

ENPI 2011 / 264 459

Логистические процессы и морские магистрали II

Обзор страны

УЗБЕКИСТАН

Май 2012 г.



Проект финансируется
Европейским Союзом

 egisInternational

DORNIER
CONSULTING

Проект осуществляется
Egis International / Dornier Consulting



СОДЕРЖАНИЕ

1	ВВЕДЕНИЕ	6
2	НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА	8
3	ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА	10
4	НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА	14
5	ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР УЗБЕКИСТАНА	16
6	СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ	17
6.1	Задачи рынка.....	17
6.1.1	<i>Национальная торговля: экспорт и импорт</i>	17
6.1.2	<i>Торговые партнеры в регионе ТРАСЕКА</i>	21
6.2	Задачи мультимодальных перевозок на базе морского транспорта	26
6.2.1	<i>Система портов и морские линии</i>	26
6.2.2	<i>Наземные перевозки: железнодорожный транспорт</i>	32
6.2.3	<i>Наземные перевозки: автомобильный транспорт</i>	35
6.3	УПРОЩЕНИЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА.....	38
6.3.1	<i>Общий обзор</i>	38
6.3.2	<i>SWOT анализ</i>	40
7	ПИЛОТНЫЕ-ПРОЕКТЫ, ОТОБРАННЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТОВ ММ I И МЛЦ	42



ПЕРЕЧЕНЬ ТАБЛИЦ

Таблица 1: Двусторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»	11
Таблица 2: Многосторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»	13
Таблица 3: Проекты, осуществляемые в Узбекистане при поддержке МФО	16
Таблица 4: Распределение торговых партнеров Узбекистане	18
Таблица 5: Торговый потенциал Узбекистана со странами ТРАСЕКА и Европой.....	19
Таблица 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Узбекистан	23
Таблица 7: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Узбекистана.....	25
Таблица 8: Перечень международных автомагистралей Республики Узбекистан.....	37
Таблица 9: SWOT анализ процедур торговли и транзита.....	40
Таблица 10: Отобранные пилотные проекты в Узбекистане	42

ПЕРЕЧЕНЬ ИЛЛЮСТРАЦИЙ

Иллюстрация 1: Политическая карта Узбекистана	5
Иллюстрация 2: Торговые партнеры Узбекистана.....	17
Иллюстрация 3: Торговые партнеры Узбекистана, торговый потенциал	18
Иллюстрация 4: Торговый потенциал Узбекистана со странами ТРАСЕКА и Европой	20
Иллюстрация 5: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура импорта в Узбекистан.....	22
Иллюстрация 6: Потенциал торговли с регионом ТРАСЕКА – Товарная структура экспорта из Узбекистана.....	24
Иллюстрация 7: МЛЦ Навои	27
Иллюстрация 8: Основные региональные рынки в зоне покрытия МЛЦ Навои.....	28
Иллюстрация 9: Размещение МЛЦ Навои в центре международных ж/д коридоров	29
Иллюстрация 10: Железнодорожная карта Узбекистана	32
Иллюстрация 11: Карта автомобильных дорог Узбекистана	35



СПИСОК АББРЕВИАТУР

GM	General Motors (Дженерал моторз), крупнейшая американская автомобильная корпорация
LOGMOS	Логистические процессы и морские магистрали
NDN	Северная распределительная сеть
SWS	Система «Единого окна»
АБР	Азиатский банк развития
АМР США	Агентство США по международному развитию
ВБ	Всемирный банк
ВТО	Всемирная торговая организация
ГАЗК	Государственная акционерная железнодорожная компания
ЕБРР	Европейский банк реконструкции и развития
ЕИБ	Европейский инвестиционный банк
ЕС	Европейский Союз
ЕСТР	Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки
ЕЭК ООН	Европейская экономическая комиссия ООН
КДПГ	Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов
ЛЦ	Логистический центр
МДП	Международные дорожные перевозки
МЛЦ	Международный логистический центр
ММ	Морские магистрали
МПК ТРАСЕКА	Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА
ОАО	Открытое акционерное общество
ОАЭ	Объединенные Арабские Эмираты
ООН	Организация Объединенных Наций
ОПЕК	Организация стран – экспортеров нефти
ОСЖД	Организация сотрудничества железных дорог
ПМАДК	Постоянная международная ассоциация дорожных конгрессов
СИДА	Шведское агентство международного сотрудничества в области развития
СИЭЗ	Свободная индустриально-экономическая зона
СЛКП	Европейское соглашение о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах
СНГ	Содружество Независимых Государств
СПС	Соглашение о партнерстве и сотрудничестве



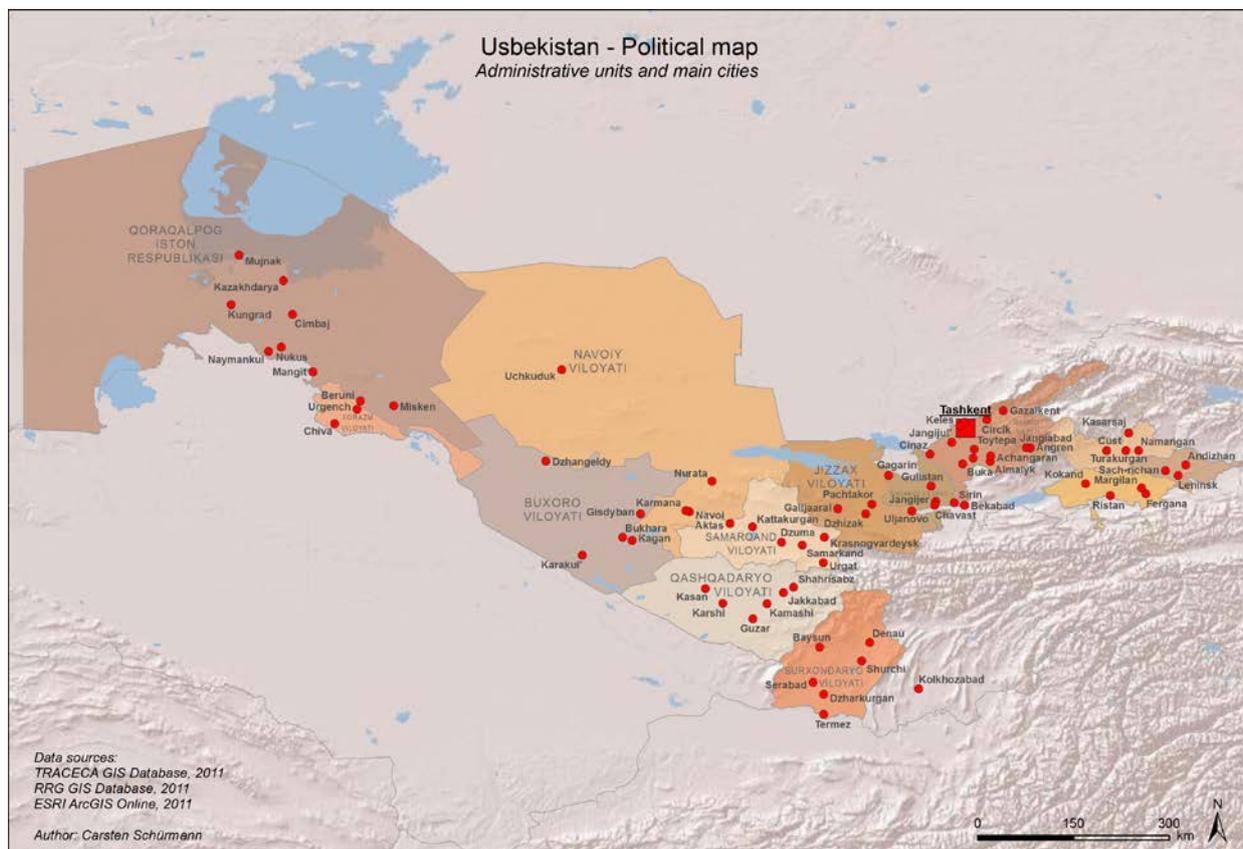
Логистические процессы и морские магистрали II

СССР	Союз Советских Социалистических Республик
США	Соединенные Штаты Америки
ТАСИС	Техническая помощь Содружеству Независимых Государств
ТРАСЕКА	Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия
ЦАРЭС	Программа Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества
ЭОД	Электронный обмен данными
ЭСКАТО ООН	Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана ООН
ЯБМС	Японский банк для международного сотрудничества
ЯАМС	Японское агентство международного сотрудничества





Иллюстрация 1: Политическая карта Узбекистана



Источник: ТРАСЕКА (2011)



1 ВВЕДЕНИЕ

Узбекистан представляет собой один из крупнейших рынков Центральной Азии и имеет одну из самых развитых экономик в восточной части коридора ТРАСЕКА. Узбекистан имеет общие границы с Афганистаном, Казахстаном, Кыргызстаном, Таджикистаном и Туркменистаном.

Узбекистан – уникальная страна в Центральной Азии, поскольку грузы должны пересекать границы двух стран прежде чем доехать до моря¹.

Поскольку страна не имеет выходов к морю, грузы, направляющиеся из Узбекистана, пересекают границы, как минимум, двух стран, чтобы достичь морского побережья:

- Восток – через Казахстан в Китай и Россию
- Юго-Восток – через Афганистан в Пакистан (причем в отсутствие железнодорожной линии или безопасной автомагистрали)
- Юг – через Туркменистан в Иран
- Запад – через Туркменистан к Каспийскому морю и далее через двух кавказских стран к Черному морю
- Север – через Казахстан в Россию, страны Балтии, Европу.

В силу своего географического положения Узбекистан сталкивается с серьезными проблем в обеспечении транспортной и следовательно торговой независимости.

Однако такое положение значит что через территорию страны проходит целый ряд международных транспортных коридоров:

- 3 железнодорожного коридора ОСЖД (№ 1,8, 10)
- Транспортный мультимодальный коридор Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА)
- 2 автомобильного европейского маршрута (Е40 и Е60).

Транспортная сеть Узбекистана включает 7 тыс. км железных дорог, 183 тыс. км автодорог и 1 речной порт. Существующие мощности позволяют обработать 1 млрд. тонн железнодорожных грузов.

В связи с этим можно выделить следующие выявленные проблемы:

- для автомобильного транспорта: недостаточное наличие дорог в хорошем техническом состоянии, что приводит к снижению скорости и увеличению времени транзита;
- для железнодорожного транспорта: устаревший подвижной состав и частая нехватка подходящих вагонов в достаточном количестве из-за неправильного использования или запоздалого, несвоевременного возврата пользователями, ограниченная пропускная способность автомобильных дорог и железнодорожных путей, медленное обновление инфраструктуры, низкий оборот контейнеров из-за нехватки возвратного трафика.

В целях устранения вышеуказанных недостатков Узбекистан стал членом ряда международных организаций (в частности, ЕЭК ООН, ЭСКАТО, ЦАРЭС, ПМАДК и ОСЖД). С 1993 года является страной - участницей МПК ТРАСЕКА. С тех пор основное

¹ Единственная другая страна в мире – Лихтенштейн.



Логистические процессы и морские магистрали II

многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию Коридора Европа-Кавказ-Азия подписали 12 стран-участниц: Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Кыргызстан, Казахстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Украина и Узбекистан.



2 НАЦИОНАЛЬНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ ПОЛИТИКА

Политика Узбекистана в области транспорта определяется следующими документами:

- Программа «Об ускорении развития инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства в 2011-2015 годах», принятая в Узбекистане 21 декабря 2010 г.

Документ определяет развитие и строительство транспортных коммуникаций путем привлечения иностранных и местных инвестиций, использования современных технологий и обновления производственных мощностей:

- Дальнейшее развитие Узбекской национальной автомагистрали;
 - Модернизация железных дорог, электрификация, поставки локомотивов и вагонов;
 - Внедрение и дальнейшее развитие мультимодальных перевозок;
 - Создание новых транспортных коридоров, увеличение транзита;
 - Реконструкция и создание современной инфраструктуры вдоль Узбекской национальной автомагистрали и на международных железнодорожных маршрутах;
 - Импорт дорожно-строительной техники, современных экономических технологий и материалов.
- «Концепция развития автомобильных дорог» от 3 марта 2006 г.

Основной задачей Концепции является обеспечение безопасной и экономически целесообразной сети автомобильных дорог на территории Республики Узбекистан, уменьшая зависимость от каких-либо доступных транзитных стран путем предложения многовариантности дорожных альтернатив.

Она также включает в себя положения, касающиеся активизации сотрудничества с международными организациями и региональными интеграционными структурами (ТРАСЕКА, Транс-афганским транспортным коридором, ЭСКАТО и др.), привлечения инвестиций международных финансовых институтов в проекты дорожного строительства.

- «Концепция повышения эксплуатационной надежности мостовых сооружений, расположенных на автомобильных дорогах в 2008-2015 гг.»
- «План развития железнодорожных транспортных коммуникаций до 2020 г.»

С точки зрения проекта «LOGMOS» наиболее важные положения программы и концепций касаются следующих вопросов:

- Развитие транспортной инфраструктуры за счет расширения дорожной сети и строительства объездных дорог, увеличения пропускной способности железных дорог и терминалов (типа «сухой порт»);
- Обновление подвижного состава;
- Улучшение инвестиционного климата путем реализации государственно-частного партнерства;
- Обеспечение доступа и качества транспортных услуг за счет развития международных транспортных коридоров, расширения реализации контейнерных и контрейлерных технологий, сокращения времени доставки и



Логистические процессы и морские магистрали II

времени, проводимого в пунктах пересечения границы, внедрения электронного документооборота.

Приоритетные задачи состоят в:

- В области железнодорожного транспорта восстановлении инфраструктуры вдоль международных транспортных коридоров, расширении пропускной способности железнодорожных станций, увеличении крейсерской скорости поездов и сокращении времени доставки и развитии сети логистических центров;
- Автомобильный транспорт: расширение дорожной сети и улучшение технологий автомобильных перевозок;
- Эффективная транспортная поддержка внешней торговли и увеличение транзитных грузопотоков;
- Совместная разработка и осуществление транзитных транспортных технологий и сквозных тарифов с соседними странами;
- Содействие развитию мультимодальных перевозок и открытию новых маршрутов контейнерных перевозок;
- Создание логистических центров для транспортировки, обработки и хранения грузов и т.д.

За исключением Афганистана (который до сих пор не имеет надежного транзитного потенциала), все остальные страны, окружающие Узбекистан, входят в СНГ, и все транспортные коридоры проходят через 1-3 границы бывшего СССР. В силу этого обстоятельства Узбекистан поддерживает все соглашения СНГ в области транспорта (тарифная политика, администрация и т.д.)

Узбекистан подписал более 40 международных конвенций (в частности, в Брюсселе в 1950, 1983, 1986 гг., в Вене в 1968 г., в Женеве в 1956, 1970, 1972, 1975, 1978, 1982, 1994 гг., Нью-Йорке в 1975 г., в Риме в 1988 г.), а так же многонациональных и двусторонних соглашений (более 100).

В перспективе реализации проекта «LOGMOS» большую роль могли бы сыграть Соглашения о координации деятельности железнодорожного транспорта и о сотрудничестве в области регулирования транзитных перевозок между Азербайджанской Республикой, Грузией, Туркменистаном и Республикой Узбекистан (Серахс, 13 мая 1996 г.). Однако ряд инфраструктурных проблем (возврат порожних вагонов по Каспийскому морю, низкая пропускная способность портов Грузии и др.), а также различные политические трудности препятствуют развитию этого перспективного транспортного коридора.



3 ЗАКОНОДАТЕЛЬНАЯ БАЗА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТА

С 1991 года правовые основы страны претерпевают относительные происходящие изменения. Национальное законодательство в настоящее время охватывает все области транспорта и включает следующие законодательные акты:

- Воздушный кодекс Республики Узбекистан от 7 мая 1993 года;
- Устав внутреннего водного транспорта Республики Узбекистан, утвержденный постановлением Кабинета Министров от 25 февраля 1997 года;
- Закон Республики Узбекистан от 29 августа 1998 года «Об автомобильном транспорте»;
- Закон Республики Узбекистан от 15 апреля 1999 года «О железнодорожном транспорте»;
- Постановлением Кабинета Министров от 9 сентября 2000 года введено в силу Положение «О совершенствовании регулирования транспортно-экспедиторской деятельности». Оно регулирует отношения между потребителями, экспедиторами и перевозчиками, государственными и частными, так и частными, а также их права, обязанности и ответственность;
- Закон Республики Узбекистан от 3 октября 2007 года «Об автомобильных дорогах»;
- Устав железных дорог Республики Узбекистан, утвержденный постановлением Кабинета Министров от 23 октября 2008 года.

Кроме того, существует Специальная комиссия Кабинета Министров Республики Узбекистан по вопросам транспорта и транспортных коммуникаций. Ее создание было утверждено Постановлением Кабинета Министров от 6 марта 2009 года. Основные задачи Комиссии состоят в оптимизации, повышении эффективности и совершенствовании грузовых и пассажирских перевозок, устойчивом развитии транспортной системы и транспортных коммуникаций, расширении международного сотрудничества в области транспорта и развитии транснациональных транспортных коридоров.

Комиссия состоит из представителей Министерств и других государственных агентств, связанных с транспортом, а также общественных объединений перевозчиков, экспедиторов и логистов. Ее задачи включают:

- Координацию развития железнодорожного, автомобильного, речного и воздушного транспорта путем разработки и реализации комплексных концепций перспективного развития Единой Транспортной Системы страны;
- Рассмотрение предложений и оценка проектов по развитию транспортной сети и логистических систем, строительству новых транспортных коммуникаций, повышающих их пропускную способность и эффективность использования;
- Оказание содействия в привлечении инвестиций, включая иностранные, в строительство, реконструкцию и модернизацию транспортных коммуникаций, обновление подвижного состава, а также контроль реализации инвестиционных проектов;
- Участие в переговорах и мероприятиях с другими странами на двустороннем и многонациональном уровне в целях эффективного развития международной сети транспортных коридоров.



Логистические процессы и морские магистрали II

В целом законодательство Республики Узбекистан в области транспорта хорошо адаптировано к требованиям международного права и соответствует международным конвенциям.

Узбекистан соответствует требованиям транспортных документов ЕЭК ООН и является участником 17 из них, в том числе СЛКП, ЕСТР, СПС, конвенции КДПГ, конвенции МДП, Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах и Таможенной Конвенции по контейнерам.

В течение следующего года планируется принятие национального Закона Республики Узбекистан «О транзите».

В дополнение к национальному законодательству в области транспорта, Узбекистан установил двусторонние (см. Таблицу 1) и многосторонние (см. Таблицу 2) отношения со странами-бенефициарами проекта «LOGMOS»

Таблица 1: Двусторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»

Страны	Области транспорта				Таможня
	Морские пути	Автодороги	Железные дороги	Общие вопросы	
Азербайджан		О международных автомобильных перевозках 27.05.1996	О взаимоотношениях в области международного железнодорожного сообщения 27.05.1996		О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных вопросах 27.05.1996
Армения		О международных автомобильных перевозках 20.08.1992			
Болгария		О международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов 24.06.1998			
Грузия		О международных автомобильных перевозках 04.09.1995			
Казахстан		О	О координации	О транзитной	О



Логистические процессы и морские магистрали II

		международных автомобильных перевозках 20.03.2006	железнодорожных перевозок 02.06.1997	перевозке пассажиров, грузов и багажа, обеспечении их сохранности и безопасности при следовании по автомобильным и железнодорожным магистралям РК и РУ 27.03.1998	сотрудничество в таможенных вопросах 31.10.1998
Кыргызстан		О международных автомобильных перевозках 04.09.1996			
Молдова		О международных автомобильных перевозках 21.11.1995			О сотрудничестве и взаимном признании таможенных документов и таможенных сборов 30.03.1995
Румыния		О сотрудничестве в области автомобильных транзитных перевозок 06.06.1996			
Таджикистан					
Туркменистан	О международном речном пассажирском и грузовом сообщении 27.11.1996	О международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов 16.01.1996	О взаимоотношениях в области международного железнодорожного сообщения 16.01.1996 О сотрудничестве в области	Об основных принципах взаимоотношений в области транспорта и связи 14.04.1993	Об основах таможенных отношений 28.08.1993 О сотрудничестве и взаимной помощи в таможенных



Логистические процессы и морские магистрали II

			регулирования транзитных перевозок железнодорожным транспортом 21.09.2000		вопросах 16.01.1996
Турция		О международных автомобильных перевозках 28.04.1992			
Украина		О международных автомобильных перевозках 20.02.1993	О координации деятельности железнодорожного транспорта 20.02.1993	О сотрудничестве в области транспорта 20.02.1993 О сотрудничестве в области грузовых перевозок 30.02.1994	О сотрудничестве в таможенных вопросах 05.12.1996

Таблица 2: Многосторонние соглашения со странами-бенефициарами «LOGMOS»

Страны-участницы	Название соглашения	Место и дата подписания
Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан	Об основах правового сотрудничества в области транспорта	Бишкек, 23.04.1992
Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан	О координации деятельности железнодорожного транспорта	Бишкек, 23.04.1992
Азербайджан, Грузия, Туркменистан, Узбекистан*	О координации деятельности железнодорожного транспорта	Сарахс, 13.05.1996
Азербайджан, Грузия, Туркменистан, Узбекистан*	О сотрудничестве в области регулирования транзитных перевозок	Сарахс, 13.05.1996

Узбекистан также подписал Межправительственное соглашение по сети Трансазиатских железных дорог (Пусан, Южная Корея, 10.11.2006).



4 НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА И ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО В СФЕРЕ ТОРГОВЛИ И ТРАНЗИТА

Основным документом, регулирующим торговлю и транзитные операции в Узбекистане, является Таможенный Кодекс Республики Узбекистан. Закон Республики Узбекистан «О транзите» находится в процессе разработки и обсуждения. До его принятия применимы положения о таможенном регулировании транзита, подготовленные таможенным комитетом Республики Узбекистан и зарегистрированные в Министерстве юстиции.

В дополнение к этому, в поддержку стремления страны к привлечению дополнительных транзитных грузопотоков через ее территорию, было издано несколько правовых актов по железнодорожному, автомобильному, воздушному и речному транспорту.

Однако, несмотря на эти усилия, многие операторы сообщают о значительных расхождениях в таможенных формальностях, например, между положениями Конвенции МДП и действующими правилами и нормами, которым им приходится следовать, несмотря на генерирование дополнительной «бумажной работы». С учетом количества проверок на границе (например, фитосанитарный, ветеринарный и/или радиологический контроль), задержек и дублирования таможенных проверок (грузы, как правило, проверяются как на пункте пересечения границы, так и на внутренней таможне) существует очевидная потребность в упрощении существующих процедур и правил.

Однако проверка случаев задержки грузов обычно показывает, что она происходит по вине грузоотправителей или даже водителей (недостаточное число копий документов, ошибки в документации и т.д.)

Адаптация и реализация международных таможенных конвенций является основной проблемой для Узбекистана. Перечень основных международных конвенций, к которым присоединился Узбекистан, включает в настоящее время следующие документы:

- О создании Совета таможенного сотрудничества (от 15.12.1950, Брюссель, присоединение 28.07.1992);
- О дорожном движении (от 08.11.1968, Вена, присоединение 28.12.1994)
- О дорожных знаках и сигналах (от 08.11.1968, Вена, присоединение 28.12.1994)
- О международной перевозке грузов с применением книжки МДП (конвенция МДП) (от 14.11.1975, Женева, присоединение 31.08.1995)
- Конвенция о Договоре дорожной перевозки грузов (КДПГ) (от 19.05.1956, Женева, присоединение 31.08.1995)
- Конвенция о транзитной торговле внутриконтинентальных государств (от 08.07.1965, Нью-Йорк, присоединение 22.12.1996)
- Протокол к КДПГ (от 05.07.1978, Женева, присоединение 30.08.1996)
- О согласовании условий проведения контроля грузов на границе (от 21.10.1982, Женева, присоединение 30.08.1996)
- Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров (от 02.12.1972, Женева, присоединение 30.08.1996)
- О таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (от 21.01.1994, Женева, присоединение 30.08.1996)



Логистические процессы и морские магистрали II

- О Гармонизированной системе описания и кодирования товаров (от 24.06.1986, Брюссель, присоединение 28.08.1998)
- Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР) (от 01.07.1970, Женева, присоединение 29.08.1998)
- Конвенция о налоговом обложении дорожных перевозочных средств, используемых для международной дорожной перевозки грузов (от 14.12.1956, Женева, присоединение 29.08.1998)
- О временном ввозе коммерческих дорожных транспортных средств (от 18.05.1956, Женева, присоединение 25.12.1998)
- Соглашение о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок (СПС) (от 01.09.1970, Женева, присоединение 25.12.1998).

Другие международные конвенции находятся в стадии рассмотрения, задача заключается в приведении национальных норм и правил в соответствие с международными.

В будущем будет рассмотрено внедрение электронного обмена данными на таможне. В 2011 году правительство Узбекистана утвердило закон, в соответствии с которым в первую очередь импортные товары (электроника, бытовая техника, и т.д.) должны быть промаркированы штрих-кодом на таможне во время очистки. Сама система должна заработать в течение 2012 года. В настоящее время она проходит тестирование с участием потенциальных пользователей в целях выявления потенциальных технических недостатков. Система призвана содействовать ускорению процедур таможенной очистки на границе, исключению возможных ошибок при заполнении таможенных деклараций и т.д. Однако импортеры уверены, что система направлена на предотвращение контрабанды, поскольку границы по-прежнему остаются достаточно прозрачными.

Двусторонние соглашения Республики Узбекистан в области таможенного сотрудничества представлены в Таблице 1 выше.



5 ИНВЕСТИЦИИ В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЙ СЕКТОР УЗБЕКИСТАНА

МПК ТРАСЕКА признает наличие торгово-транзитного потенциала Республики Узбекистан и активно поддерживает проекты донорских организаций технической помощи в стране.

Развитию транспортной и логистической инфраструктуры в Республике Узбекистан способствовали Международные Финансовые Организации и следующие инвестиционные проекты были успешно реализованы в предыдущие годы.

Таблица 3: Проекты, осуществляемые в Узбекистане при поддержке МФО

Название проекта	Год утверждения	Подсектор	Общая стоимость проекта	Финансирование МФО
ЦАРЕС Коридор 6 Электрификация линии Мароканд - Карши (140 км) и реконструкция локомотивного депо	2011	Железные дороги	168,6 млн. \$	98 млн. \$ (АБР)
ЦАРЕС Коридор 2 Автодорожная Инвестиционная Программа II	2011	Автодороги	160 млн. \$	130 млн. \$ (АБР)
ЦАРЕС Коридор 2 Автодорожная Инвестиционная Программа, Проект 2	2011	Автодороги	289 млн. \$	240 млн. \$ (АБР)
ЦАРЕС Коридор 2 Автодорожная Инвестиционная Программа, Проект 1	2010	Автодороги	146 млн. \$	115 млн. \$ (АБР)
ЦАРЕС Автодорожный Региональный Проект	2007	Автодороги	173.5 млн. \$	75.3 млн. \$ (АБР)
Электрификация линии Карши - Ташгузар - Байсун - Кумкурган - Термез (325 км)	2004	Железные дороги	348,8 млн. \$	111,1 млн. \$ (ЯБМС)
Проект модернизации локомотивов	2001	Железные дороги	68 млн. \$	68 млн. \$ (ЕБРР)
Проект Модернизации Железных Дорог	2000	Железные дороги	155 млн. \$	70 млн. \$ (АБР) 5 млн. \$ (ОПЕК)
Модернизация грузовых перевозок и менеджмента железной дороги	1999	Железные дороги	40 млн. \$	40 млн. \$ (ЕБРР)
Реабилитация Дорог	1998	Автодороги	83.5 млн. \$	50 млн. \$ (АБР)
Реабилитация Железных Дорог	1998	Железные дороги	100 млн. \$	55.6 млн. \$ (АБР)



6 СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ

6.1 Задачи рынка

6.1.1 Национальная торговля: экспорт и импорт

Мировые торговые партнеры

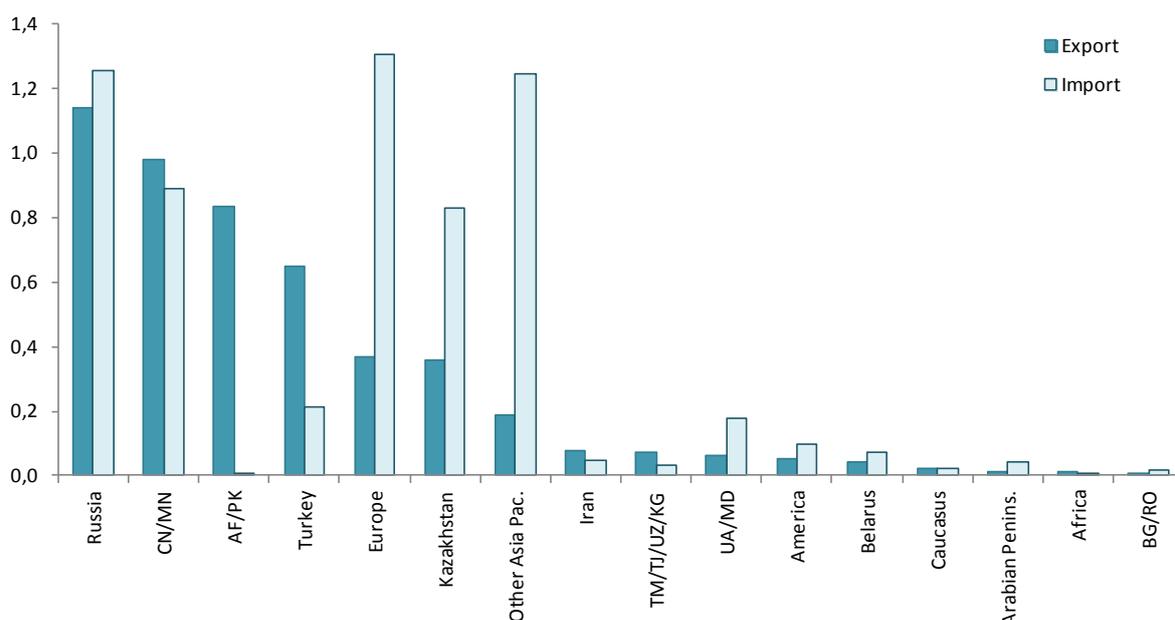
Узбекистан является важным торгово-экономическим субъектом в Центральной Азии. Страна ведет торговлю с рядом партнеров в Азии, Европе, Тихоокеанском регионе и на Ближнем Востоке. Кроме того, на Узбекистан приходится значительная доля объемов торговли между странами ТРАСЕКА.

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



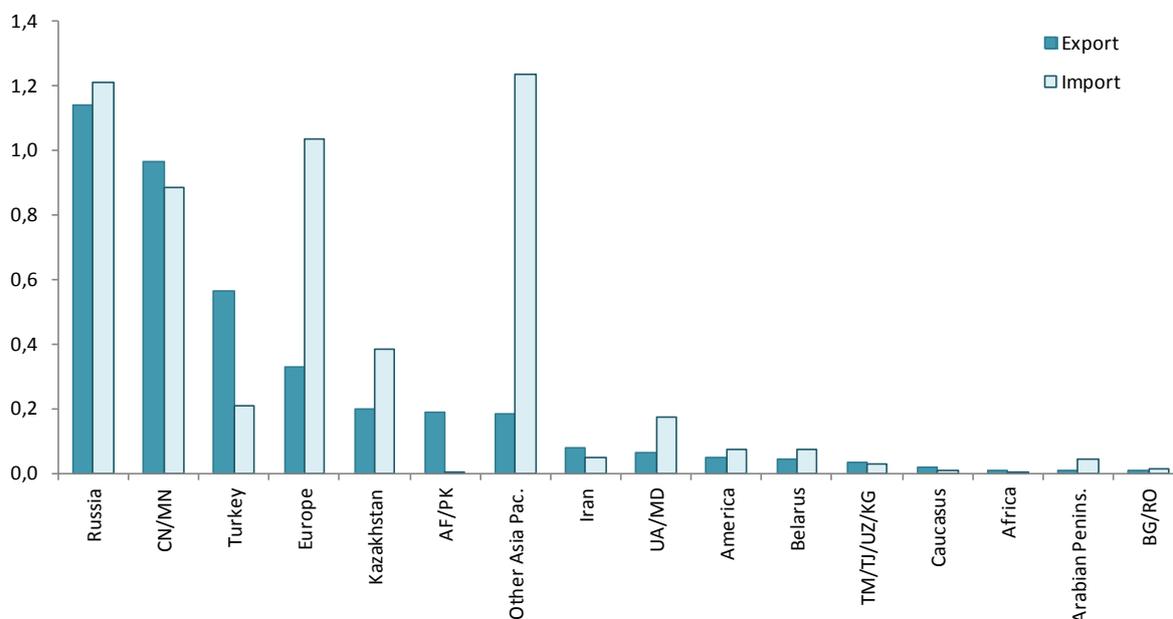
Логистические процессы и морские магистрали II

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%
Всего	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Источник: Расчеты, основанные на данных Eurostat и UN Comtrade

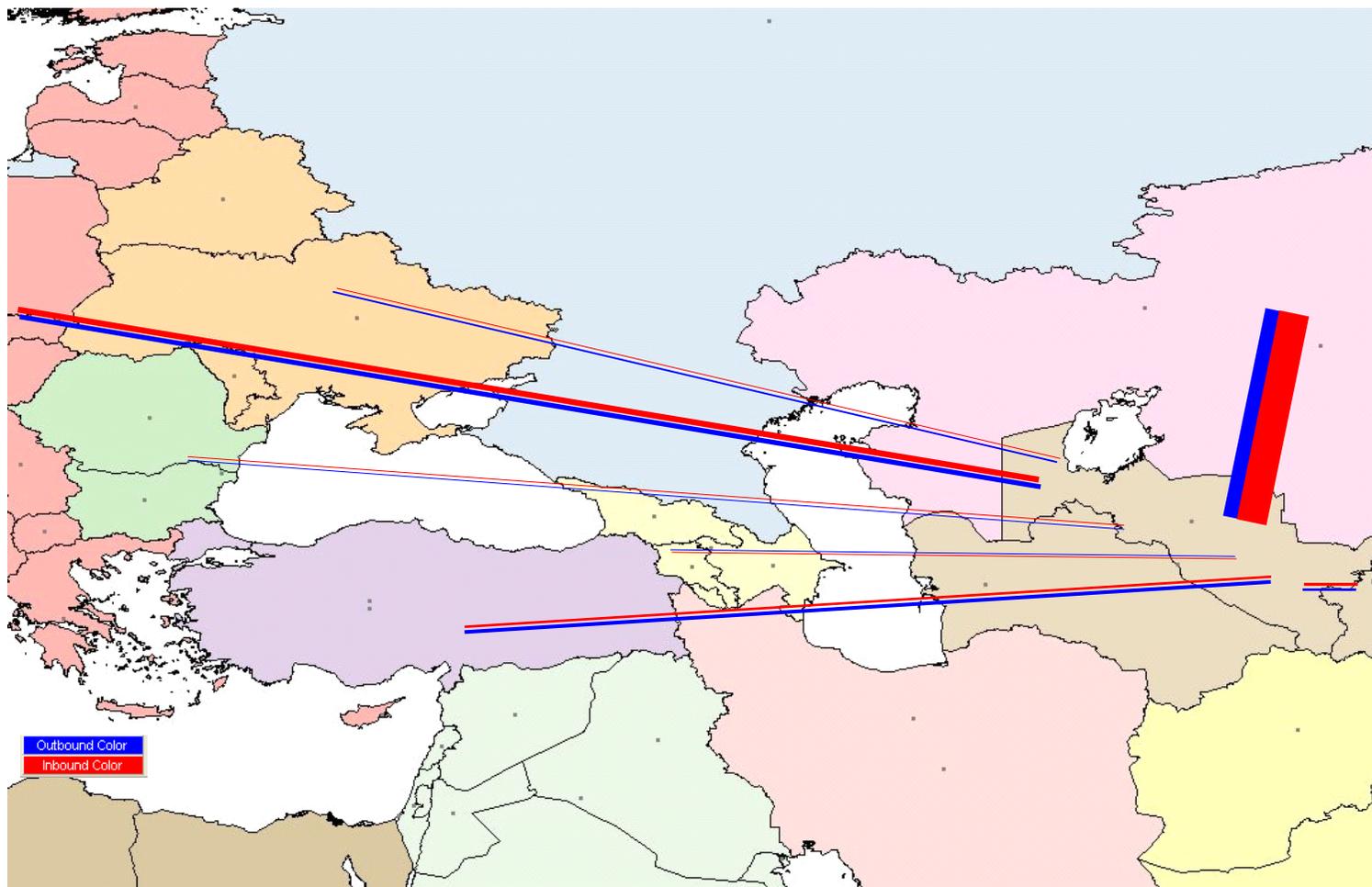
Таблица 5: Торговый потенциал Узбекистана со странами ТРАСЕКА и Европой, 2010 г., в тоннах и %

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%
Всего	1 409 472,1	1 959 305,1	100%	100%

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:

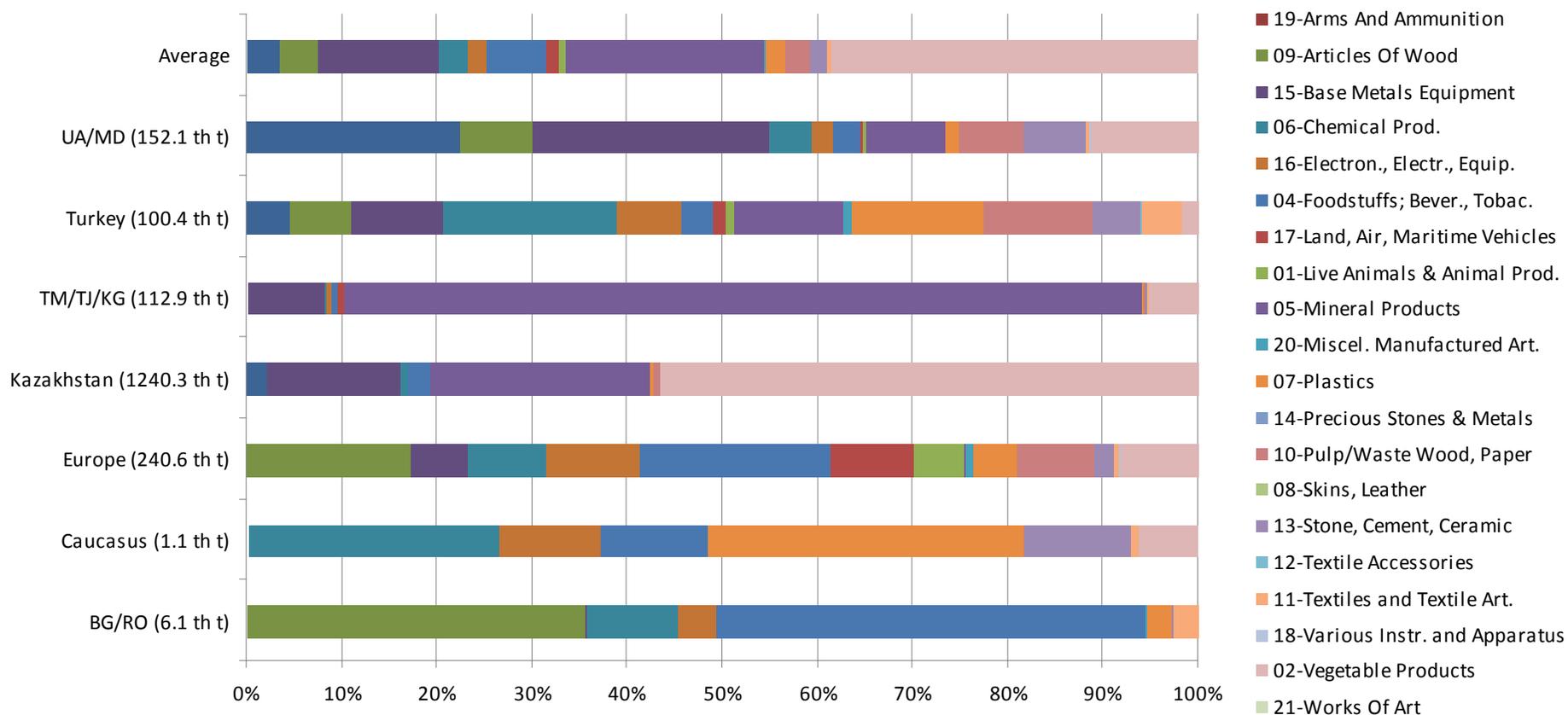
- овощи (39%). Эта товарная группа включает солод, крахмал и продукты помола, импортируемые из Казахстана, а также зерновые;
- различные минералы (21%), импортируемые из стран Центральной Азии;
- цветные металлы и оборудование (13%), включающие железную руду и соответствующую продукцию, которые ввозятся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





Логистические процессы и морские магистрали II

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

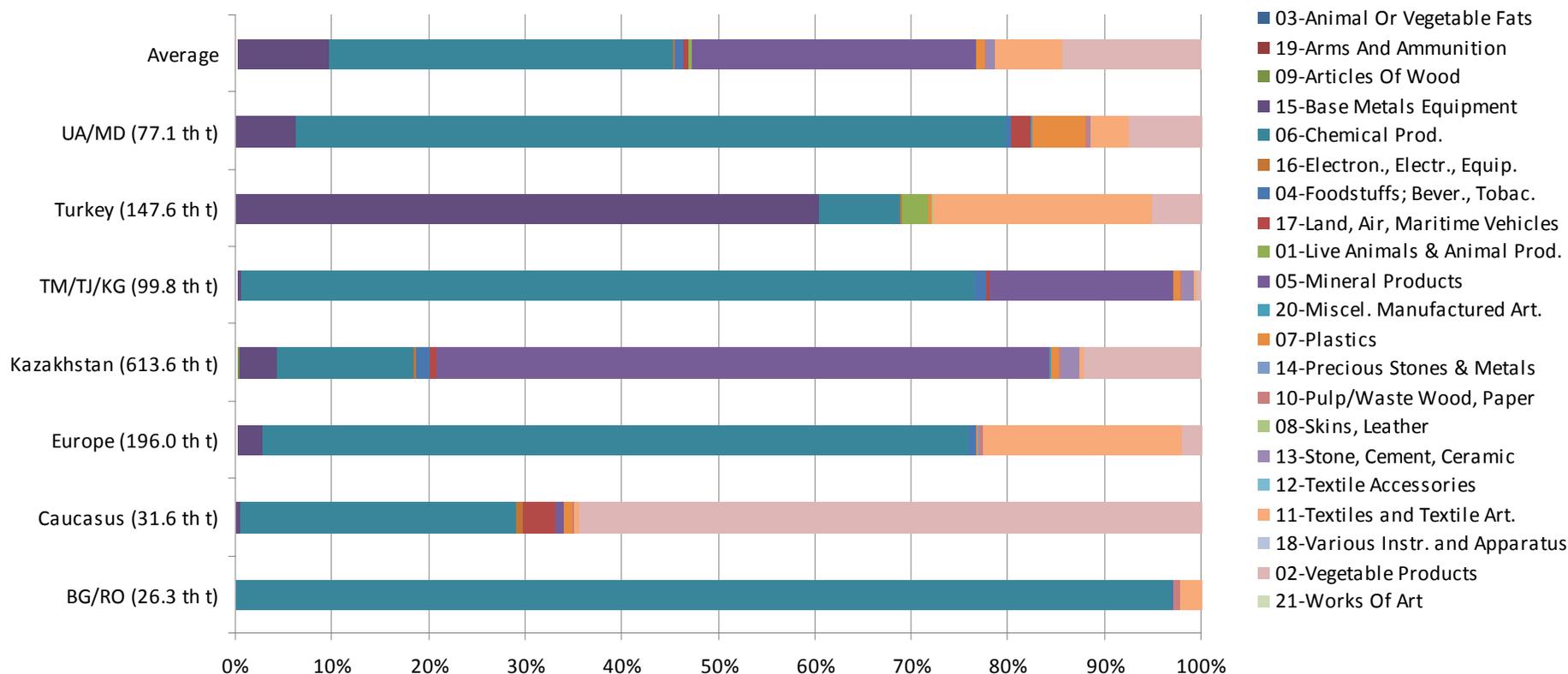
Категории товаров	Болг.-Рум.	Европа	Кавказ	Казахстан	Кырг-Тадж-Турк	Турция	Укр.-Молд.
Животные или растительные жиры	0,1	190,0	n/a	26 307,7	0,2	4 569,9	34 128,1
Оружие и боеприпасы	n/a	0,1	n/a	n/a	n/a	1,2	n/a
Изделия из древесины	2 189,2	41 367,1	n/a	552,8	148,7	6 395,5	11 655,4
Основные металлы и оборудование	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
Импорт всего	6 142,7	240 657,0	1 129,4	1 240 266,2	112 906,0	100 445,3	152 087,0

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
Экспорт всего	26 295,4	196 021,8	31 570,2	613 611,4	99 827,5	147 628,1	77 067,1

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



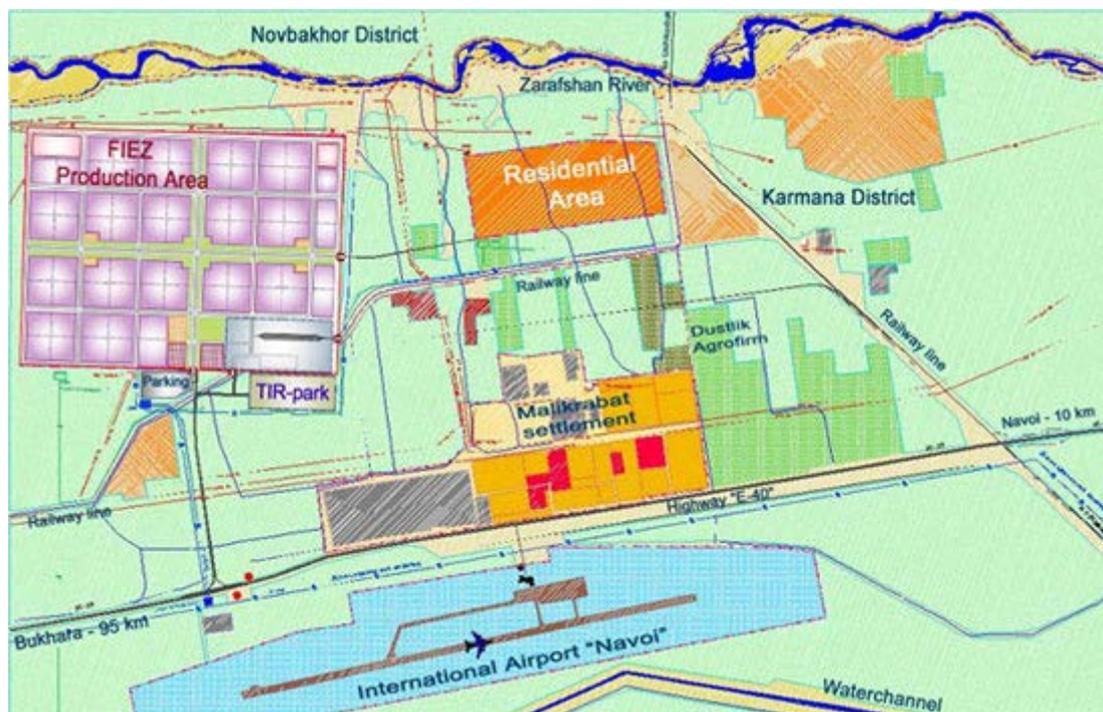
Логистические процессы и морские магистрали II

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 E-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 B-747.

Иллюстрация 7: МЛЦ Навои



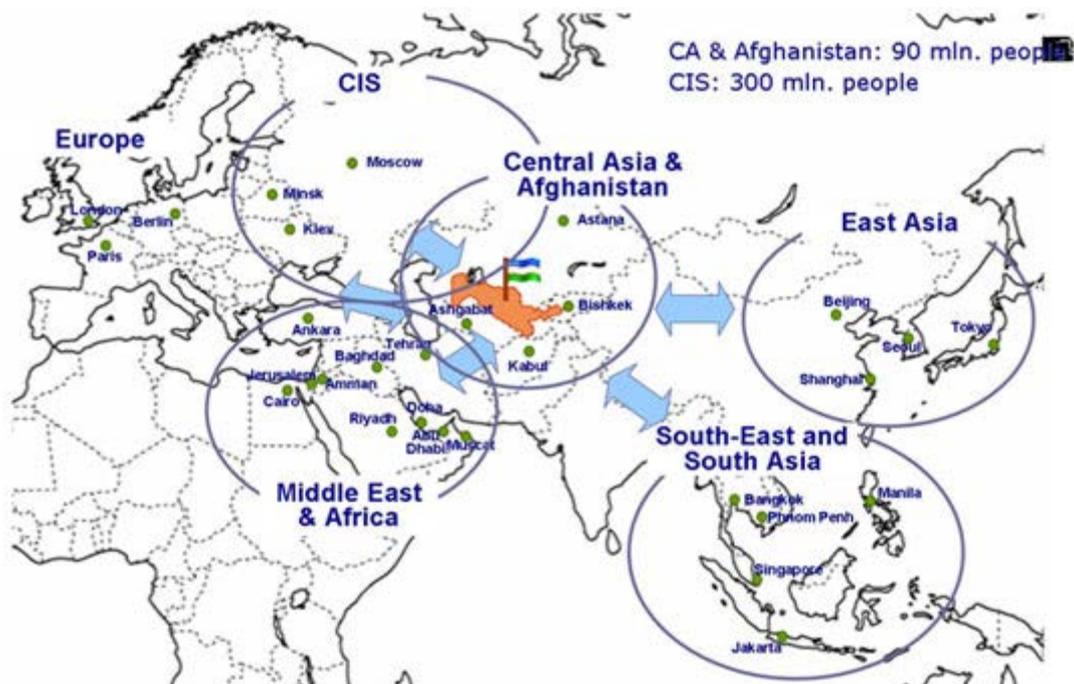
Эти факты обусловили заключение долгосрочного соглашения между Узбекистаном и Korean Air о создании международного транспортного узла в аэропорту Навои.

Автомагистраль E-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.

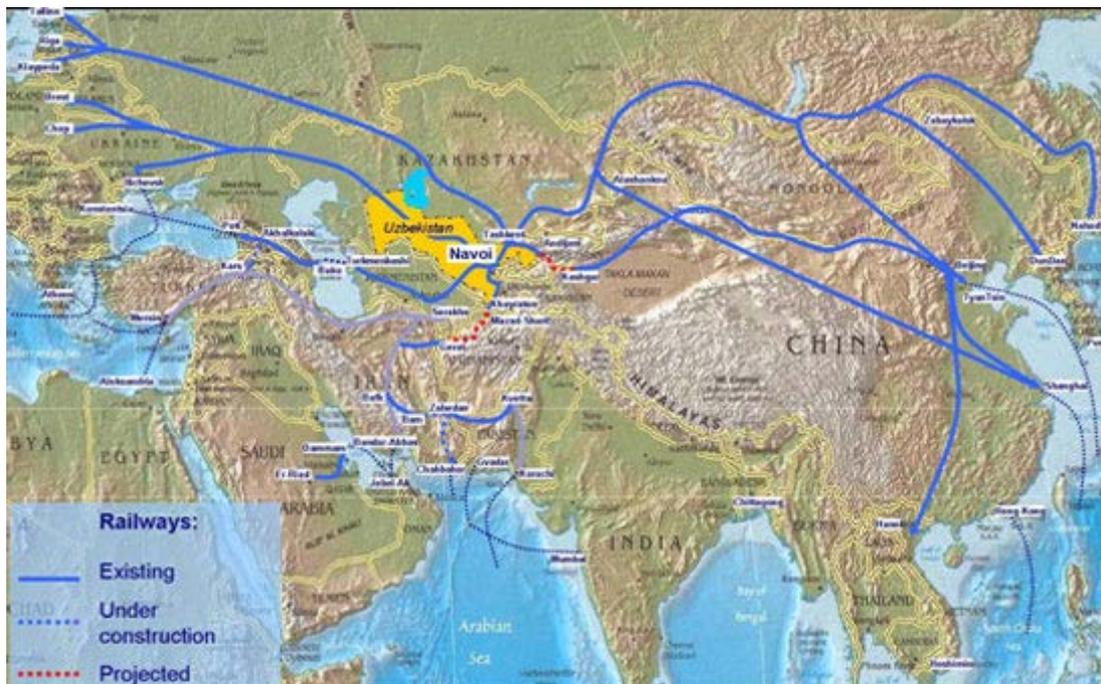
380 гектаров предусмотрено для размещения промышленных предприятий. 14 га предназначены для администрации, таможенной очистки, оформления сертификатов соответствия и происхождения, банковских и других услуг.

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.

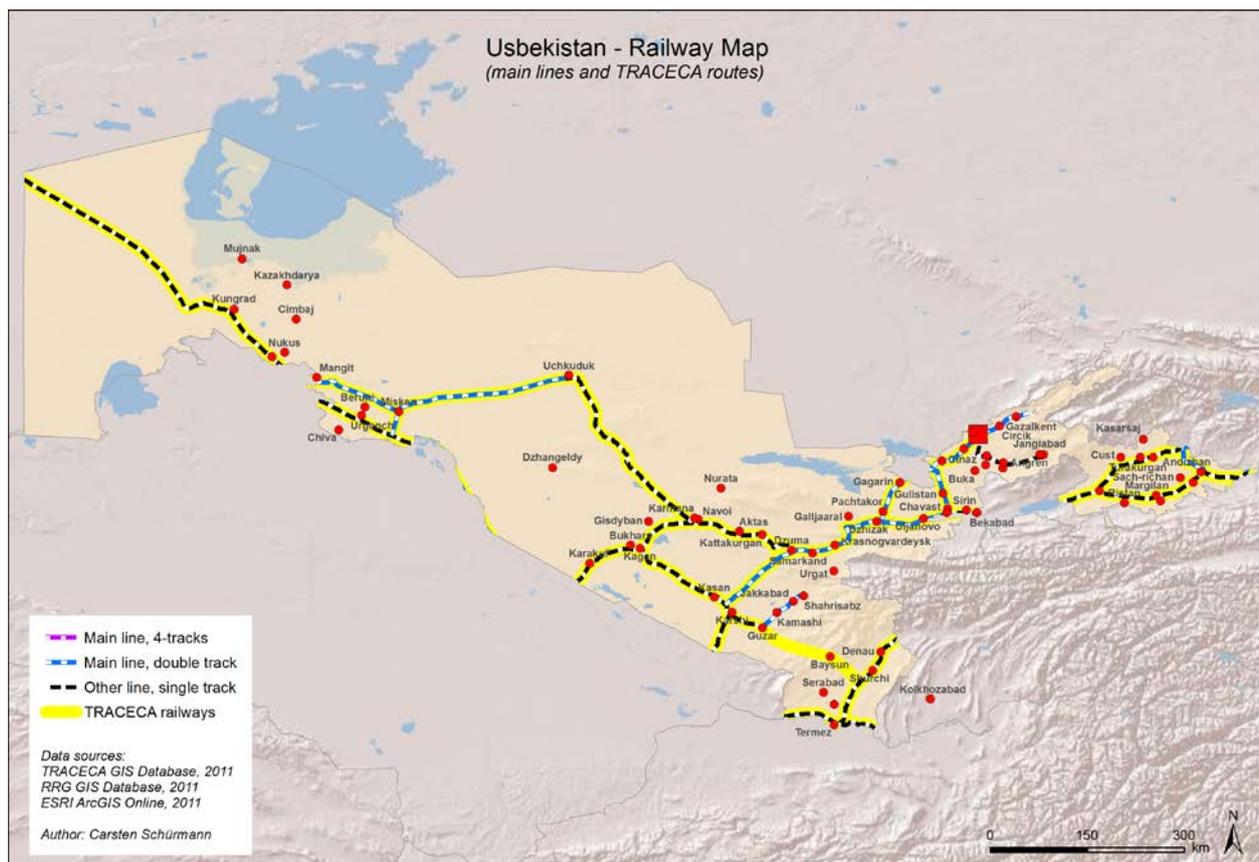
Их деятельность предполагает принятие хлопка из хлопкоочистителей², контроль количества и качества, хранение и отгрузку в соответствии с распоряжениями продавцов и покупателей в зависимости условий договора.

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,

² 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 - Кумкурган (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 км³, 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.

³ 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 – Ангрен - 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-Карши⁴ 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

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



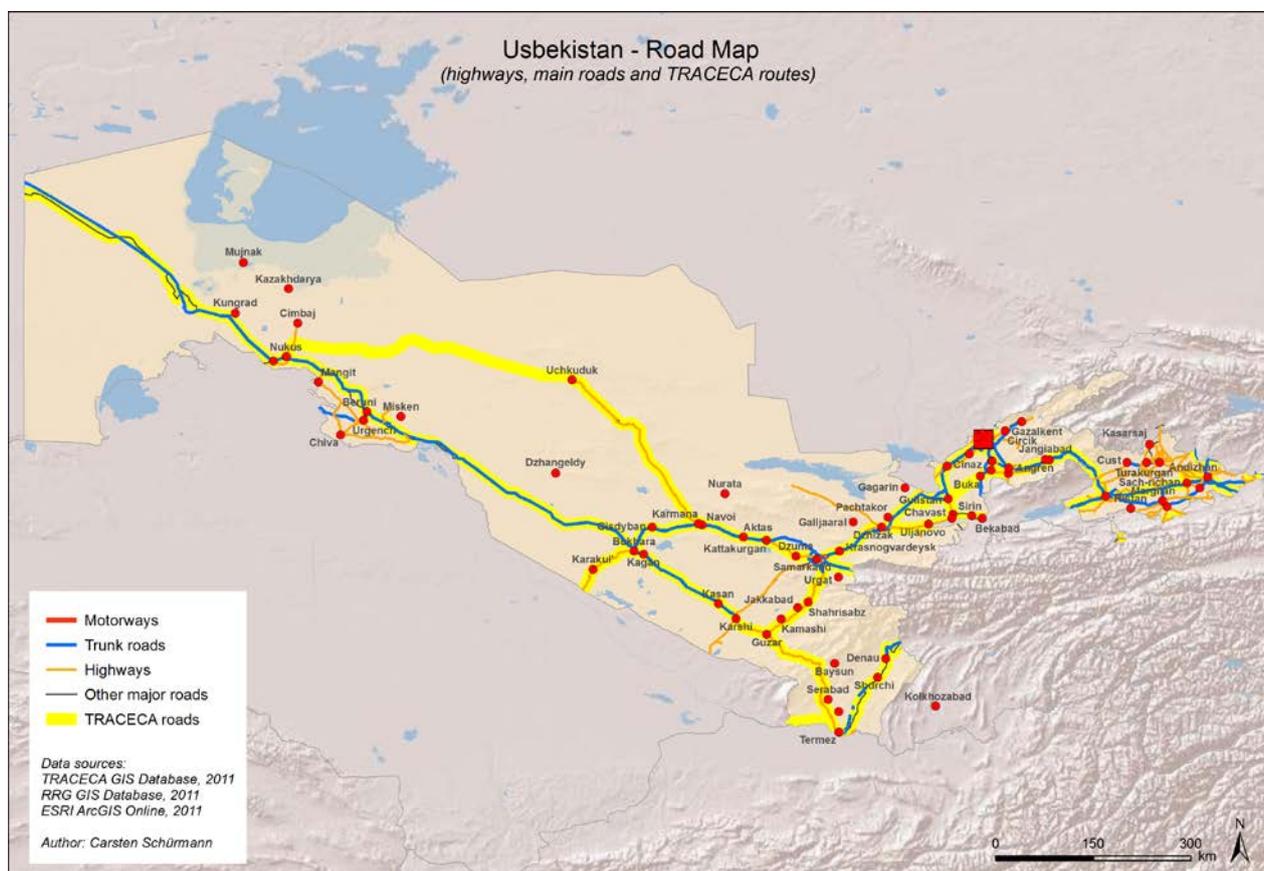
Логистические процессы и морские магистрали II

- 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.



Логистические процессы и морские магистрали II

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

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

СИЛЬНЫЕ СТОРОНЫ	<ul style="list-style-type: none">• Многие международные маршруты проходят по территории Узбекистана;• Четко выраженная политическая воля для ускоренного развития и гармонизации транспортных систем и наличие источников финансирования;• 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;• 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;• Проект АМР США по упрощению торговли в Центральной Азии продолжается;• Ряд программ технической и финансовой помощи поддерживают политику Правительства: Тасис, Американской торговой палаты, ЯАМС.
СЛАБЫЕ СТОРОНЫ (БАРЬЕРЫ)	<ul style="list-style-type: none">• Отсутствие членства в ВТО (перспективы вступления неясны);• Непрерывная политика импортозамещения;• Отсутствие свободного обмена твердых валют (множественность валютных курсов);• Запретительные импортные пошлины;• Ощутимая неопределенность с приверженностью реформам по упрощению таможенных и торговых реформ и модернизации;• 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;• Отсутствие практики предварительных электронных деклараций по импорту и экспорту;• Отсутствие специалистов в структурах по упрощению.



Логистические процессы и морские магистрали II

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



7 ПИЛОТНЫЕ-ПРОЕКТЫ, ОТОБРАННЫЕ В РАМКАХ ПРОЕКТОВ ММ I И МЛЦ

В целях соответствия задачам дальнейшего продвижения проектов ММ и МЛЦ, в рамках этих двух проектов ТРАСЕКА была проведена предварительная экспертиза потенциальных пилотных проектов на основе многокритериального анализа, что позволило сузить их перечень.

В перечень отобранных пилотных проектов вошел следующий проект:

Таблица 10: Отобранные пилотные проекты в Узбекистане

Пилотный проект	Предлагаемые услуги	Непосредственно вовлеченные страны	Соответствующий проект ТРАСЕКА
МЛЦ в аэропорте Навои	Грузовые объекты, склады, таможенный терминал, и другие инвестиции, связанные с логистической деятельностью	Узбекистан	Проект МЛЦ

В рамках реализации первого этапа проектов ММ и МЛЦ было выполнено технико-экономическое обоснование указанного выше пилотного проекта. Краткое описание этого проекта можно найти по ссылке: [LOGMOS pilot projects UZB.doc](#)