеран 7 дней, а из Ташкента через Тегеран в Стамбул – 10 дней. Все железные дороги региона, ведущие к портам Турции и Ирана на юге и к портам Черного и Балтийского морей на севере, проходят через Навои. Кратчайшее железнодорожное сообщение между Китаем и Европой также проходит через Навои. Маршрут ж/д линии Гузар - Байсун - Кумкурган (построенный за счет гранта 2,0 млн евро ЕС 9,8 км ж/д линии «Термез-Хайратон») обеспечивает кратчайший транзит в Афганистан, Пакистан и Индию.

СИЭЗ связана с автомагистралью Е-40 четырехполосной дорогой (2 км) и международной железнодорожной линией (4,7 км). На территории СИЭЗ проложено 26 км автодорог, обеспечивая шаговый доступ к производственным объектам. У дороги, ведущей к грузовому терминалу, располагаются две парковки для грузовиков TIR площадью по 5 га.

380 гектаров предусмотрено для размещения промышленных предприятий. 14 га предназначены для администрации, таможенной очистки, оформления сертификатов соответствия и происхождения, банковских и других услуг.

Логистика СИЭЗ обеспечивается международным мультимодальным грузовым центром в аэропорту Навои. С августа 2008 года авиакомпания Korean Air осуществляет еженедельные рейсы Сеул – Навои – Милан, а Узбекские авиалинии (совместно с российской авиакомпанией «Московия») – Навои – Ташкент – Москва.

Наземный транзитный потенциал также значителен. Железная дорога – оптимальное безопасное решение для Северной сети поставок НАТО, а автомагистраль и Е-40 создает хорошие потенциальные условия для перевозок по маршруту Европа - Китай через пункт пропуска Достык (Дружба), Казахстан.





**Иллюстрация 9: Размещение МЛЦ Навои в центре международных ж/д коридоров**



*Международный логистический центр «Ташкент»*

Компания логистических услуг «Узвнештранс» осуществляет строительство логистического центра в Ташкенте, которое планируется завершить в начале 2012 года.

Предполагается, что МЛЦ «Ташкент» обеспечит полный спектр услуг по обработке, хранению, таможенному оформлению и транспортировке, в том числе «от двери до двери».

Основные характеристики Проекта:

- Общая площадь – 184 000 кв. м. на территории которого будут расположены следующие объекты:
- 4 крытых склада
- 2 контейнерные площадки
- 3 парковки для легковых автомобилей и 4 парковки для грузовых автомобилей
- Пожарное депо
- Место хранения погрузочно-разгрузочного оборудования
- Водяная насосная станция и станции энергоснабжения
- Железнодорожное сообщение.

МЛЦ находится в Сергелийском районе города Ташкента, и его расположение можно считать оптимальным, как с точки зрения транспортной доступности, так и с точки зрения потенциала самого района. Район удобен как для Ташкента, так и для Ташкентской области.

Центр окружают промышленные зоны, где расположены крупные предприятия, вовлеченные в экспортно-импортные операции.



Имеются свободные площади для создания новых предприятий и строительства новых зданий.

Транспортное сообщение осуществляется в рамках развитой сети автомобильных и железных дорог промышленных зон: центр расположен в 2 км от главной железнодорожной станции Сергели, в 3 км от основной кольцевой дороги Ташкента, в 7 км от Ташкентского международного аэропорта и в 43 км от железнодорожной станции Келес (северная граница с Казахстаном).

Главные объекты МЛЦ «Ташкент»:

- Склад потребительских товаров - 10 800 кв. м с хранением на поддонах,
- Холодильный склад - 7200 кв. м. Различные камеры (+10 / - 40 градусов) для товаров, требующих специальных температурных условий хранения (продукты питания, медикаменты и т.д.),
- Хлопковый склад – 10 800 кв. м, для хлопковой продукции, включая пряжу и другие продукты в кипах,
- Склад-навес – 10 800 кв. м, с электрическим краном грузоподъемностью 10 тонн для длинномерных крупногабаритных металлических изделий, древесины, специального оборудования, жестких конструкций и комплектующих,
- Контейнерная площадка – 11 200 кв. м., для обработки и хранения груженых и порожних контейнеров всех типов.

Идея создания МЛЦ не нова. «Узвнештранс» работал над проектом с 1997 года. В то же время компания Dornier Consulting (Германия) готовила технико-экономическое обоснование проекта. Конференция инвесторов, проведенная в 2000 году, не продемонстрировала достаточного интереса со стороны иностранных и местных компаний в отношении инвестирования в проект. С тех пор ситуация изменилась, параметры нового проекта МЛЦ были существенно уменьшены.

#### *Логистический центр «Ангрен»*

Логистический центр «Ангрен» был создан в 2009 году и до сих пор является крупнейшим центром в Узбекистане. Его акционерами являются «Узавтосаноат» (компания, объединяющая предприятия автомобильной промышленности Узбекистана), «Узбекистон темир йуллари» (Государственная железнодорожная компания), «Узбекнефтегаз» (национальная нефтегазовая компания Узбекистана), «Узкимесаноат» (государственное предприятие химической промышленности Узбекистана), «Узпромстройматериалы» (узбекская компания по производству строительных материалов) и Ассоциация пищевой и масложировой промышленности, каждый из которых владеет 16,66% акций.

Деятельности в ЛЦ «Ангрен» начали в 2010 году на базе железнодорожных услуг предоставляемых станцией «Аблык». Основной задачей ЛЦ является обработка и доставка любых грузов в / из Ферганской долины (анклава Узбекистана) автомобильным транспортом. В 2010 году было перевезено 4,1 млн. тонн грузов, главным образом, комплектующих для автомобилей и автомобилей «GM Узбекистан», нефтепродуктов Ферганского НПЗ и продукции химической промышленности предприятий расположенных в регионе.

Основная причина создания ЛЦ «Ангрен» заключалась в том, что железнодорожное сообщение между Ферганской, Наманганской и Андижанской областями и центральной частью Узбекистана проходит по территории Таджикистана, где часто задерживается нормальное функционирование железнодорожных грузовых перевозок.



В настоящее время на территории ЛЦ «Ангрен» имеются склады, маневровая зона, комбинированный терминал, таможенная зона, мотель и соответствующая инфраструктура. Общая площадь терминала транзитных грузов составляет 8,6 га. Он оборудован для обработки до 22 контейнеров одновременно, хранения до 60 контейнеров и размещения до 1500 тонн на складах.

В 2011 – 2012 гг. с целью развития пропускной способности ЛЦ «Ангрен» планируется инвестировать 30 млн. долл. США. На первом этапе инвестиции в контейнерные мощности в размере 4,3 млн. долл. на площади 7,2 га позволят обеспечить ежегодную пропускную способность до 51 тыс. контейнеров в год.

Это связано с увеличением поставок комплектующих для «GM Uzbekistan». По контракту с немецко-узбекским СП «MAN Auto–Uzbekistan», ЛЦ «Ангрен» закупает 440 контейнеровозов.

В 2005 году банк KFW (Германия) и Кувейтский фонд арабского экономического развития инвестировали 79,395 млн. долл. США в электрификацию железной дороги Ташкент - Ангрен. Железнодорожная администрация Узбекистана установила 50-процентную скидку на тарифы по перевозкам из любой точки страны до ж/д станции Аблык.

Планы строительства железной дороги Ангрен - Пап (Наманганская область Ферганской долины), сталкиваются с серьезными трудностями:

- Ангрен отделен от Ферганской долины горами, поэтому потребуются очень серьезный объем инвестиций (около 2 млрд. долл. США)
- Несмотря на готовность АБР проверить возможности инвестирования в проект, политика Кыргызстана в отношении строительства железной дороги, которая должна соединить Ферганскую долину с Китаем (Кашгар) остается неясной (Китай уже завершил строительство своей части дороги).

Во всяком случае, наличие контейнеров (импорт «GM Uzbekistan») и присутствие контейнеризации грузов для экспорта (пряжа, хлопок, сухофрукты и т.д.) открывает для ЛЦ «Ангрен» перспективу функционирования в качестве контейнерного терминала для экспорта и транзита.

#### *Термезский речной порт*

Единственный международный речной порт в Центральной Азии на реке Амударья - Термез - обеспечивает доступ по реке в Афганистан.

В соответствии с особыми договоренностями со структурами ООН (Всемирная продовольственная программа) порт использовался, когда граница между Узбекистаном и Афганистаном была закрыта.

В 2001 году Узбекистан разрешил использование порта для пропуска невоенных грузов, хотя единственный железнодорожный мост через Амударью, также расположенный в Термезе, по-прежнему был закрыт.

По данным Министерства обороны США, 98% грузов для Северной распределительной сети (NDN) в Афганистане проходит через Узбекистан.

Ежемесячно 16 тыс. тонн грузов транспортируется баржами из Термеза в Хайратон (Афганистан), при этом портовая инфраструктура играет роль распределительного центра и для железнодорожных грузоперевозок.

NDN дает странам ТРАСЕКА хорошие возможности для расширения торговли с Афганистаном. Соглашение о транзитной торговле, заключенное между Афганистаном и Пакистаном в 2011 году, может открыть новый коридор между странами ТРАСЕКА и Южной Азией.





### Хлопковые терминалы

В различных районах Узбекистана насчитывается более 20 хлопковых терминалов.

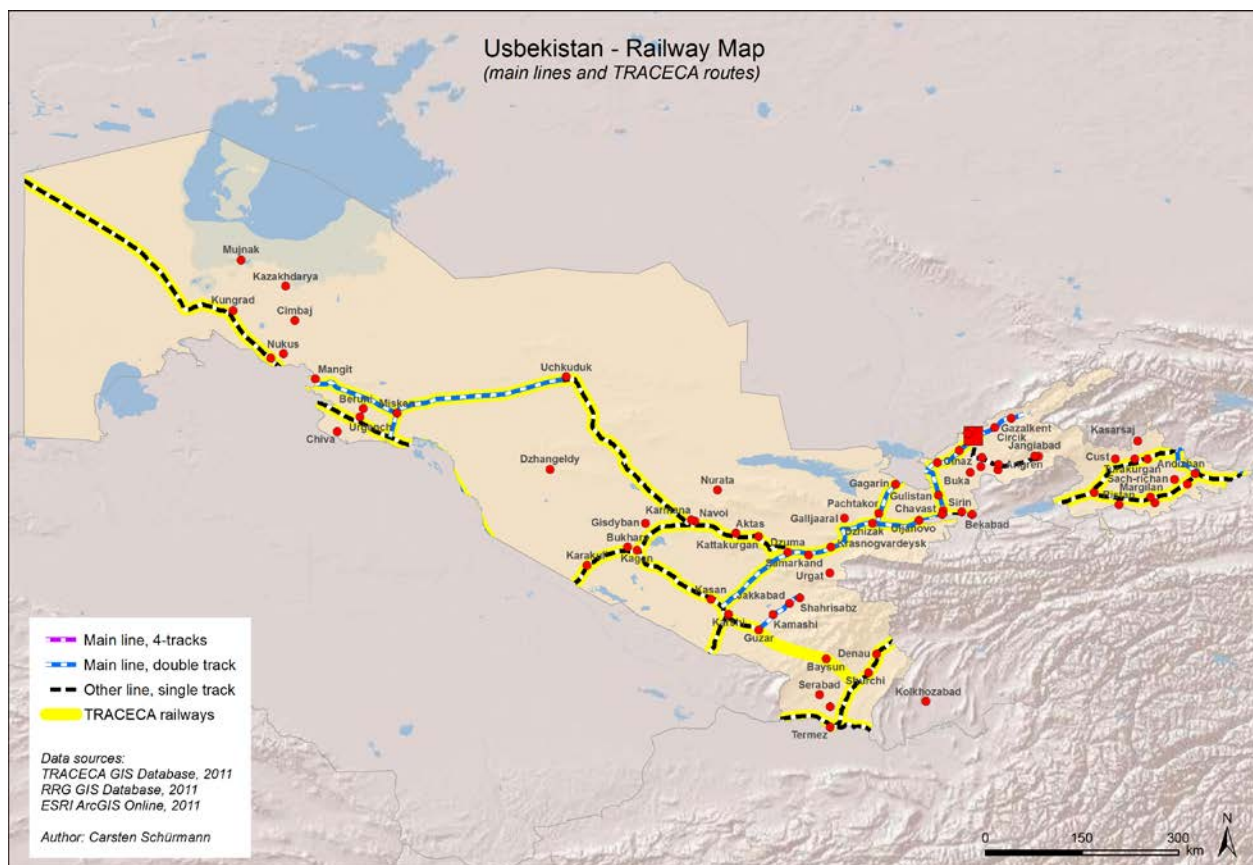
Их деятельность предполагает принятие хлопка из хлопкоочистителей<sup>2</sup>, контроль количества и качества, хранение и отгрузку в соответствии с распоряжениями продавцов и покупателей в зависимости условий договора.

Хотя один из этих терминалов - транзитный терминал в Бухаре - получил грант от ТРАСЕКА в 1998 году и обслуживал поставки оборудования, включая тяжелые погрузчики Kalmar на сумму 2 млн. евро, потенциал этих терминалов для проекта «LOGMOS» невелик. (Грант был предоставлен в рамках общей программы контейнеризации экспорта и импорта Узбекистана).

Это обусловлено не только ограниченной площадью каждого хлопкового терминала, но и тем, что перевозка хлопка в вагонах по-прежнему дешевле, чем в контейнерах. Даже тогда, когда покупатель знает точный пункт назначения хлопка, он для ускорения предпочтет грузовики

## 6.2.2 Наземные перевозки: железнодорожный транспорт

Иллюстрация 10: Железнодорожная карта Узбекистана



Источник: ТРАСЕКА (2011)

Государственная акционерная железнодорожная компания (ГАЗК) ОАО «Узбекистон темир йуллари» была основана в 1994 году на базе Среднеазиатской железной дороги,

<sup>2</sup> Отделяют волокна хлопка от семян.



расположенной на территории Узбекистана. Местные или иностранные частные железнодорожные экспедиторы работают только через соответствующие подразделения «Узбекистон темир йуллари», специализирующиеся на перевозке всех видов навалочных грузов (твердых и жидких) или тарных грузов, включая контейнеры.

ГАЗК подчиняется Кабинету Министров Республики Узбекистан, ее генеральный директор назначается Президентом страны. Головной офис компании находится в Ташкенте. Численность персонала ГАЗК насчитывает 55 000 сотрудников.

С 1993 года ГАЗК является членом ОСЖД. Компания имеет тесные связи с Международным союзом железных дорог, ЭСКАТО, Тасис ЦАРЭС и активно участвует во всех программах ТРАСЕКА.

До сих пор нет разделения между грузовыми и пассажирскими перевозками, с одной стороны, и управлением инфраструктурой, с другой стороны. На этом разделении уже давно настаивают доноры капитала.

Политические соображения на протяжении последних лет приводили к нечеткой расстановке приоритетов и участию ГАЗК в финансировании и реализации государственных проектов, не связанных с железными дорогами, не всегда и не полностью основанных на коммерческих перспективах. Тем самым преимущества в результате существенных структурных изменений в значительной степени были нивелированы.

За счет грузовых перевозок по-прежнему возможно осуществлять перекрестное субсидирование пассажирских перевозок (тарифы регулируются государством), в то время как техническое обслуживание сети, включая ее редко используемые сегменты, приводит к серьезному финансовому бремени, лишая ГАЗК гибкости в ее тарифной политике.

Тем не менее, за последние 5 лет отмечен рост перевозок на 45%, грузов – на 38% и транзита – на 52%. В 2010 году было перевезено 76,5 млн. тонн грузов.

Постоянные проблемы транзита через территорию Туркменистана обусловили строительство железной дороги Ташгузар - Байсун - Кумкурман (стоимостью 2 млрд. долларов США) в обход туркменской территории. Аналогичные проблемы с Таджикистаном привели к созданию центра логистики в Ангрене, задача которого - снизить железнодорожный транзит через Таджикистан до минимума и, наконец, вовсе остановить его.

Правовые основы приватизации все еще находятся в стадии разработки, и в целом, ГАЗК, как государственная компания, была освобождена от приватизации.

ГАЗК намерена приобрести 28 единиц магистральных электровозов, пассажирских и маневровых локомотивов. Размещены заказы на покупку 7 локомотивов к концу 2011 года, а в дальнейшем - по 3-9 единиц в год. Кроме того, 259 локомотивов будут модернизированы и отремонтированы.

Общая протяженность железных дорог составляет 6020 км<sup>3</sup>, из них магистральные составляют 3645 км (колея шириной 1520 мм). На долю железных дорог приходится 90% всех грузоперевозок страны.

Все пять соседних стран имеют ж/д колею шириной 1520 мм. Предусмотрена возможность трансграничной перевалки грузов на стандартную (1435 мм) колею, когда они транспортируются в / из Беларуси (Брест), Украины (Чоп), - Польши и Венгрии, Серакса (Туркменистан) - Ирана и Дружбы (Казахстан) - Китай.

<sup>3</sup> Из них 600 км электрифицированы.



640 км новых железных дорог было построено за последние 10 лет, в том числе Навои - Учкудук - Нукус и Ташгузар - Байсун - Кумкурган (37 мостов и туннелей). Линии Ташкент - Самарканд, Ташкент - Ходжикент и Тукимачи – Ангрэн - электрифицированы.

Показатель плотности железных дорог (протяженность железнодорожной инфраструктуры в метрах на 1000 жителей) Узбекистана является самым высоким в Центральной Азии, одним из самых высоких среди стран СНГ, приближаясь к показателям Португалии или Турции.

Среди перевозимых в настоящее время грузов преобладают бестарные грузы: хлопок, пряжа, пшеница, строительные материалы. Также имеется достаточный объем жидких грузов (в основном, нефть и нефтепродукты), автомобилей и их комплектующих. Контейнеры составляют менее 5% транзитных объемов.

В настоящее время железные дороги приобретают в Узбекистане все большее значение, что связано со строительством железнодорожной ветки Хайратон - Мазари-Шариф (Афганистан). Между ГАЖК и администрацией железных дорог Афганистана был подписан трехлетний контракт на ее эксплуатацию. Коридор активно используется Министерством обороны США (Северная распределительная сеть). Поскольку в Афганистан ежегодно направляется около 150 000 контейнеров, в рамках ТРАСЕКА / «LOGMOS» можно было бы найти логистические решения для их возврата.

Дальнейшее развитие железнодорожной системы регулируется пятилетней программой «Ускорения развития инфраструктурного, транспортного и коммуникационного строительства в 2011 - 2015 гг.» и «Комплексной программой развития и модернизации железнодорожной отрасли в 2009 - 2013 гг.».

Восстановление стареющего и сокращающегося парка вагонов и локомотивов является одной из основных задач ГАЖК, особенно это касается контейнерных платформ (которых не хватает).

На 2011-2015 гг. запланировано производство 2550 грузовых вагонов и восстановление 7110 вагонов. Полезный срок эксплуатации вагонов будет продлен. Все строительные и ремонтные работы выполняются местными заводами и фабриками, принадлежащими ГАЖК.

Приоритетными задачами развития являются следующие:

- Строительство новой железной дороги
- Ускорение движения грузов
- Реабилитация 1030 км путей до 2015 года, реконструкция станций и узлов
- Приобретение 10 новых электровозов (для грузовых поездов) и другого подвижного состава, модернизация существующего парка.

Электрификация сети (в феврале 2012 АБР подписал кредит на сумму 100 млн. долларов для 140,8 км участка Мараканд-Карши<sup>4</sup> и 30-летний кредит ЯАМС в сумме 221 млн. долларов в целях развития 325-километрового участка из Карши в Термез);

- Улучшение каналов связи на волоконно-оптических линиях
- Улучшение контейнерных перевозок

<sup>4</sup> АБР в 1998-2000гг. уже предоставлял два кредита по 70 млн долларов США на проект реконструкции железных дорог.





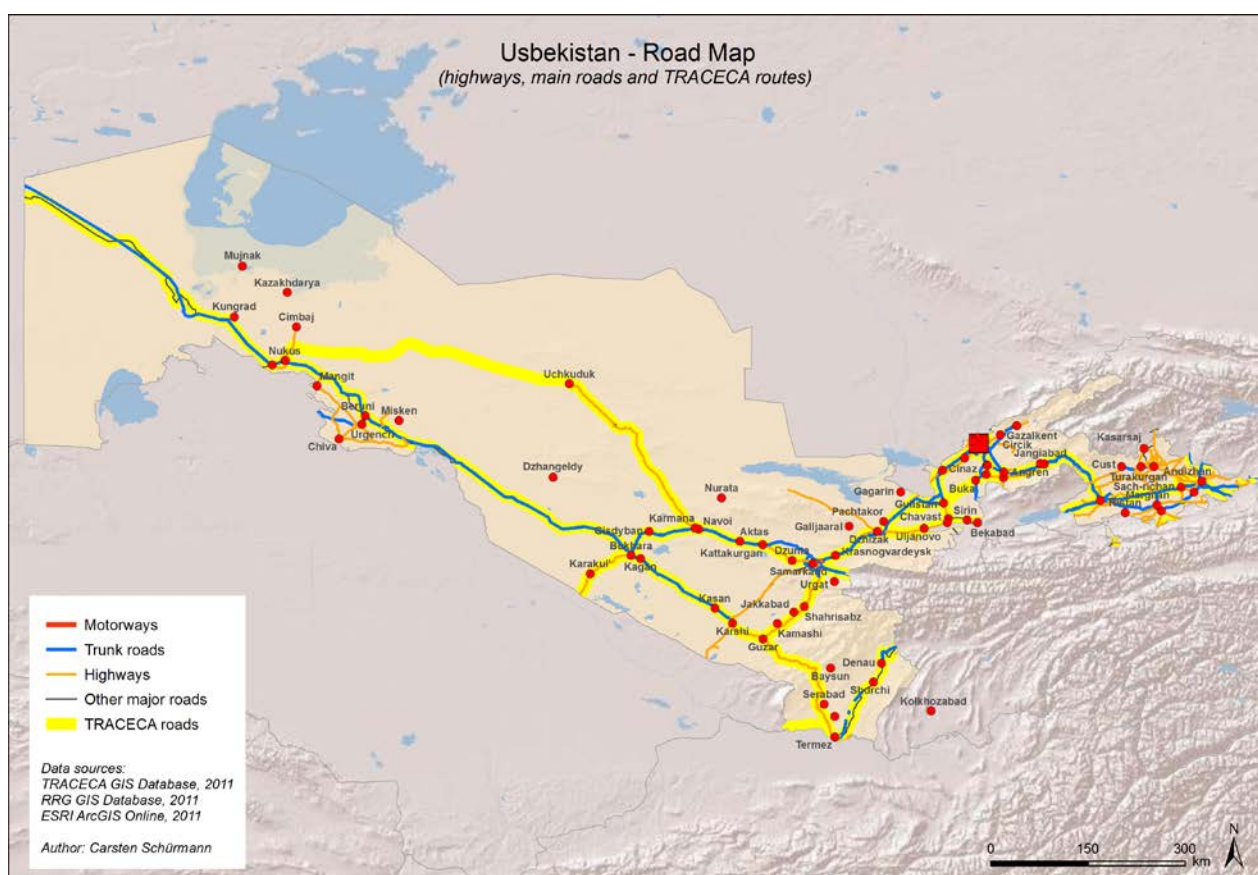
## Логистические процессы и морские магистрали II

- Капитальный ремонт железных дорог, производство элементов конструкций, компонентов, запчастей.

1,73 млрд. долларов США будет инвестировано в дальнейшее развитие железнодорожной системы до 2015 года. В том случае если ситуация в регионе станет четкой и прозрачной в отношении строительства железной дороги, соединяющей Западный Китай (Кашгар) с Ферганской долиной (Ош/Кыргызстан и Андижан/Узбекистан), железнодорожные перевозки на этом маршруте будут значительно облегчены. Следующим шагом станет строительство железной дороги Ангрэн – Пап, и железнодорожная карта Узбекистана станет логически завершенной и полной.

### 6.2.3 Наземные перевозки: автомобильный транспорт

Иллюстрация 11: Карта автомобильных дорог Узбекистана



Источник: ТРАСЕКА (2011)

С 1993 года Государственное акционерное общество «Узавтодор» (Узбекские автомобильные дороги) несет ответственность за содержание и развитие автомобильных дорог в Узбекистане, и до 2003 года Республиканский дорожный фонд являлся подразделением «Узавтодор». Все остальные многочисленные дорожные фонды были ликвидированы.

«Узавтодор» руководствуется в своей деятельности постановлением Правительства Узбекистана «Правила проектирования, строительства, содержания и реконструкции автомобильных дорог». Компания имеет специализированные предприятия по ремонту и техобслуживанию дорог, а также мостов.



С 3 октября 2007 года в Узбекистане действует закон «Об автомобильных дорогах». Наряду с классификацией дорог и положениями о финансировании строительства, обслуживания и реконструкции дорог в зависимости от их категории закон предусматривает регулирование платных автострад.

Сеть автодорог состоит из 3 626 км международных дорог, 16 909 км национальных и 21 995 км местных дорог. Международными являются дороги, соединяющие столицы суверенных стран, входящие в международные сети автомобильных дорог в рамках транснациональных соглашений.



**Таблица 8: Перечень международных автомагистралей Республики Узбекистан**

Номер магистрали	Маршрут	Расстояние (км)
<b>M-34</b>	Ташкент - Душанбе (Таджикистан)	160
<b>M-37</b>	Самарканд - Ашхабад - Туркменбаши (Туркменистан)	365
<b>M-39</b>	Алматы (Казахстан) - Бишкек (Кыргызстан) - Ташкент - Термез	628
	Съезд на Хайратон (Афганистан)	30
	Всего	658
<b>M-41</b>	Бишкек (Киргизия) - Душанбе (Таджикистан) - Термез	191
<b>A-373</b>	Ташкент - Ош (Кыргызстан)	399
	Съезд к аэропорту Sirjali	5
	Всего	404
<b>A-376</b>	Коканд через Таджикистан в Джизак	168
<b>A-377</b>	Самарканд – Айни (Таджикистан)	37
<b>A-378</b>	Самарканд – Карши	138
<b>A-379</b>	Навои – Учкудук	289
<b>A-380</b>	Гузар - Нукус - Бейнеу (Казахстан)	1204
<b>A-381</b>	Хужайли – Ташауз (Туркменистан)	12
	<b>Всего автодорог международного значения</b>	<b>3626</b>

21 декабря 2010 года в Узбекистане была принята рассчитанная на 5 лет Программа «Об ускорении развития инфраструктурного, транспортного и коммуникационного строительства в 2011 - 2015 гг.».

Эта Программа содержит положения, касающиеся не только развития Узбекской национальной автомагистрали (в частности, 648 км четырехполосных асфальтобетонных дорог), но и создания единой системы коммуникаций в сочетании с железнодорожным и воздушным транспортом.

Программа предусматривает строительство и реконструкцию 2306 км автомобильных дорог в 2011–2015 гг. (1410 км четырех - и 288 км двухполосных). В 7 пунктах планируется построить 1910 м мостов и путепроводов.

Наибольшее значение для ТРАСЕКА имеет маршрут Бейнеу (Казахстан) - Кунград - Бухара - Навои - Самарканд - Ташкент – Андижан, поскольку он должен обеспечить эффективную автодорожную связь между Узбекистаном и Кыргызстаном и далее Западным Китаем.

В целом на этом маршруте планируется построить и реконструировать 1008 км автомагистралей, включая все необходимые современные транспортные развязки (2 моста через реку Сырдарья, путепроводы и т.п.). 548 км автодороги будут переведены на осевую нагрузку до 13 тонн (в настоящее время - 10 тонн). 190 км автомагистрали по маршруту Бухара - Карши - Гузар - Термез не только улучшит автомобильное сообщение между Казахстаном, Кыргызстаном и Узбекистаном (поскольку она является частью



автомагистрали Алматы - Бишкек - Ташкент – Термез), но и создаст эффективное автомобильное сообщение с Афганистаном.

Среди других проектов стоит отметить:

- 73 км автомагистрали Самарканд - Гузар;
- Реконструкцию 100 км автомагистрали Ташкент - Ош (Кыргызстан); поскольку она проходит через перевал Камчик, необходимо модернизировать 2 туннеля;
- 22 км Ташкентской окружной дороги;
- Участок 16 км и мост через реку Амударья на автомагистрали Гузар - Бухара - Нукус - Бейнеу.

Эти меры обусловлены следующими причинами:

- Суровый континентальный климат с годовыми колебаниями температуры до 80 градусов по Цельсию требует асфальтобетонного покрытия;
- Постоянный рост объемов национальных автомобильных производств (легковые автомобили «GM Uzbekistan», минибусы «Sam Auto» (Isuzu), грузовики СП «MAN Auto – Uzbekistan») и сравнительно дешевое топливо;
- Рост спроса в соседних странах на транзитный потенциал Узбекистана в обоих направлениях - Север-Юг из / в страны Персидского залива и Афганистан, Восток-Запад - в / из Европы - на Дальний Восток.

## 6.3 Упрощение торговли и транзита

### 6.3.1 Общий обзор

- **Процедуры и формальности** являются **основными барьерами** на пути развития Морских магистралей:
  - необходимо проходить несколько пунктов пересечения границы, в основном, в портах, но также и на сухопутных маршрутах – например, по центральным наземным коридорам: от минимум 2 пункта на одной линии (одно море), до 5 пунктов на линиях, связывающих страны на западном побережье Черного моря со странами на восточном побережье Каспийского моря, и даже больше, если длительный транзит проходит через большее количество стран и требует операций по перегрузке;
  - в рамках морских транспортных цепочек необходим ряд операций по перегрузке на различные виды транспорта, обработке и временному хранению грузов: обычно 3 перегрузки и минимум 6 операций по обработке грузов плюс 2 операции по хранению в случае, если перевозки осуществляются по одному морю, и на несколько операций по обработке больше при перевозках между морями;
  - прошлый и сегодняшний опыт Морских магистралей в других регионах, а также опыт мировой системы контейнерных перевозок показывает, что устранение этих трудностей является основным фактором успеха.
- Процедурный процесс в портах и в пунктах пересечения границы главным образом связан с **законами и нормативными актами о торговле**, но ответственность за выполнение этих законов лежит на операторах транспорта и транзитных цепочек. Значительная часть их деятельности посвящена решению этих непростых вопросов, и они получают соответствующую прибыль благодаря эффективности





своей деятельности. Отношения между учреждениями, с одной стороны (прежде всего таможней, а также министерствами и проверяющими органами), и операторами и клиентами, с другой стороны, зависят от этих функций, которые сочетаются с физическим транзитом и транспортными операциями.

- **Влияние административных и регуляторных барьеров** обычно ощущается еще больше, когда речь идет о перевозках на одном море, поскольку:
  - морские перевозки и транзитные операции в порту требуют больше формальностей, чем при перевозках наземным транспортом, в том числе специального обмена информацией, бумажной документации, и т.д., что с полным правом воспринимается, как усложняющий фактор;
  - это усугубляет слабые стороны интермодального транспорта на базе морских перевозок, в частности, при сравнении с простым автодорожным транспортом;
  - время транзита увеличивается тогда, когда формальности и операции не приведены в соответствие, например, когда перевозка одним видом транспорта не согласована с дальнейшей перевозкой другим видом транспорта, что часто имеет место между морским и железнодорожным транспортом в регионе ТРАСЕКА;
  - затраты возникают не только прямые, но и косвенные, и не только официальные, но и неофициальные, а неофициальные поборы за транзит и другие затраты на операции увеличивают сумму официальных тарифов, налогов и сборов.
- **Общие слабые стороны/барьеры** были определены во всех странах-участницах проекта «LOGMOS» в различной степени и в различных масштабах. Такая диагностика проводилась под ключевым понятием «содействие развитию» заинтересованными сторонами в каждом государстве на двустороннем и региональном уровнях. Барьеры в этой области описываются в перечне "W" (Weaknesses – слабые стороны) различных SWOT-анализов, результаты которых обобщены в следующих документах проекта:
  - «Обзоры стран», как показано далее,
  - Презентации для семинаров и совещаний.
- Среди **решений**, обсуждавшихся на этапе диагностики, был выработан ряд общих **рекомендаций и целей**, которые частично реализованы, запланированы к реализации или рассмотрены в рамках будущих проектов «LOGMOS», и, в более широком плане, в рамках развития интермодального транспорта, включая пункты пересечения границ и порты:
  - Информационные системы и решения / ЭОД в сфере:
    - информирования (клиентов и операторов)
    - заполнения деклараций
    - предварительных уведомлений (для таможни и других органов)
    - взимания сборов, налогов и платежей
  - Концепция «комплексного обслуживания» и ее применение по принципу «Единого окна»
  - Системы и методы управления рисками



## Логистические процессы и морские магистрали II

- Решения по информационному обмену между портами/сообществами Морских магистралей
- Обнаружение и отслеживание (в сотрудничестве с операторами)
- Модернизация/перестройка пунктов пересечения границы
- Обучение (управление, организация ИТ...)

### 6.3.2 SWOT анализ

В следующей главе приведены основные результаты национального SWOT анализа процедур торговли и транзита, действующих в Узбекистане.

Таблица 9: SWOT анализ процедур торговли и транзита

<b>СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Многие международные маршруты проходят по территории Узбекистана;</li><li>• Четко выраженная политическая воля для ускоренного развития и гармонизации транспортных систем и наличие источников финансирования;</li><li>• Существующий опыт перевозок в коридоре ТРАСЕКА, поскольку за прошедшие годы миллионы тонн грузов было перевезено из / в Узбекистан через Каспийское Море и через Кавказ в / из Поти, Батуми (Грузия) а так же через Туркменистан и из / в Лян Юн Ган (Китай) через Казахстан в Узбекистан;</li><li>• Пограничные пункты сравнительно хорошо оснащены для больших объемов транспортных потоков, что может способствовать избирательности на основе анализа менеджмента рисков со стороны Таможенной службы и других пограничных агентств;</li><li>• Проект АМР США по упрощению торговли в Центральной Азии продолжается;</li><li>• Ряд программ технической и финансовой помощи поддерживают политику Правительства: Тасис, Американской торговой палаты, ЯАМС.</li></ul>
<b>СЛАБЫЕ СТОРОНЫ (БАРЬЕРЫ)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Отсутствие членства в ВТО (перспективы вступления неясны);</li><li>• Непрерывная политика импортозамещения;</li><li>• Отсутствие свободного обмена твердых валют (множественность валютных курсов);</li><li>• Запретительные импортные пошлины;</li><li>• Ощутимая неопределенность с приверженностью реформам по упрощению таможенных и торговых реформ и модернизации;</li><li>• Недоверие между таможенными службами, агентствами по упрощению процедур торговли с одной стороны и частным сектором с другой стороны по причине неприкосновенности и отсутствия упрощения процедур таможенного оформления и торговли;</li><li>• Отсутствие практики предварительных электронных деклараций по импорту и экспорту;</li><li>• Отсутствие специалистов в структурах по упрощению.</li></ul>



## Логистические процессы и морские магистрали II

<b>ВОЗМОЖНОСТИ</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Принятие закона о транзите готовится;</li><li>• Предложение правительству Афганистана присоединиться к соглашениям ТРАСЕКА;</li><li>• Присоединение к следующим конвенциям приведет в соответствие национальные нормы и правила с международными:<ul style="list-style-type: none"><li>○ О временном ввозе (от 26 июня 1990 г.),</li><li>○ Об упрощении и гармонизации таможенных процедур (от 18 мая 1973 г.),</li><li>○ Об упрощении формальностей в торговле товарами (от 25 марта 2003 г.),</li><li>○ Об общем транзите (от 20 мая 1987 г.).</li></ul></li><li>• Продолжение переговоров о вступлении в ВТО, либерализация импорта;</li><li>• Внедрение предварительных электронных таможенных деклараций для импорта и транзита;</li><li>• Внедрение концепции «комплексного обслуживания» в пунктах пересечения границы, сокращение задержек в процедурах оформления;</li><li>• Начало разработки стратегии по упрощению процедур торговли;</li><li>• Необходимость проведения таможенной политики, позволяющей сократить время выпуска товаров на рынки, и принятия ряда документов:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Пилотные электронные системы «Единого окна» (SWS)</li><li>○ Пилотные проекты по интегрированному / комбинированному управлению границами</li><li>○ Пилотная программа таможенной экспертизы в целях снижения рисков.</li></ul></li></ul>
<b>УГРОЗЫ</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Изменение политического баланса в Афганистане и дальнейшее распространение экстремизма в Центральной Азии;</li><li>• Продолжение задержек и затрат вследствие непоследовательных решений таможи и других пограничных агентств и их неприкосновенностью;</li><li>• Задержки в реализации мер по упрощению транзита / перевалки грузов.</li></ul>