



BusinessStat®

готовые обзоры рынков



Анализ товарооборота (экспорта и импорта) Узбекистана по двузначным кодам ТНВЭД в 2020-2024 гг, прогноз на 2025-2029 гг

АДРЕС:
107023, г. Москва
ул. Электrozаводская
д. 23, стр. 8

ТЕЛ.:
+7 (495) 180-04-19
ФАКС:
+7 (495) 180-04-19

ЭЛЕКТРОННАЯ ПОЧТА:
info@businessstat.ru
САЙТ:
www.businessstat.ru

Аннотация

По оценкам BusinesStat, в 2024 г стоимость всех ввезенных товаров в Узбекистан составила 34,9 млрд долл. В структуре импорта преобладали: оборудование и механические устройства (17% поставок, или 5,9 млрд долл), топливо (11% импорта, или 4 млрд долл), электрические машины и оборудование (10% поставок, или 3,5 млрд долл), такой же объем заняли транспортные средства.

В среднесрочной перспективе увеличению объемов внешней торговли Узбекистана будет способствовать реализация Стратегии развития транспортной системы. Один из стратегических проектов - железная дорога «Китай – Киргизия – Узбекистан». В декабре 2024 г в Ташкенте подписано межправительственное соглашение о строительстве. Проект предусматривает прокладку около 450 км железнодорожных путей, которые соединят китайский город Кашгар с железнодорожной сетью Узбекистана через территорию Киргизии. Этот маршрут станет самым коротким сухопутным путем из Китая в Центральную Азию.

Из Узбекистана по железной дороге «Китай – Киргизия – Узбекистан» планируется поставлять хлопок и текстиль, фрукты и овощи, химическую продукцию, цветные металлы, готовые промышленные товары. В Узбекистан – высокотехнологичное оборудование, электронику и компоненты, потребительские товары, продукцию машиностроения.

«Анализ товарооборота (экспорта и импорта) Узбекистана по двузначным кодам ТНВЭД», подготовленный BusinesStat, включает важнейшие данные, необходимые для понимания текущего состояния внешней торговли страны рынка и оценки перспектив ее развития:

- внешнеторговый товарооборот
- экономическая ситуация в стране
- основные сведения о транспортных коридорах в Центральной Азии
- планы развития транспортных коридоров

При подготовке обзора используется официальная статистика и собранные данные.

Информация профильных ведомств:

- Национальный комитет Республики Узбекистан по статистике
- Центральный банк Республики Узбекистан
- Международный валютный фонд

Информация, собранная BusinesStat:

- анализ открытой информации о развитии транспортных коридоров
- оценки экспертов отрасли грузоперевозок

Информацию о смежных рынках вы можете найти в других исследованиях **BusinessStat:**

- [Анализ рынка грузоперевозок в России](#)
- [Анализ рынка грузоперевозок в Узбекистане](#)
- [Анализ рынка бензина в Узбекистане](#)
- [Анализ рынка вагоностроения в Узбекистане](#)
- [Анализ рынка грузоперевозок в Казахстане](#)
- [Анализ рынка грузоперевозок в Киргизии](#)
- [Анализ рынка грузоперевозок в Таджикистане](#)

Содержание

АНАЛИЗ ТОВАРООБОРОТА УЗБЕКИСТАНА

- Таблица 1. Экспорт товаров из Узбекистана по 2-значным кодам ТН ВЭД в 2020-2024 гг (тыс долл)
- Таблица 2. Прогноз экспорта товаров из Узбекистана по 2-значным кодам ТН ВЭД в 2025-2029 гг (тыс долл)
- Таблица 3. Структура экспорта товаров из Узбекистана по 2-значным кодам ТН ВЭД в 2020-2024 гг (%)
- Таблица 4. Прогноз структуры экспорта товаров из Узбекистана по 2-значным кодам ТН ВЭД в 2025-2029 гг (%)
- Таблица 5. Импорт товаров в Узбекистан по 2-значным кодам ТН ВЭД в 2020-2024 гг (тыс долл)
- Таблица 6. Прогноз импорта товаров в Узбекистан по 2-значным кодам ТН ВЭД в 2025-2029 гг (тыс долл)
- Таблица 7. Структура импорта товаров в Узбекистан по 2-значным кодам ТН ВЭД в 2020-2024 гг (%)
- Таблица 8. Прогноз структуры импорта товаров в Узбекистан по 2-значным кодам ТН ВЭД в 2025-2029 гг (%)

ОСНОВНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

- Железная дорога «Баку – Тбилиси – Карс»
- Железная дорога «Галаба – Амузанг – Хошады»
- Железная дорога «Китай – Киргизия – Узбекистан»
- Железная дорога «Мазари-Шариф – Герат»
- Железная дорога «Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар»
- Коридор «Ташкент – Андижан – Ош – Иркештам – Кашгар»
- Магистраль «Казахстан – Туркменистан – Иран»
- Маршрут «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман»
- Международный транспортный коридор «Север – Юг»
- Транскаспийский международный транспортный маршрут
- Южный транспортный коридор

ПЛАНЫ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ

СОСТОЯНИЕ ЭКОНОМИКИ УЗБЕКИСТАНА

- Таблица 9. Численность населения в Узбекистане в 2020-2024 гг, прогноз на 2025-2029 гг (млн чел)
- Таблица 10. Численность населения в регионах Узбекистана в 2024 г (млн чел)
- Таблица 11. Номинальный и реальный ВВП в Узбекистане в 2020-2024 гг, прогноз на 2025-2029 гг (млрд долл; % к предыдущему году)
- Таблица 12. Инвестиции в основной капитал в Узбекистане в 2020-2024 гг, прогноз на 2025-2029 гг (% от ВВП)
- Таблица 13. Платежный баланс в Узбекистане в 2020-2024 гг, прогноз на 2025-2029 гг (млрд долл)
- Таблица 14. Инфляция в средних потребительских ценах в Узбекистане в 2020-2024 гг, прогноз на 2025-2029 гг (% к предыдущему году)

Методика подготовки обзора рынка

При подготовке обзора BusinesStat ставит целью собрать максимум информации об анализируемом рынке.

На первой стадии аналитики BusinesStat агрегируют национальную и международную статистику, отраслевую статистику, рыночные исследования. Дополнительно проводятся опросы экспертов рынка и анализ информации в СМИ.

На втором этапе работ полученные данные взвешиваются и приводятся к единому непротиворечивому массиву. На этом этапе происходит отбраковка данных, которые представляются аналитикам противоречивыми или менее надежными. Выбранные данные должны находиться между собой в полной корреляции, чтобы сделать возможной комплексную оценку рынка. В итоге по части уточненных, расчетных параметров рынка BusinesStat сам становится источником данных, что отмечено под соответствующими таблицами обзоров.

Третьим этапом работ является построение динамических рядов – прогнозирование. Первичное прогнозирование осуществляется математическими методами, суть которых сводится к анализу ретроспективных данных для построения прогноза. Однако такой анализ может задать лишь общий тренд на стабильных рынках с известной многолетней динамикой. Подобные стабильные рынки во многих странах мира фактически отсутствуют, из-за чего эффективность математического анализа падает.

Для уточнения прогнозов анализируются факторы, влияющие на развитие рынка. Часть факторов определена достаточно жестко и может быть использована с большой уверенностью для прогнозирования. Пример такого фактора – государственное отраслевое регулирование. Часто заранее известна политика правительства в области регулирования импорта, по инвестициям в производство и строительство, субсидированию или, наоборот, увеличению налоговой нагрузки на отрасль. Зная качество исполнения подобных программ, аналитик может оценить влияние данного фактора на отрасль.

Влияние некоторых факторов может быть менее выражено либо противоречиво. Чаще всего подобные факторы связаны с планами компаний, событиями на смежных рынках, изменением потребительского поведения. Здесь приходится анализировать более широкий круг переменных, часто применяя бенчмарки с соседних рынков, где аналогичная ситуация происходила ранее, или с рынков аналогичных отраслей других стран, где были аналогичные кейсы. Например, во всех развивающихся странах мира наблюдается схожая динамика потребительского поведения, обусловленная появлением новых категорий товаров, развитием сетевой розницы, приходом международных корпораций.

Применение международных бенчмарков становится возможным благодаря одновременному анализу BusinesStat рынков всех развитых и большинства развивающихся стран мира. BusinesStat готовит обзоры мирового рынка, рынков СНГ, ЕС, а также обзоры рынков отдельных стран мира.

Основные характеристики транспортных коридоров

Центральная Азия исторически выступала перекрестком международной торговли. Для Узбекистана из-за отсутствия выхода к морю создание развитой транспортной сети – это не только вопрос инфраструктуры, а необходимое условие для экономической безопасности и стабильного развития страны. В условиях глобальной трансформации логистических цепочек транспортно-транзитный потенциал Центральноазиатского региона приобретает ключевое значение, открывая республике возможности для интеграции в мировые рынки и наращивания товарооборота.

Осознавая эту необходимость, руководство страны инициировало кардинальные реформы в логистической сфере. Знаковым документом, определившим долгосрочный вектор развития, стало **Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП-5195 «О Стратегии развития транспортной системы Республики Узбекистан до 2035 г»**. Этот программный документ закрепил переход от политики транспортной зависимости к трансформации страны в крупный транспортно-логистический хаб региона. Стратегия делает акцент на диверсификации внешнеторговых маршрутов, развитии мультимодальных перевозок и комплексной модернизации транспортной инфраструктуры.

Непосредственным воплощением курса, заданного Стратегией, выступает развитие инфраструктурных проектов. В их числе строительство железнодорожной линии «Китай – Киргизия – Узбекистан» и работа по формированию новых международных логистических маршрутов. Нарращивается пропускная способность существующих коридоров: Транскаспийского международного маршрута, коридора «Север – Юг» и других.

Ключевые программные документы:

- **Постановление Президента № ПП-5098 от 04.07.2023 «О мерах по дальнейшему развитию транспортной инфраструктуры и увеличению транзитного потенциала Республики Узбекистан»**. Это один из самых важных оперативных документов, который актуализирует задачи Стратегии-2035. Содержит конкретные поручения и проекты, такие как развитие коридоров «Узбекистан – Туркменистан – Иран – Оман» и «Узбекистан – Афганистан – Пакистан», модернизация автомобильных дорог и железнодорожных узлов.
- **Постановление Президента № ПП-4858 от 10.03.2022 «О мерах по ускоренному развитию транспортной и производственной инфраструктуры Республики Каракалпакстан»**. Фокусируется на развитии логистики в Каракалпакстане, что напрямую связано с усилением коридоров в направлении Казахстана и российских портов на Каспии (МТК «Север-Юг»).
- **Постановление Президента № ПП-4864 от 11.03.2022 «О мерах по дальнейшему развитию региона Приаралья»** включает разделы по развитию транспортно-логистической инфраструктуры, что является частью общей стратегии по развитию периферийных регионов как логистических хабов.

Железная дорога «Китай – Киргизия – Узбекистан»

Железная дорога «Китай – Киргизия – Узбекистан» (ЖД ККУ) – один из стратегических инфраструктурных проектов в Центральной Азии, перешедший в декабре 2024 г в стадию практической реализации. 21 декабря 2024 г в Ташкенте подписано Межправительственное соглашение о строительстве. Проект предусматривает прокладку около 450 км новых железнодорожных путей, которые соединят китайский город Кашгар (Синьцзян-Уйгурский автономный район) с железнодорожной сетью Узбекистана через территорию Киргизии. Этот маршрут станет самым коротким сухопутным путем из Китая в Центральную Азию. Завершение проекта планируется к 2030 г.

Основные участники транспортного коридора: Китай (основной инвестор и технологический партнер), Киргизия (транзитная страна), Узбекистан (конечный пункт назначения и ключевой рынок сбыта). Для реализации проекта создается трехстороннее совместное предприятие.

Проект призван изменить экономическую и логистическую роль Узбекистана в регионе, превратив страну из государства, не имеющего выхода к морю, в ключевой транспортный хаб Центральной Азии.

Преимущества:

- снижение логистических издержек – путь из Узбекистана в Китай сократится на 700-1000 км, а время доставки грузов – на 7-8 суток
- диверсификация транспортных маршрутов – Узбекистан уменьшит зависимость от транзита через третьи страны
- новый маршрут оживит экономику приграничных областей
- доступ к китайским технологиям – упрощение логистики ускорит трансфер технологий и инвестиций

Недостатки:

- сроки реализации: строительство займет 4-6 лет, отодвигая получение экономических выгод
- прокладка путей через высокогорные районы Тянь-Шаня требует уникальных инженерных решений
- зависимость от китайского финансирования может создать долговые обязательства

Из Узбекистана по железной дороге «Китай – Киргизия – Узбекистан» планируется поставлять хлопок и текстиль, фрукты и овощи, химическую продукцию, цветные металлы, готовые промышленные товары. В Узбекистан – высокотехнологичное оборудование, электронику и компоненты, потребительские товары, продукцию машиностроения.

Согласно официальным заявлениям правительства Узбекистана, включая выступление министра транспорта И. Махкамova на заседании кабинета министров в декабре 2023 г, реализация проекта железнодорожного коридора «Китай – Киргизия – Узбекистан» окажет комплексное влияние на экономику страны. Ожидается, что в течение 5 лет после запуска маршрута товарооборот с Китаем возрастет на 35-50%, себестоимость экспорта ключевых товарных групп снизится на 15-20%, а также получит развитие перерабатывающая промышленность благодаря упрощению доступа к китайским комплектующим. Кроме того, будут созданы новые логистические хабы в Ферганской долине и приграничных районах.