

Согласно данным [EastFruit](#) , цитрусовые без которых новогодний стол в Узбекистане просто немислим, на оптовых рынках значительно подорожали к концу декабря 2020 г. по сравнению с концом декабря 2019 г. Прирост цен на мандарины в реальном выражении составил 60%, а на апельсины – 33%.

Это уже смогли полностью ощутить потребители. Если в рознице в декабре 2019г. - феврале 2020г. минимальные цены на пакистанские мандарины составляли 4,5-5 тыс. сум, то в декабре 2020г. меньше чем за 10 тыс. сум 1 кг мандаринов было невозможно приобрести.

В чем причины такого резкого роста цен, мы попытаемся ответить в данном мини исследовании.

По состоянию на 1 декабря 2020 г., согласно статистическим данным UN Comtrade, Узбекистан импортировал из более чем 10 зарубежных стран 26,8 тыс. тонн **цитрусовых плодов** на сумму 5,9 млн долл. США. По сравнению с соответствующим периодом 2019г. объем импортированных цитрусовых плодов снизился на 2,3 тыс. тонн или в стоимостном выражении на 3,4 млн долл. США (табл. 1).

Таблица 1
Импорт цитрусовых плодов в Узбекистан за январь-ноябрь 2019-2020 гг.

Наименование	Январь-ноябрь 2019 г.		Январь-ноябрь 2020 г.	
	кг	долл. США	кг	долл. США
Цитрусовые плоды, свежие или сушеные:	29 136 251	9 314 230	26 839 160	5 877 478
апельсины, свежие или сушеные	4 318 660	2 400 404	2 344 100	1 400 008
мандарины (включая танжерини и сацума), свежие или сушеные	24 612 460	6 783 676	23 724 550	3 944 761
клементины, свежие или сушеные	19 980	18 470	-	-
грейпфрут, включая помело, свежие или сушеные	168 950	99 252	92 970	57 858
лимоны (Citrus limon, Citrus limonum), лайм (Citrus aurantifolia , Citrus latifolia), свежие или сушеные)	15 471	12 286	677 540	474 851
цитрусовые, не включенные в другие группировки 0805, свежие или сушеные	730	142	x	x

Источник: United Nations Comtrade Database - International Trade Statistics

В общем объеме стоимости импорта цитрусовых плодов наибольший удельный вес приходится на импорт мандаринов: в 2020 г. – 72,8 %, в 2019 г. – 67,1%. По состоянию на 1 декабря 2020 года Узбекистан импортировал из 11 зарубежных стран 23,8 тыс. тонн **мандаринов** на сумму 4,0 млн. долларов США. По сравнению с соответствующим периодом 2019 года импорт снизился на 2,8 млн. долларов США [2].

В рейтинге самых крупных поставщиков мандаринов в Узбекистан лидирующую позицию занимает Пакистан, далее – Китай и Турция (табл. 2).

Таблица 2

Импорт мандаринов за январь-ноябрь 2019-2020 гг.

Страна-экспортер	Январь-ноябрь 2019 г.		Январь-ноябрь 2020 г.	
	кг	долл. США	кг	долл. США
Всего	24 612 460,00	6 783 676,00	23 724 550,00	3 944 761,00
Пакистан	15 724 710,00	2 247 294,00	19 577 960,00	2 003 261,00
Китай	7 183 310,00	3 627 415,00	2 235 380,00	911 350,00
Турция	1 322 270,00	720 025,00	1 298 210,00	691 079,00
Египет	20 850,00	10 653,00	161 750,00	111 888,00
Россия	22 830,00	13 140,00	141 250,00	77 611,00
Аргентина	59 470,00	41 420,00	57 600,00	60 180,00
Казахстан	27 930,00	16 473,00	156 270,00	56 923,00
Таджикистан	25 400,00	7 620,00	83 200,00	22 465,00
ЮАР	4 020,00	2 764,00	9 530,00	7 130,00
Эквадор	х	х	1 670,00	1 839,00
Кыргызстан	38 460,00	24 739,00	1 730,00	1 035,00
Грузия	161 710,00	68 133,00	х	х
Иран	21 500,00	4 000,00	х	х

Источник: United Nations Comtrade Database - International Trade Statistics

Перевозка мандаринов из Пакистана в 2020г. осуществлялась двумя маршрутами. Перевозка по первому маршруту осуществлялась рефрижераторными автомобильными фурами из Пакистана через Афганистан в Узбекистан, по второму – из Пакистана в Китай, далее в Таджикистан и Узбекистан.

Если рассмотреть перевозку мандаринов в 2019 г., то можно увидеть, что маршрут включал и морскую составляющую, которая увеличивала расстояние перевозки. Так, из Пакистана плоды доставлялись до Иранского порта Бендер-

Аббас, далее от порта до железнодорожной станции Ирана, затем через Туркменистан в Узбекистан.

До 2020 г. мандарины из Пакистана в Узбекистан доставлялись через Афганистан незначительными партиями. Необходимость перевозки таким маршрутом объясняется тем, что в пик пандемии коронавируса, а именно в начале марта 2020г., была закрыта туркмено-иранская граница [3]. Это привело к резкому снижению перевозок в межгосударственном сообщении по коридору Север-Юг. Введение конвенционного запрета со стороны Туркменистана несомненно повлекло за собой снижение объемов железнодорожных перевозок, экспортных и транзитных грузов Узбекистана назначением в Иран в среднем на 2% и 2,3% [4] соответственно.

Официальные данные показывают, что перевозка мандаринов из Пакистана в Узбекистан осуществлялась с января по март и с ноября по декабрь месяцы 2020 г., а в марте произошло переориентирование на афганскую территорию.

Из интервью со специалистами отечественных транспортно-экспедиторских организаций, занимающихся доставкой товаров из разных стран мира в Узбекистан, стало известно, что провозная плата в 2020 г. цитрусовых плодов, в том числе мандаринов на рефрижераторных автомобильных фурах, осталась неизменной по сравнению с провозной платой 2019 г.

Таким образом, несмотря на низкую себестоимость привезенных из-за рубежа мандаринов, неизменности импортных пошлин [5] (20%, но не менее 0,20 долл. США/кг), неизменной стоимости доставки и сокращения расстояния перевозки примерно на 800 км по сравнению с маршрутом перевозки с участием морского транспорта, на рынках Узбекистана наблюдается высокий уровень цен на мандарины.

Причина этого роста цен может быть неочевидна на первый взгляд. В период до пандемии из интервью со специалистами пассажирского хозяйства железнодорожного транспорта республики выяснилось, что в среднем 4-5 тыс.

тонн мандаринов в год (расчётно 18%-20% от общего импорта) завозились в республику пассажирами (челноками), занимающимися розничной торговлей, на железнодорожном транспорте, в частности пассажирскими поездами. В соответствии со ст.66 Правил перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом Республики Узбекистан [6] «Каждый пассажир имеет право провоза с собой ручной клади не более 36 кг (на билет полный или детский). В вагонах с двухместными купе разрешен провоз 50 кг ручной клади».

На российский рынок пакистанские мандарины доставляются морским транспортом, т.е. погрузка происходит в морском порту Карачи (Пакистан), далее через Суэцкий канал в Чёрное или Балтийское моря к Портам Новороссийск и Санкт-Петербург соответственно. С портов груз попадает на оптовые рынки России в Санкт-Петербурге, Москве и Илецеке.

Узбекские предприниматели закупали продукцию на оптовых рынках России (города Москва, Илецк) и беспрепятственно, без уплаты таможенных пошлин перевозили мандарины на пассажирских поездах направлением Москва - Ташкент, Москва - Андижан, Санкт-Петербург – Ташкент. Таким образом, данный объем перевезенных грузов (плодов) в учет не включался. Учитывая, что этот неучтенный товар попадал на внутренний рынок для реализации, увеличивались предложение и конкуренция, в итоге покупатель приобретал продукцию по сниженным ценам.

Но в марте 2020г. вследствие пандемии пассажирские поезда были отменены и соответственно, кроме официального сокращения импорта цитрусовых внутренний рынок Узбекистана потерял также и эти неучтенные поставки. Это привело к значительному снижению предложения и соответственно росту цен.

29 декабря 2020 г. премьер-министр Пакистана подписал совместное обращение в финансовые институты о выделении средств на строительство Трансафганской железной дороги между Пакистаном и Узбекистаном

(Мазари-шариф – Кабул – Пешавар) [7]. Данная железная дорога будет использоваться в целях перевозки грузов и пассажиров.

До строительства железнодорожной линии можно использовать существующую международную автотрассу. Создание логистических центров на станции Мазари-Шариф (Афганистан) и на станции Торкхам (Пакистан) для организации интермодальных перевозок (железнодорожным и автомобильным транспортом) позволит привлечь интерес к перевозкам грузов по этому направлению [8].

Это создаст дополнительные возможности для расширения торговли, в том числе и плодоовощной продукцией, между двумя странами и позволит снизить транспортные издержки на поставки продукции.

Еще одной возможностью для снижения цен на цитрусовые на внутреннем рынке Узбекистана мы видим снижение ставки импортной пошлины. В настоящее время, к группе ТНВЭД 0805 Цитрусовые при импорте на территорию Узбекистана применяется ставка 20%, но не менее 0,20 долл. США/кг для стран входящих в РНБ и 40% но не менее 0,40 долл. США/кг для стран, не входящих в список РНБ (например, Аргентина, ЮАР, Эквадор). Например, в ЕАЭС на цитрусовые применяется ставка всего 5%, но не менее 0,015 евро за 1 кг. Так как такие цитрусовые как мандарины и апельсины в Узбекистане не производятся не целесообразно держать ставку на таком высоком уровне. Снижение таможенной пошлины позволит насытить рынок Узбекистана цитрусовыми по более низким ценам.

Обзор подготовили Проект по вопросам развития агропромышленного комплекса и обеспечения продовольственной безопасности (Д. Ильина, рук. проекта) и Проект по развитию логистической инфраструктуры и формированию цифровой экономики (Д. Ибрагимов, рук. проекта, А. Ким, с.н.с.).

Источники:

1. Овощи и фрукты к новогоднему столу жителям Узбекистана обойдутся преимущественно дороже, чем годом ранее. / EastFruit – аналитическая платформа для роста плодоовощного бизнеса // <https://eastfruit.com/novosti/ovoshchi-i-frukty-k-novogodnemu-stolu-zhitelyam-uzbekistana-oboydutsya-preimushchestvenno-dorozhe-chem-godom-ranee/>.
2. Государственный комитет Республики Узбекистан по статистике. // <https://stat.uz/ru/press-tsentr/novosti-goskomstata/7068-uzbekistan-importiroval-mandariny-iz-11-stran>.
3. Сообщение консульско-правового департамента МИД. // <https://m.mfa.uz/ru/press/news/2020/03/23692/>.
4. Ибрагимов Д.Т. Оценка влияния пандемии коронавируса на транспортную отрасль Узбекистана и меры по смягчению негативных последствий. // <https://mineconomy.uz/ru/info/3146>.
5. Постановление Президента Республики Узбекистан №ПП-3818 от 29 июня 2018 года «О мерах по дальнейшему упорядочению внешнеэкономической деятельности и совершенствованию системы таможенно-тарифного регулирования Республики Узбекистан». // <https://lex.uz/docs/3802366>.
6. Правила перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа железнодорожным транспортом Республики Узбекистан. // https://railway.uz/doc/pravila_perevozk_passajirov.pdf.
7. Pakistan signs letter on trilateral railway project. // <https://www.aa.com.tr/en/asia-pacific/pakistan-signs-letter-on-trilateral-railway-project/2092855>.
8. Ибрагимов У.Н., Тохиров М.М. Формирование единого, разветвлённого и внешне интегрированного транспортного пространства в Центральной Азии. // Журнал «Мир транспорта». - Российский университет транспорта, Москва, т. 17, №4 (83), 2019 г. – с. 148-165. // <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=41651690>.