

ウズベキスタンの物流事情

2013 年 1 月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

海外調査部欧州ロシア CIS 課、タシケント事務所

本報告書に関する問い合わせ先：
日本貿易振興機構（ジェトロ）
海外調査部 欧州ロシア CIS 課

〒107-6006 東京都港区赤坂 1-12-32
TEL: 03-3582-1890
Email: ORD-Rus@jetro. go. jp

【免責条項】

本資料で提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用ください。ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心がけておりますが、万一、本資料で提供した内容に関連して、ご利用される方が不利益をこうむる事態が生じたとしても、ジェトロ及び執筆者は一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

本報告書の全部、あるいは一部の無断転載を禁じます。

Copyright © 2013 JETRO. All rights reserved.

アンケート返送先 FAX: 03-3587-2485

e-mail: ord-rus@jetro.go.jp

日本貿易振興機構 海外調査部 欧州ロシア CIS 課 (ロシア CIS 班) 宛

JETRO

● ジェトロアンケート ●

調査タイトル: ウズベキスタンの物流事情

今般、ジェトロでは、標記調査を実施いたしました。報告書をお読みになった感想について、是非アンケートにご協力をお願い致します。今後の調査テーマ選定などの参考にさせていただきます。

■質問1: 今回、本報告書での内容について、どのように思われましたでしょうか? (○をひとつ)

4: 役に立った 3: まあ役に立った 2: あまり役に立たなかった 1: 役に立たなかった

■質問2: ①使用用途、②上記のように判断された理由、③その他、本報告書に関するご感想をご記入下さい。

--

■質問3: 今後のジェトロの調査テーマについてご希望等がございましたら、ご記入願います。

--

■お客様の会社名等をご記入ください。(任意記入)

ご所属	<input type="checkbox"/> 企業・団体	会社・団体名
		部署名
	<input type="checkbox"/> 個人	会社・団体名
		部署名

※ご提供頂いたお客様の情報については、ジェトロ個人情報保護方針 (<http://www.jetro.go.jp/privacy/>) に基づき、適正に管理運用させていただきます。また、上記のアンケートにご記載いただいた内容については、ジェトロの事業活動の評価及び業務改善、事業フォローアップのために利用いたします。

～ご協力有難うございました～

はじめに

中央アジア 5 カ国（トルクメニスタン、カザフスタン、ウズベキスタン、キルギスタン、タジキスタン）はソ連が崩壊した後に誕生した若い国々である。しかし、この地域は古来、物流の拠点としてシルクロードの要衝の地であり東西文明の十字路として輝かしい歴史を持っている。古くはアレクサンダー大王の東方遠征の到達地としてまたジンギスカンの西方拡大の中心としても有名である。

時代の変遷とともにこの地域は物流の表舞台から退き、逆に内陸国であることが輸送の障害とみられるようになっていた。しかし、近年の科学技術の発達と新興国の隆盛に伴い東西南北の物流の中継点として再び復活の兆しを見せ始めている。

中継点という意味ではカザフスタンをはじめ他の中央アジア諸国も対象となるが、本レポートでは、中央アジア 5 カ国の中で最も人口が多く 2004 年以來毎年前年比 7% を超える経済成長を続けるウズベキスタンに焦点をあて日本からの物流ルートを調査した。

この情報がユーラシアの貿易を担う方々のお役に立つことを願ってやまない。

調査内容は主に 2012 年 3 月時点のもので本文中にある輸送日数や輸送費用などのリストも断りのない限り同年 3 月時点である。調査はウズベキスタンに現地法人を置く(株)アイティエスニッポンに委託して行った。また、同社を通じ資料を提供いただいた次の方々に感謝申し上げます。

- ・ 日本交通技術(株)
- ・ (株)日新
- ・ 伊藤忠ロジスティクス(株)
- ・ (株)テレシア
- ・ (株)ユニコ ロジスティクス・ジャパン
- ・ ウズベキスタン国有鉄道公社

2013 年 1 月

日本貿易振興機構（ジェトロ）
欧州ロシア CIS 課

目次

序	ウズベキスタンの物流環境	1
I.	日本からウズベキスタンまでの輸送ルート	3
1.	中国/カザフスタン経由	4
2.	ロシア/カザフスタン経由	7
3.	その他のルート（リガ経由、イラン経由、ボルガ・ドン経由）	8
4.	空路（タシケント、ナボイ）	11
II.	ターミナル（駅・トラック・空港）での手続き	13
1.	鉄道駅	13
2.	トラックターミナル	14
3.	空港	15
III.	輸入通関手続き	15
1.	輸入通関手続き手順	15
2.	課税体系及び支払い	17
3.	必要書類（税関登録書類、契約に基づく輸入、無為替輸入）	18
4.	輸入通関手続きにかかる費用と日数	19
IV.	国内鉄道輸送	20
1.	タシケントから主要駅までの距離と日数	22
2.	タシケントから主要駅までの料金	22
V.	国内トラック輸送	24
◎	主要都市間の距離と道路状況	25
1.	タシケント～サマルカンド	26
2.	サマルカンド～ナヴォイ	28
3.	ナヴォイ～ブハラ	29
4.	ブハラ～ウルゲンチ	29
5.	ウルゲンチ～ヌクス	31
6.	サマルカンド～カルシ	32
7.	カルシ～テルメズ	33
8.	タシケント～フェルガナ	35

付表

世銀データ

国別輸出入ランキング	37
国別輸出入通関日数ランキング	37
国別輸出入手続き費用ランキング	38

ウズベキスタン鉄道データ

(1) コンテナ、貨車保有数	39
(2) 輸出入・トランジット貨物取扱量実績	39
(3) 品目別取扱量実績	40

序 ウズベキスタンの物流環境

ウズベキスタンは内陸国で、しかも2つの国を経由しないと海に出ることができない二重内陸国である。このような国は世界にウズベキスタンとリヒテンシュタインの2カ国しか存在しない。国境を接する国は5カ国あり、そのうちの4カ国はウズベキスタンと同じく旧ソ連邦を構成していたカザフスタン、トルクメニスタン、タジキスタン、キルギスタンであるが、ソ連崩壊後それぞれの国が独自の政策を打ち出しており、将来、欧州のEUのような統一経済圏を形成する方向に向かうかは予断を許さない。もう一つの国境を接する国はアフガニスタンであるが、周知の通り政情不安が続いておりテロの頻発等厳しい治安情勢が解消される見通しは立っていない。同じ二重内陸国とはいっても欧州のリヒテンシュタインとは地政的・戦略的な立場が全く異なる。ユーラシア大陸の中でウズベキスタンは、最も困難な物流事情を抱えている国の一つといえるかもしれない。



(地図出所) THE UNIVERSITY OF TEXAS AT AUSTIN, Perry-Castaneda Library Map, Uzbekistan(Small Map)2011

国境を接する国	国境線の距離
カザフスタン	2,203km
トルクメニスタン	1,621km
タジキスタン	1,161km
キルギスタン	1,099km
アフガニスタン	137km

ウズベキスタンへの輸送ルートを選択肢は限られており、いずれも内陸輸送の距離が長い。輸送費用は海上のみで完結する仕向国への輸送と比較すると割高である。また、通過する国が中国、ロシア、カザフスタン等社会主義国や旧社会主義国で、書類手続が厳密かつ煩雑であり、書類上の記載の間違

い一つで輸送に支障を来すことも有り得る。更に予期せぬ問題で貨物が国境で留め置きになることもないとは言えない。起用する輸送業者の選択にあたっては中央アジア向け輸送の経験や情報収集力などを十分吟味する必要がある。

本報告書では日本からウズベキスタンまでの輸送、ウズベキスタン国内の鉄道・トラック輸送、通関手続について記述していくが、基本的には、コンテナ内に収まる貨物の輸送を前提としており危険物やコンテナに入らない長尺物や重量物は除外している。また、記載されている料金については、複数の輸送業者からの輸送費用を参考にしているが、実際には、それぞれの輸送業者によって料金に差があること、為替レートの変動や定期・不定期の運賃改定により頻繁に料金に変更される傾向にあることから、あくまでも参考程度とお考えいただきたい。特にウズベキスタン国内の費用については、日本の輸出者が、駅、空港、鉄道やトラック会社に直接支払いを行うことは考え難く、日本の輸送業者を通じて現地輸送業者からこれらのサービスを購入することになる。そのため、実際にかかる料金に輸送業者の手数料やサービス料が加味されることを考慮する必要がある。なお、ウズベキスタン国内の諸費用については、同国通貨ウズベクスム(UZS)で決済されているが、複数の換算レートが存在する。大まかには、公定レート(中央銀行が毎週月曜日更新)と市場レート(実勢に即して週に1~2度変動)があり、両者ともUZS安で変動している。基本的には、公定レート換算を適用したが、より実態に近いと判断されるものについては、市場レートで換算した(注)。今回は、各主要都市間の輸送費用や施設については情報を収集するまでには至らなかったためタシケント起点の輸送費用と同市内のターミナルについて記載した。

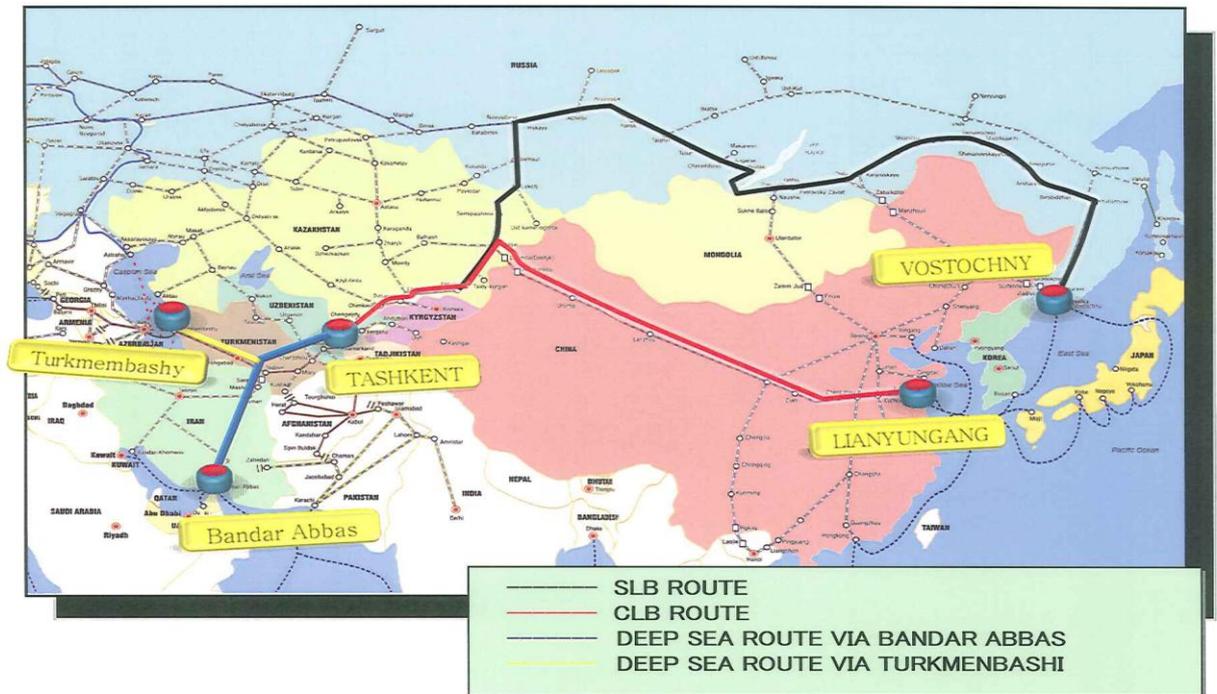
(注) 2012年3月20日時点のレート (公定レート 1USドル=1,839.40 スム。
市場レート 1USドル=2,800.00 スム)

I. 日本からウズベキスタンまでの輸送ルート

二重内陸国であるウズベキスタンへ島国である日本から空路以外の方法で輸送するには、海上輸送の後、2カ国以上の国を通過しなければならない。主なルートとしては、海上で中国の港へ輸送したのち鉄道で中国とカザフスタンを経由してウズベキスタンに至るルートと、海上でロシアの極東へ輸送したのち鉄道でロシアとカザフスタンを経由してウズベキスタンに至るルートが確立されている。両ルートともカザフスタンを経由するがロシア、カザフスタン、ウズベキスタンは旧ソ連圏で軌間が同じ(広軌)なので途中での軌間違いにより積替作業が発生することはない。

航空便による輸送については、タシケント空港が国際空港として機能している他、ウズベキスタン政府が国家プロジェクトとして進めているナヴォイ自由経済工業区の物流拠点となるナヴォイ国際空港がある。

〔参考〕ウズベキスタンへの輸送ルート



(地図提供) 伊藤忠ロジスティクス(株)

1. 中国/カザフスタン経由

日本 →(海上)→ 中国 →(鉄道)→ カザフスタン →(鉄道)→ ウズベキスタン

China Land Bridge(CLB)または Trans China Railway(TCR)と呼ばれているルート。ソ連崩壊後の 90 年代前半に日本から中央アジア向輸送ルートとして確立され、90 年代末頃から後述するロシア/カザフスタン経由に代わってコンテナ輸送の主要ルートとなった。中央アジア向けのみならず、欧州向けコンテナ貨物の輸送ルートとしても注目されつつある。

日本の主要港から連雲港、天津新港、青島港等の中国の港まで海上輸送され、中国各港からカザフスタンを経由してウズベキスタンまで鉄道で輸送される。日本から輸送されるコンテナについては、日本主要港からのコンテナ船の運航が多い連雲港がメインで利用されており、韓国から輸送されるコンテナについては、同様の理由で青島が多く利用されている。連雲港と青島の両港はこのルートのメインゲートである。

主に中国や韓国の船社や輸送業者のコンテナが使用される。40 フィートコンテナが主流である。20 フィートコンテナの輸送も可能であるが、中国鉄道は、所有するコンテナ車の標準が 20 フィートコンテナ 2 本積(40 フィート 1 本積)なので 20 フィートコンテナを奇数単位では受託しない。その為、20 フィートコンテナの場合は、偶数単位で仕立てなければならない。

中国と旧ソ連とは、鉄道の軌間が異なる為、国境でコンテナがカザフスタン鉄道のコンテナ車(コンテナ専用ワゴン)に積み替えられる。中国側からカザフスタン側に入るコンテナは、カザフスタン側国境駅ドスティク(Dostyk。ロシア語名：ドルージバ)で、カザフスタン側から中国側に入るコンテナは、中国側国境駅アラシャンコウ(阿拉山口)で積み替えられる。日本の主要港から首都タシケントまでの輸送日数は、およそ 28 日~37 日間とウズベキスタンへの輸送ルートの中で最短であり、輸送費用も他のルートと比較しても一番安価である。

しかし、カザフスタン鉄道がロシアより貸与されていた相当数のコンテナ車を返却した(一説には約 3,000 台ともいわれている。)ことから、2011 年春頃より中央アジア向コンテナが中国で滞貨し始め、最大時で、中国の各港、ウルムチ、阿拉山口と合わせて 1 万本以上のコンテナが滞貨、日本からウズベキスタンの国境までの輸送日数が 3 カ月以上かかる時期もあった。輸送費用もこの滞貨問題を契機に中国鉄道が 2011 年 8 月より値上げを行い、それに続いてカザフスタン鉄道も運賃を上げた結果、全体で 30%程料金が引き上げられた。その為以前程の割安感は無くなった。中国鉄道は、運賃を値上げすることにより輸送受注数を削減して滞貨問題の解消を図り、カザフスタン鉄道がそれに追従したと考えられる。このルートの最大の顧客は、韓国から自動車組立部品を輸入している GM ウズベキスタン(所在地：ウズベキスタン共和国フェルガナ州アサカ市)であり、そのコンテナ輸送数量は、年間 3 万 TEU(20 フィートコンテナ換算)にも上る。同社は、数年前から問題発生時のリスク分散のため、このルート以外にシベリア鉄道(SLB：後述)を並行して利用していたが、この滞貨問題により複数回にわたる操業停止状態が発生したことを契機に全量を SLB に切り替えた。また、カザフスタン鉄道はコンテナ車不足を解消するため中国より無蓋車(オープントップワゴン)を約 3,000 台購入し

たと言われており、2012年から自国内コンテナ輸送への投入が開始された。このGMウズベキスタンのSLBへの切り替えとカザフスタン鉄道の自国内向コンテナ輸送の無蓋車の投入の結果、2012年3月には、滞貨問題はほぼ解消された。

しかし、GMウズベキスタンの貨物が再びこのルートを利用するようになれば、再度滞貨問題が発生する可能性は依然として残っている（注）。抜本的な滞貨問題解消の鍵は、カザフスタン鉄道のトランジットコンテナの処理能力にかかっていると考えられる。カザフスタン鉄道が購入した無蓋車は、屋根がない箱状ワゴンで多目的運搬車としてロシアでは石炭輸送等にも使用され最も稼働数の多いタイプのワゴンであるが、CIS圏ではコンテナ輸送に使用出来ない（中国ではコンテナ輸送にも積極的に使用されている）。カザフスタン鉄道は同国内のワゴン運用規定の改定に踏み切り、無蓋車をコンテナ輸送に使用出来るようにした。今後、カザフスタン国内向コンテナ輸送に無蓋車の使用を継続し、ウズベキスタンをはじめ中央アジア諸国や欧州その他の地域向には従来通りのコンテナ車を使用することになれば一定の処理能力の改善は期待出来る。

なお、バルク（梱包されない状態で積載されるコンテナに入らないサイズのバラ積み貨物）の輸送についてもCLBは利用可能である。ただし、中国荷揚港での貨車への積込作業に加えて、中国とカザフスタンの国境で積替作業が生じるため、都合、2回の積替作業が必要になり、バルク輸送については、現在でもロシア/カザフスタン経由が主流である。

このルートは、カザフ国境より最終仕向駅までのトレーシングが可能である。

（注）GMウズベキスタンは12年4月にCLBでの輸送も再開し8月時点で同社向けの貨物の6割をSLB経由で、4割をCLB経由で輸送しているため再び滞貨が生じ始めている。

2012年3月現在の日本から中国連雲港を経由するタシケントまでの輸送日数は次のとおり。

日本→連雲港	海上輸送	約3日～4日
連雲港	積替	約6日～10日
連雲港→阿拉山口	鉄道輸送	約7日～8日
ドスティク	積替	約4日～5日
ドスティク→タシケント	鉄道輸送	約8日～10日
合計		約28日～37日

日本の主要港から各地域までの輸送費用概算は下記のとおり。

仕向地	20フィート	40フィート
タシケント	US\$6,000.00	US\$9,900.00
サマルカンド	US\$6,600.00	US\$10,800.00
ブハラ	US\$6,700.00	US\$11,000.00
ウルゲンチ	US\$7,100.00	US\$11,700.00
ヌクス	US\$7,200.00	US\$11,900.00

カルシ	US\$6,600.00	US\$10,800.00
テルメズ	US\$6,600.00	US\$11,000.00



阿拉山口駅正面



阿拉山口駅コンテナ積替上屋



阿拉山口駅コンテナ積替作業



阿拉山口陸路国境出入境ゲート



国境越えトラック／カザフスタン車輛

(写真提供) 榊日新

2.ロシア/カザフスタン経由

日本 →(海上)→ ロシア極東 →(鉄道)→ カザフスタン →(鉄道)→ ウズベキスタン

Siberian Land Bridge(SLB)または Trans Siberian Railway(TSR)と呼ばれているルート。元々は極東からシベリア鉄道を経由して欧州まで貨物を輸送する鉄道ルートとして利用されていた。ソ連時代もソ連崩壊後も 1990 年代半ばまで、CLB(中国/カザフスタンルート)に取って代わられるまで中央アジア向貨物輸送に最も多く利用されていたルートである。

ロシア極東のナホトカ(ヴォストチヌイ港)より鉄道で輸送される。ロシア、カザフスタンと旧ソ連圏を通過するので鉄道で輸送される区間での積替作業は無い。日本の主要港から首都タシケントまでの輸送日数は、およそ 30~42 日間である。

1998 年のロシア経済危機や同時期に日本の主要メーカーが自社製品のソ連向け販売ルートを日本からの直接販売から欧州からの販売へシフトしていったことにより日本からロシア向の輸出が激減した。また、かつては、ロシア鉄道とロシア極東の船会社 FESCO の間にコンテナ運用の協定があり、ロシア国内に鉄道輸送された FESCO 所有のコンテナは、ロシア鉄道がヴォストチヌイ港に回送し、日本や韓国に海上輸送されたロシア鉄道所有のコンテナは、FESCO がヴォストチヌイ港に回送していた。2000 年代に入ってこの協定が解消されたことにより、ロシア鉄道は日本で自社コンテナの管理運用が困難になりコンテナを日本から中央アジア向に利用することが出来なくなった。更に、当時、このルートで運用されていたロシア鉄道省のコンテナは 20 フィートが主流であったことや輸送費用が割高であったことも、中央アジア向コンテナ輸送ルートとしては CLB と比較してデメリットとなった。

2006 年、ロシア鉄道のコンテナ部門が分社化され、トランスコンテナというロシア鉄道コンテナの運営会社が設立された。トランスコンテナは国際輸送に積極的に乗り出し、2007 年、日本にも代理店を設け、FESCO との協定解消以降止まっていた日本へのロシア鉄道コンテナの運用も再開された。それだけでなく、トランスコンテナはコンテナの需要が 20 フィートよりも 40 フィートの方が多いことを良く理解し、2 万本以上の 40 フィートコンテナ(HQ: 背高コンテナ)を投入して日本・韓国・その他のアジア地域からロシア・CIS 諸国へのコンテナによる輸送の一層の強化を図っている。また、トランスコンテナ以外にも韓国系その他の輸送会社が自社コンテナを投入してロシア CIS 向輸送を行っている。なお、FESCO 所有のコンテナは現在も中央アジアへ運用は出来ない。ヴォストチヌイ港の他にウラジオストク港もコンテナ輸送を取り扱っている。

現在、日本からのコンテナ輸送はほとんどが釜山港経由のルートとなっている。日本からヴォストチヌイ港への FESCO の直行船が月に 2 船程度しかないのに比べて、釜山港からは毎週 30 船以上の配船があり、多くの船社からサービスを選択出来るようになっている。釜山港経由のもう一つのメリットは、日本各地の 50 以上の港から釜山港への船の運航があるので、国内輸送をして日本の主要港まで貨物を横持する必要がない。北海道や東北からも釜山港経由が利用されている。

このように釜山港経由での輸送を主流に 2000 年代後半よりコンテナの運用面での問題が解消されてきているが、中央アジア向けの輸送ルートとしてはまだ課題が残っている。ロシア税関の方針とし

て水際通関を推奨するようになり、2010年以降、ヴォストチヌィ港経由でロシア国内に輸送される貨物の殆どが同港で輸入通関手続きされるようになった。水際通関を定着させる為に税関は輸入通関手続を優先して受け付けるのでロシア国内向け貨物の税関手続は以前に比べて非常にスムーズになったが、その反面、ロシア以外に輸送されるトランジット貨物の保税転送手続きを後回しにする傾向が強くなった。中央アジア向け貨物は、三ヵ国関税同盟（ベラルーシ・ロシア・カザフスタン）を結んだカザフスタンを除いて、保税転送の許可申請が必要となる為、税関手続においては決して良い状況とは言えない。輸入通関手続が2日程で終わって鉄道輸送されるロシア国内向け貨物に対して、トランジット貨物の保税転送手続は1週間以上かかることもしばしばある。また、ロシア鉄道は自国向け貨物の輸送を優先させる傾向がある為、コンテナ車の不足が発生した場合、トランジット貨物の輸送が後回しにされる可能性がある。2011年に発生したCLB(前述)の滞貨問題により、2012年3月現在、中央アジア向けのコンテナにより輸送ルートとして再び注目され始めているが、今後、CLBの滞貨を回避するために中央アジア向け貨物が更にSLBに集中した場合、ロシア極東港でも滞貨問題が発生することが懸念される。

このルートはロシア極東港より最終仕向駅までのトレーシングが可能である。

2012年3月現在の日本からロシアヴォストチヌィ港を経由するタシケントまでの輸送日数は次のとおり。

日本→ヴォストチヌィ(釜山経由)	海上輸送	約7日～10日
ヴォストチヌィ	積替	約8日～12日
ヴォストチヌィ→タシケント	鉄道輸送	約15日～20日
合計		約30日～42日

日本の主要港からの各地域までの輸送費用の概算は下記の通り。

仕向地	20フィート	40フィート
タシケント	US\$7,100.00	US\$10,000.00
サマルカンド	US\$7,200.00	US\$11,000.00
ブハラ	US\$7,500.00	US\$11,400.00
ヌクス	US\$7,800.00	US\$12,000.00
カルシ	US\$7,300.00	US\$11,000.00

3. その他のルート

1) リガ経由

日本 →(海上)→ ラトビア →(鉄道)→ ロシア →(鉄道)→ カザフスタン →(鉄道)→ ウズベキスタン

スエズ運河から地中海、大西洋、北海、バルト海を経由してラトビアのリガより鉄道で輸送される。

輸送日数は、日本の主要港からタシケントまで 60 日～75 日。輸送日数と費用が他のルートと比較して割高なことから今のところ中国/カザフスタン経由の代替輸送ルートとしてはあまり使われていないと思われるが、今後、これら 2 つのルートの状況次第では中央アジアへの第 3 のルートとして注目される可能性もあろう。

このルートは、リガより最終仕向駅までのトレーシングが可能である。

2012 年 3 月現在の日本からリガを経由するタシケントまでの輸送日数は次のとおり。

日本→リガ	海上輸送	約 40 日～50 日
リガ	積替	約 5 日～7 日
リガ→タシケント	鉄道輸送	約 15 日～18 日
合計		約 60 日～75 日

日本の主要港からの各地域までの輸送費用の概算は下記のとおり。

仕向地	20 フィート	40 フィート
タシケント	US\$9,000.00	US\$13,000.00
サマルカンド	US\$9,500.00	US\$13,500.00
ブハラ	US\$9,500.00	US\$13,500.00
ウルゲンチ	US\$9,600.00	US\$13,600.00
ヌクス	US\$9,600.00	US\$13,600.00
カルシ	US\$9,600.00	US\$13,600.00
テルメズ	US\$9,700.00	US\$13,700.00

2) イラン経由

日本 →(海上)→ イラン →(トレーラー)→ トルクメニスタン →(トレーラー)→ ウズベキスタン

インド洋、アラビア海を経由してイランのバンドルアバス港(Bandar Abbas)まで海上輸送、同港よりトレーラーで輸送するルートである。輸送日数は、日本の主要港からタシケントまで約 50 日から 60 日間である。

輸送日数が高いことと費用も割高なため、コンテナ輸送については日本からの輸送では利用されていない。バルクカーゴについては、仕向地がウズベキスタン南部や西部地域の場合には利用されることがある。一般にトラック(車両)や建機等のバルクカーゴは、荷姿が裸のため輸送中(特に積替地)に盗難に遭いやすいが、このルートでの輸送は、ロシア/カザフスタン経由や中国/カザフスタン経由の鉄道輸送と比べて盗難が比較的少ないという指摘もある。

中国ルートの滞貨問題の関係でこのルートによる日本からの輸送方法も注目されているが、湾岸地域の政情不安、イランに対するアメリカや EU の経済制裁措置による影響もあり日本ではこのルートの利用は避けられることが多い。

2012年3月現在の日本からバンドルアバスを経由するタシケントまでの輸送日数は次のとおり。

日本→バンドルアバス	海上輸送	約30日～40日
バンドルアバス	積替	約7日
バンドルアバス→タシケント	トラック輸送	約13日
合計		約50日～60日

日本の主要港からの各地域までの輸送費用は下記のとおり。

仕向地	20フィート	40フィート
タシケント	US\$8,600.00	US\$9,900.00
サマルカンド	US\$8,600.00	US\$9,900.00
ブハラ	US\$8,600.00	US\$9,900.00
ナヴォイ	US\$8,600.00	US\$9,900.00
ウルゲンチ	US\$9,600.00	US\$10,900.00
カルシ	US\$8,700.00	US\$10,000.00
ヌクス	US\$9,600.00	US\$10,900.00
テルメズ	US\$9,200.00	US\$10,400.00
フェルガナ	US\$10,200.00	US\$11,500.00

なお、日本車を含めウズベキスタンに輸入される乗用車の多くはドバイのディーラー経由で売買されており、ドバイからバンドルアバスへ海上輸送され、トレーラーでウズベキスタンまで輸送されている。

3) ヴォルガ・ドン運河ルート

日本 →(海上)→ トルコ →(海上)→ ロシア →(河川/カスピ海)→ トルクメニスタン →(トレーラー)→ ウズベキスタン
--

スエズ運河から地中海、黒海を経由、ロシアのドン川とヴォルガ川を経由してカスピ海に抜け、トルクメニスタンのトルクメンバシからウズベキスタンへトレーラーで輸送するルートである。日本からウズベキスタンへの輸送ルートの中で最も距離が長く、輸送費用が高いルートである。冬期は、河川が凍結して船の運航が出来なくなる。また、積替が多いことのリスク、各積替地点でのトランジット税関手続の煩雑さもあり、極めて難易度の高い輸送ルートである。従って、このルートは、コンテナや鉄道、通常のトラックやトレーラーでは輸送困難な重量物や長尺物等の特殊貨物の輸送に利用される。

4) 今後の中央アジア向輸送ルートの展望

上記のルートと比較すると日本をはじめ東アジアからの輸送ではリガ経由、イラン経由、ボルガ・ドン運河経由は価格、スピードで CLB、SLB に比べて明らかに劣っている。これらのルートが話題になったのは 2011 年の CLB の混雑が激しかった時だけであり、これらの代替ルートの利用について検討されはしたが実際に利用されたケースとしては SLB が一番多い。リガ経由が利用されたケースは殆どなかった。しかし、積地が日本以外であったり貨物の条件(危険品やコンテナに入らないもの)が変わればこれらのルートは常に候補として検討されている。リガ経由では主に北米発の貨物をベースに中央アジア向け鉄道輸送のサービスが行われている。黒海経由ではカスピ海寄りの中央アジア(トルクメニスタン、ウズベキスタン南部・西部)であれば、鉄道・トラックの両方を使って東南アジア、南アジアからの輸送には有効なケースがある。イラン経由は、中央アジア南部であれば東南アジア、南アジアからの輸送に有効な場合があるが、現在利用されている中では鉄道で輸送できない中央アジア向け危険品の輸送の割合が多い。

アジアからの中央アジア向け輸送が着実に増加する傾向にあるため、メインルートである CLB の処理能力に対する懸念が増大している。

中国とカザフスタン両国では第二のドスティクとなる国境ルートを検討しており、ドスティクより南のホルゴスに両国の鉄道路線建設が 2011 年に完成した。現在、国境施設の建設を行っており客車サービスは 2012 年内にスタートすると思われるが、貨物の積み替えサービスは 2013 年以降になる見込みである。阿拉山口/ドスティクと同様に貨車交換用の積み替えターミナルがこれから建設される。双方で大規模な国境ターミナル施設の構想が進んでおり阿拉山口/ドスティク国境よりはるかに処理能力・処理効率とも大きく向上した国境施設になる見込みである。また、阿拉山口/ドスティクの場合、道路事情が中国側では問題ないがカザフスタン側は国境から 200km ほどは未整備の状態である。これに対し、ホルゴスは道路事情がいいので現在も主にトラック貨物の通過点となっている。ホルゴスでは鉄道や道路だけでなく倉庫施設を含めた複合的な国境ターミナルが完成すれば CLB の利用方法は将来大きく変化する。仮にアスタナなどをメインとしたカザフスタン北部とロシア、欧州向けは従来通り阿拉山口/ドスティク国境を利用し、アルマトイをメインとするカザフスタン南部と中央アジア向けはホルゴス国境を利用すると仮定すると、単純に考えてもキャパシティーは 2 倍かそれ以上になる。ホルゴス国境を利用すればアルマトイまで鉄道距離が約 450km 短縮され、ホルゴス-アルマトイをトラック(道路距離約 380km)で利用するケースも増えてくるだろう。2011 年の CLB の混雑時には連雲港など中国沿岸部からカザフスタンまで多くの貨物が混雑を避けてトラックで輸送された。ホルゴスの道路国境は一時大混雑となり、通過するのに 1 週間かかる大渋滞になった。今後この国境機能がフルに稼働すれば鉄道でもトラックでも輸送手段を選択できるようになる。急ぎの貨物はウズベキスタン向けについても国境からトラックで輸送という可能性も出てくるかもしれない。

その他に中国鉄道はキルギス鉄道との国境接続計画をかなり前から進めていて中国側路線はほぼ完成しているという。キルギス側は現状ではいつ完成するかまったく予測できないが、このルートが完成すれば現在タジキスタンとの問題で鉄道輸送ができないウズベキスタン国内フェルガナ地域にキルギス経由で鉄道輸送が可能になる。

4. 空路

ウズベキスタン国内には、次の 12 の空港が機能している。

国際空港	国内空港
タシケント	カルシ
サマルカンド	ヌクス
ナヴォイ	ザラフシャン
ブハラ	フェルガナ
ウルゲンチ	ナマンガン
テルメズ	アンディジャン

12 の空港のうち 6 ヲ所が国際空港となっているが、実質上国際貨物輸送の拠点として機能しているのは、タシケント空港とナヴォイ空港の 2 ヲ所である。

タシケント空港は、ウズベキスタンの玄関口であり、旅客取扱量・貨物取扱量共に国内最大の空港である。

ナヴォイ空港は地方空港の 1 つにすぎなかったが、ウズベキスタン政府が進めるナヴォイ自由工業経済区の拠点として 2007 年より国際空港としての改良が始められた。ナヴォイ自由工業経済区は、ウズベキスタン政府がウズベキスタンのみならず中央アジアの一大物流拠点として開発を進めており、今後、タシケント空港とどのような棲み分けがされるのか注目される。

1) タシケント国際空港

運営しているのは、ウズベキスタン国営航空。ウズベキスタン航空が日本への直行便を就航させている。日本への直行便があるのは、中央アジアで唯一このタシケントのみである。

日本からの航空貨物輸送として利用されている主な航空会社は次の通り。

航空会社名	区分	機材	仕向地	運行
ウズベキスタン国営航空	旅客	B-767	成田	水・金
大韓航空	旅客	A-330	仁川	月・木・土
アジアナ航空	旅客	A-330	仁川	月・火・金
トルコ航空	貨物	A-320	イスタンブール	火
	旅客	A-320	イスタンブール	火・水・金・土・日
ルフトハンザドイツ航空	貨物	B-777	フランクフルト	土

* 2012 年 3 月現在の運行状況に基づく。

日本との直行便が唯一発着している空港でもあるので、同空港経由のウズベク国内及び周辺諸 4 カ国への空路による輸送を期待したいところである。残念ながら、国内便も周辺 4 カ国へ発着している機材も全て小型旅客機で、同港を経由しての国内貨物輸送や中央アジア 4 カ国への貨物輸送の拠点となるハブ空港の機能は果たしていない。

航空貨物の運賃は、重量により段階的に区分されており、また、各航空会社により料金が異なる。

また、燃料サーチャージも各航空会社により異なっている。

2) ナヴォイ国際空港

当初、空港・鉄道・工業団地をセットにした自由工業経済区の構想は、タシケントにあったと思われる。しかし、首都でありながらカザフスタンの国境に近いこと、冬期になると霧が発生し易く、運行に支障を来す場合があるなど問題があり、ナヴォイでの自由工業経済区開発になったものとみられる。ウズベキスタン政府は、ナボイ空港を中央アジアのみならず、アジアと欧州を中継する世界的なハブ空港として機能させる構想を持っている。

大韓航空の主導で運営されている。現在就航している航空会社はウズベキスタン航空と大韓航空の2社である。旅客便は国内線のみでウズベキスタン航空が運航している。大韓航空は、ソウル(仁川)より B-747 の貨物便をほぼ毎日 1 便～3 便就航させているが、同港を経由して欧州へ向かう便である。

貨物便の主な国外の就航都市は次の通り。

航空会社名	仕向地
ウズベキスタン 国営航空	モスクワ・フランクフルト・パリ・デリー・ムンバイ・ イスタンブール・ドバイ・ハノイ
大韓航空	ソウル・ミラノ・ブリュッセル

II. ターミナル(駅・トラック・空港)での手続き

ターミナルでの貨物到着後の手続、通関終了後のリリースまでの手続については次の通りである。

1. 鉄道駅

貨物到着後に駅より輸入者宛に電話連絡で貨物到着が通知される。何らかの理由で電話連絡ができない場合は、電報で通知される。貨物と共に届く書類(運送状、Invoice 等)は、税関事務所で一旦チェック(税関が各書類に捺印)を受けた後、駅の担当部署に回され荷受人に引き渡される。税関手続終了後、ハンドリングチャージ、保管料等駅でかかった費用を支払い、税関申告書を提示して貨物を引き取る。

貨物は、コンテナの場合、駅に到着後駅構内のコンテナヤードに降ろされる(バルクの場合は、輸入者が税関から積降許可を得たことが確認された後でなければ貨車から積み降ろすことは出来ない。)。輸入者に貨物到着の通知が行われた翌日より保管料が発生する。ロシア鉄道等 CIS 圏のコンテナや貨車の場合、保管料以外に別途デマレージ(超過保管料)が発生する。タシケント市内チュクルサイ駅の費用(コンテナ)は次のとおり。

20'コンテナ(S.O.C.)	現地通貨建	US\$換算
ハンドリングチャージ	UZS161,038.00	US\$87.55

保管料(1日)	UZS3,696.00	US\$2.01
---------	-------------	----------

40'コンテナ(S.O.C.)	現地通貨建	US\$換算
ハンドリングチャージ	UZS171,919.00	US\$93.46
保管料(1日毎)	UZS7,608.00	US\$4.14

20'コンテナ(C.O.C.)	現地通貨建	US\$換算
ハンドリングチャージ	UZS190,618.00	US\$103.63
保管料(1日)	UZS3,696.00	US\$2.01
デマレージ(1時間毎)	UZS9,438.00	US\$5.13

- * ハンドリングチャージには、駅構内コンテナヤードへの回送作業、クレーン使用料等の設備使用料が含まれる。
- * ここで言う C.O.C.は、ウズベク鉄道を含む CIS 圏の鉄道会社所有のコンテナを指す。S.O.C.は、それ以外のコンテナを指す。
- * 保管料は、到着から 1 日後に発生する。
- * デマレージは、C.O.C.のみが対象となる。到着から 2 時間後に発生する。
- * 公定レート（2012 年 3 月 20 日時点）で換算。

2. トラックターミナル

ターミナルでは、貨物到着を荷受人に通知するサービスを行っていないのでトラック輸送業者の地元代理店より到着の有無を確認することが多い。

貨物と共に届く書類(運送状、インボイス等)は、税関事務所で一旦チェック(税関が各書類に捺印)を受けた後、ターミナルの担当部署に回され、荷受人に引き渡される。

ターミナル到着後トラック(またはトレーラー)は、手続終了までターミナル内に留置される。ターミナル内には宿泊施設はなく、ドライバーは、トラックの中で宿泊しなければならない。通常、トラック(トレーラー)のターミナル内留置に関わる費用はトラック会社が負担する。ただし、トラック会社は、Free Time(無料保管期間)を 48 時間としていることが多く、その時間内に貨物の荷降が出来ない場合、1 日あたり US\$150.00~US\$200.00 程度のデマレージが発生する。

なお、ターミナルには、十分な設備と面積がある保税倉庫を持つところが少なく、また、荷降しに必要な機材を備えているところも極めて少ないので、別の保税倉庫へ転送しなければならないことが多い。

タシケントのトラックターミナル「アクル・ブラク・カラバンサライ」の費用は次の通り。

	現地通貨	US\$換算
駐車料金(1日)/1台	UZS17,000.00	US\$6.07

- * 市場レート（2012 年 3 月 20 日時点）で換算

3. 空港

鉄道駅同様に貨物到着後空港より荷受人宛に電話連絡で貨物到着が通知される。何らかの理由で電話連絡が出来ない場合は、電報で通知される。貨物と共に届く書類(運送状、Invoice等)は、税関事務所で一旦チェック(税関が各書類に捺印)を受けた後、空港の担当部署に回され、荷受人に引き渡される。輸入通関手続終了後、ハンドリングチャージ、保管料等空港でかかった費用を支払い、輸入通関申告書を提示して貨物を引き取る。

貨物は、空港構内の保税上屋に降ろされる。保管料の Free Time は、到着日から 3 日間になる(危険品は Free Time なし)。

タシケント空港の費用は次の通り。

ハンドリングチャージ	US\$0.101 x kg(Gross Weight)
保管料	US\$0.09 x kg(Gross Weight) x day

* ハンドリングチャージには、機材からの荷降、保税上屋までの搬入作業が含まれる。

* 公定レート換算で支払い。

III. 輸入通関手続き

輸入通関手続きは、荷受人の所在地で行うのが原則である。国内全域の主要都市には税関事務所が設置されており、鉄道駅やトラックターミナルの構内に併設されていることが多い。従って、鉄道やトラック(トレーラー)で輸送される貨物は、国境で輸入通関手続が行われるのではなく荷受人の所在地のある仕向地の駅、トラックターミナルで行われる。

航空貨物の場合、空港所在地域外の荷受人は、空港で輸入通関手続を行うことが出来ない。例えば、タシケント空港に到着する貨物の荷受人がタシケント以外の地域に所在する場合は、タシケント空港から荷受人の所在する地域まで保税転送しなければならない。保税転送には、税関職員の同行が義務付けられており、同行料(エスコート料)が徴収される。料金はユーロ建てで支払日の為替レートで国内通貨に換算して計算される。

税関エスコート料	200km 以下	€50.00
	200km 超	€120.00

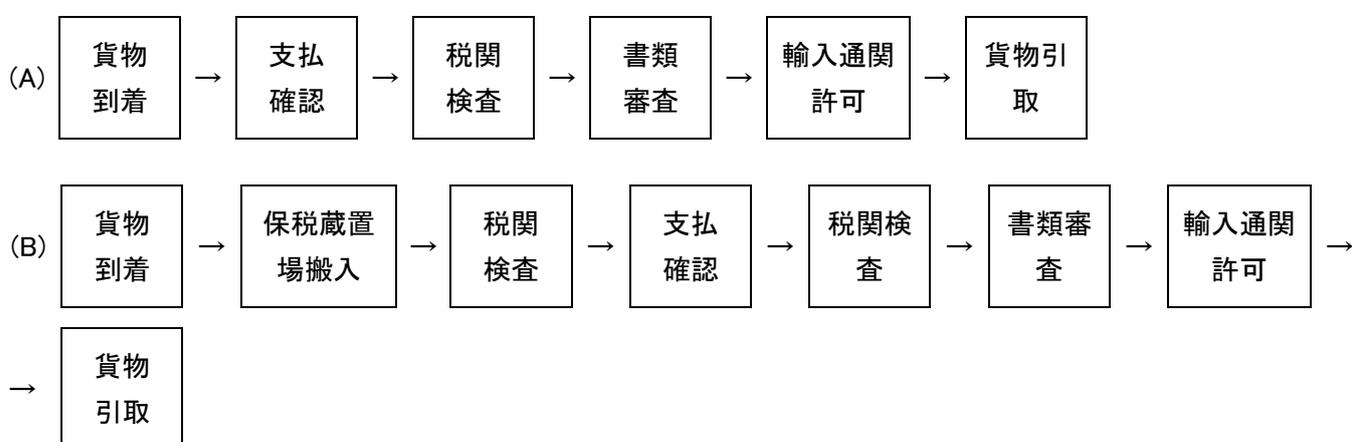
エスコートは、同じ方面向けの貨物がある程度集まってから手配される。また、州毎にエスコートする税関職員が交代する。保税転送に使用される車両は、輸送ライセンスを取得した業者のもので車両自体も輸送用に登録されたものでなければならない。登録される車両は、荷台の密閉が可能で封印出来るものでなくてはならない。貨物が小さいからと言って普通乗用車で運搬することは出来ない。

1. 輸入通関手続き手順

輸入通関手続きは、貨物が仕向地に到着した後でなければ行うことが出来ない。また、前もって関

税その他の税関への支払を済ませておかなければ、貨物が到着していても、手続きに入ることは出来ない。通関手続きの電子処理化は少しずつ進んでいるが、手続きを迅速に行うためというよりは、輸入される貨物の管理を強化するためであり、書類の審査は輸入者や通関士が税関事務所に赴いて行われている。税関に多少の謝礼を払わないと必要書類が整っていても順番を後回しにされたり税関検査をなかなか実施してくれないということがあり、通関業者は税関との良好な関係を保つために何らかの手続きを行う度に税関に対して御礼をするというのが慣例化している、という見方もある。保税蔵置場所には、検査用の X 線検査装置が設置されていないので全てコンテナを開け貨物を開梱して検査される。貨物の内容によっては、開梱が望ましくない場合もあるが、どの程度まで検査をするかは税関職員の判断に任される。

税関検査の輸入通関手続の手順は次の通り。



(A)については、航空貨物の比較的小さな貨物で必要書類も直ぐに整う場合である。品目によっては税関検査が省略されることもある。ほとんどのケースについては、(B)の手順となると考えて良い。保税蔵置場搬入から 2 ヶ月間の保管期限が与えられる。税関検査は、保税蔵置場搬入時と輸入通関時の 2 回行われる。3 国間貿易のように契約上の輸出者と荷主が異なる場合は、保税蔵置場搬入後、税関に申請して契約上の輸出者のインボイスに差替えて輸入通関手続を行うことが可能である。ただし、インボイスの差替えにあたっては、最初のインボイスよりも価格を引き下げることが出来ない。また、最初のインボイスよりも価格を上げすぎるとその差額は何から来ているか問題視される。何らかの理由か目的があって 2 ヶ月以内に輸入通関手続が出来ない、または、輸入通関手続を行わない場合は、3 年間までを限度とする長期保税の手続を行うことが出来る。長期保税の手続は、貨物到着後直ちに行うことも出来るし、一旦、2 ヶ月の保管限度が許可される保税手続を行った後に行うことも出来る。ただし、長期保税の手続を行う為には、申告額の 0.2%を税関に納めなければならない。

なお、保税蔵置場搬入の際には、保税蔵置場への貨物保管の為の税関申告書(輸入通関申告書とは別)とインボイスを提出する必要がある。貨物到着から 15 日以上手続せずに放置しておく罰金の対象となる。

2011 年 3 月 11 日に発生した東日本大震災に伴う福島第一原子力発電所事故以降、多くの国々では日本からの輸入貨物を制限または放射能検査を行うようになったが、ウズベキスタンでは、事故発生後から現在に至るまで日本から輸入される貨物について制限や放射能検査は行っていない。

2. 課税体系及び支払い

税関申告書に記載された金額、すなわち、税関申告額を基に課税される。税関申告額は、必ずしもインボイスに記載された金額を指す訳ではない。申告額は、商品価格(F.O.B.ベース)に輸送費用または輸送費用と保険料を加算したもので、これは世界共通である。

税関は、過去の輸入実績や国内で流通している商品価格を基につくられた独自の評定額表を持っており、インボイスの金額が CIP(輸送費保険料込)、DAP(仕向地持込渡)等輸送費用が含まれている建値となっても、評定額と比較して申告額を引き上げる権限を持っている。貨物が鉄道やトラック(トレーラー)で到着する場合、税関は積地から仕向地までの輸送費用を証明する書類を要求することがある。そうした場合は、積地から仕向地までの輸送を請け負った輸送業者より英文か露文で証明書を作成してもらい提出する必要がある(コピー可)。

航空貨物の場合は、航空運送状(AWB : Air Way Bill)に記載された運賃とインボイス価格が比較され、インボイス価格が運賃と比較して低いと判断された場合は、AWB に記載されている運賃がインボイス価格に加算される。日本発の航空貨物の AWB には、規定上、輸出者が購入した運賃の額にかかわらず、最も高い IATA 料金(International Air Transport Association=国際航空運送協会が規定する運賃の上限)が記載されているので注意が必要である。AWB に記載されている航空貨物代理店から実際にかかった(支払った)運賃を記載した証明書を発行してもらい、それを税関に提出することで AWB 記載の運賃全額が加算されるのを回避することが出来る(コピー可)。

なお、ウズベキスタンの税関は、「インコタームズ 2010 規則」に規定されている輸送条件に厳格である。DAF(国境持込渡)、DDU(仕向地持込渡・関税抜)等の「インコタームズ 2010 規則」にない条件や海上輸送の条件を規定した CIF(運賃保険料込)等の使用は避けなければならない。

ウズベキスタンは、世界税関機構(WCO)に加盟しており、統計品目番号(H.S. Code)を採用している。ウズベキスタンへ輸出しようとする商品の統計品目番号がわかれば関税その他の税率や輸入通関手続時に要求される書類をほぼ特定出来ると考えて良いが、日本と違う番号の割り振り方をされる場合もあるので、現地通関業者に問合せをする際には、統計品目番号の他にカタログ等の商品の用途や仕様を説明出来る書類があった方が良い。

税金を含む輸入通関手続の税関への支払は次の通り。支払方法は、インボイスで適用されている外貨を申告日の為替レートで国内通貨に換算して計算される。

日本の消費税にあたる付加価値税が 20%課税されるので概して高税率と言えよう。

税関手数料	申告額 x 0.2%	全ての品目が対象	*1
関税	申告額 x 税率	殆どの品目が対象	*2
物品税	申告額 x 税率	一部の品目が対象	*3
付加価値税	(申告額 + 関税) x 20%	殆どの品目が対象	*4
税関検査料	€5.00/1 時間 x 検査時間	殆どの品目が対象	*5

*1: 税金ではなく税関が手数料として徴収するもの。2012年1月から1申告あたりの徴収金額の最

小額は US\$25.00、上限は US\$3,000.00 までと規定された。

*2： 品目によっては、重量や排気量に対して課税される等課税方法が異なるものもある。

ウズベキスタンが指定する特惠関税対象国で製造された品物については、税関が規定する関税率表どおりの関税率となる。対象国外で製造された品物については、関税率が2倍になる。日本、欧米等の先進国の殆どは対象国。なお、製造国を証明する為には、商工会議所発行の原産地証明書(フォーム A)原本の提出が必要。対象国であっても原産地証明書原本が無い場合、税率は2倍となる。

*3： 品目によっては、重量や排気量に対して課税される等課税方法が異なるものもある。

*4： 物品税が課税された場合は、(申告額 + 関税 + 物品税) x 20%となる。

*5： 検査が実施されなくとも徴収されることがある。

3. 必要書類

1) 税関登録書類

通関手続を行うにあたって荷受人は、下記の書類を税関事務所に提出して登録しなければならない。

定款		コピー
政府統計局登録(OKPO コード)証明書	政府統計局発行	コピー
納税者番号(INN)証明書	税務署発行	コピー

* 自社印で認証したコピーを提出。

* 登録は初回のみであるが1年~3年経つと税関から再提出を求められる。

2) 契約に基づく輸入

契約書	コピーと照合した後返却	*1
契約登録証	銀行が発行	*2
輸入通関申告書	通関士が作成	*3
インボイス		*4
パッキングリスト		
各種証明書	型式証明書等品目により取得義務がある。	*5
運送状	鉄道運送状、CMR (国際貨物受取証)、航空運送状原本	*6
原産地証明書	フォーム A	*7
委任状	輸入者の捺印・署名が必要。	

*1： 契約書は、次の順序で登録されていなければならない。

取引銀行 → 税関(タシケントの場合はタシケント市税関、地方の場合は州税関)

全ての登録が終了するには5日~6日かかる。契約書は、英語とロシア語の併記で作成されることが多いが、英語のみの場合は、ロシア語訳の提出が必要。

- *2: 銀行より発行される。全ての契約貨物の輸入手続が終了した後、契約額と申告額の合計が一致していなければならない。
- *3: ライセンスを取得している通関士が作成する。書式は、ロシアその他旧ソ連圏と同じもので、1枚目に1品目、2枚目以降は3品目ずつ記載される。
- *4: 貨物と一緒に到着するインボイスが原本とされる。
原本がロシア語でない場合は、ロシア語訳を提出しなければならない
が小口の貨物であれば、英語の原本にロシア語を手書で書き込んでも受理される。貨物が複数のコンテナに分散されて輸送される場合は、コンテナ毎に作成した方が無難である。インボイスが船積み毎で作成された場合、最後のコンテナが到着するまで税関手続を行うことが出来ない。最後のコンテナの到着が最初の到着より15日以上経った場合、罰金の対象となる。
パッキングリストについては、インボイスがその内容を兼ねていれば別途作成する必要はない。
- *5: 品目により必要な証明書が規定されている。特に型式証明書は、多くの品目が取得対象となっている。危険品や消費財に該当する品目の中には、税関のラボでサンプル検査を受けなければならないものもある。
- *6: 貨物と共に到着した運送状を提出する。税関は積地と輸送ルートを確認する為に日本からの輸送の場合は、海上 B/L コピーの提出を求めることが多い。中国/カザフスタン経由、ロシア/カザフスタン経由の場合、通常、海上 B/L のコピーも添付されて到着する。
- *7: 契約条件に必要書類として記載されていない場合は必ずしも提出しなければならないということはないが関税率は2倍になる（「2. 課税体系及び支払い」*2を参照）。従って課税対象となる可能性がある場合には同書類は用意したほうが無難である。

3) 無為替輸入(無償貨物)

契約書の登録が不要となる。その代わりに無為替輸入を行う為には国家税関委員会に申請して許可を受けなければならない。申請して許可が降りるまで3日~5日かかる。無為替輸入は誰にでも出来る訳ではない。輸出者と輸入者の関係に整合性がないと手続が許可されない。例えば、海外の親会社が子会社に現物出資をするとか、契約期限内の保証に基づく代替品等と言った場合である。

4. 輸入通関手続きにかかる費用と日数

通関手続きにかかる費用は通関士が作成する税関申告書作成料と通関手続全般を代行する通関業者の代行費用が挙げられる。広い範囲で言えば手続きに必要な証明書類の手配、貨物が到着してから輸入通関手続が終わるまでにかかるターミナル費用や保税倉庫での保管料も含まれる。保税倉庫の保管料については、貨物の種類、保管期間、重量、容積、ターミナルから保税倉庫までの移送費用が発生する等一概に料金を特定することは難しい。

地元の通関業者が提供するサービスは、税関申告のみの場合と税関申告書作成を含めた通関手続代行の2通りあるが、書類審査の際に税関が税関申告書を作成した通関士の同席を義務付けているので、実質的に通関手続代行も兼ねると考えて良い。

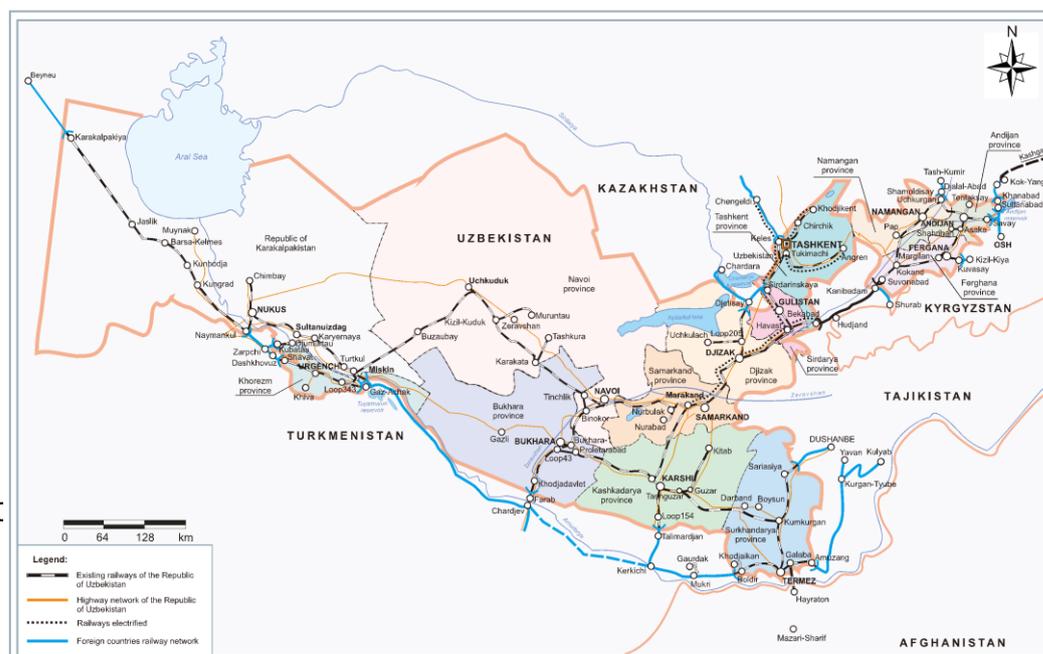
料金は、申告額に対する歩合(%)を基本として、政府で規定している最低給与額(UZS62,920.00=US\$34.21/公定レート換算)の5倍~10倍を最低料金としているところが多い。歩合については、手続をする貨物の数量や品目の数などでそのつど決めているようである。従って、申告額によっては、1枚の申告書作成と通関手続代行だけでUS\$1,000.00相当またはそれ以上の手数料がかかることもある。外資系の通関業者の場合、税関申告書作成を含めた通関手続代行でコンテナ1本あたりUS\$200.00 ~ US\$400.00の手数料で受託するところがある。

輸入通関手続にかかる時間についても一概に言えない。証明書等の提出が不要な貨物であれば、到着してから3日~4日で終了することもある。しかし、型式証明書その他の証明書の取得が義務付けられている品目が多く、証明書取得に2週間から4週間程度かかるものもある。このような所要時間を考慮するとおおよそ3週間から5週間程度はかかると見ておいた方が良い。

IV. 国内鉄道輸送

ウズベキスタンに敷設されている鉄道の総延長距離は4,230km、これは、世界ランクで36位、貨物輸送量では16位である(2009年の世銀データに基づく)。国内の人口が集中する主要都市部のほぼ全域に鉄道網が敷かれていると言って良い。

しかし、ウズベキスタンの国内鉄道網は、ほとんどがソ連時代に建設されたもので、電化されている区間は589kmに留まり、複線化されている区間も少ない。ほとんどの設備はソ連時代のままで老朽化が進んでいる。また、部分的に近隣国を通過して自国領内に戻る区間もある。2001年にウチクドゥク - ヌクス間(342km)、2009年にタシグザール - クムクルガン間(222km)の新線が開通したことによりトルクメニスタン領内を通過して自国領に戻る区間はなくなり、自国内の流通及び外国からの輸出入貨物の輸送を国境を通過することなく運営することが可能となった。このタシグザール - クムクルガンの鉄道建設においては、日本の円借款により5つの鉄道橋(鉄橋)と信号通信設備が敷設され、2012年2月には同区間を含むカルシ・テルメズ間の電化事業で日本との間に円借款契約がなされた。



(地図提供) 日本交通技術株

ウズベキスタンは、アフガニスタンと唯一鉄道が繋がっている国であり、現在、アフガニスタン側は、ハイラトン(アフガニスタン側国境駅)からマザリシャリフまで鉄道が延伸され、ウズベキスタンは、欧州その他からの鉄道によるアフガニスタン向け物資輸送ルートとして重要な地域となっている。隣国を通過して自国内に戻る区間で唯一残っているのは、フェルガナ地域のタジキスタンを通過する区間で、現在、この区間は、乗り入れされておらず、アブリク駅でトラックに積み替えられてフェルガナ方面に輸送されている。しかし、タシケントからフェルガナ方面への道路は、カムチック峠を通過しなければならず、冬期は、降雪により道路が凍結して通行ができなくなることもある。従って、フェルガナ方面への輸送力を安定的に確保するには、アングレンより鉄道を延伸してフェルガナ地域内の路線に接続し自国内の輸送網を確立する必要があるが、トンネル工事等膨大な費用がかかることもあり、実現化する見通しは今のところたっていない。



テルメズとハイラトンを結ぶ友好橋
対岸はテルメズ



ハイラトンの鉄道ターミナル

(写真提供：上掲の2枚以降) 株アイティエスニッポン

ウズベキスタン国内の主要都市のコンテナ取扱駅は次の通り。

都市名	駅名	取扱貨物
タシケント	チュクサライ	20'40' コンテナ
	タシケン-トヴァルナヤ	20'40' コンテナ
	セルゲリ	20'40' コンテナ
サマルカンド	ウルグベク	20'40' コンテナ
ナヴォイ	チンチリク	20' コンテナ
	カルマナ(自由工業経済区)	20'40' コンテナ
ブハラ	ブハラ-II	20'40' コンテナ

カルシ	カルシ	20'40' コンテナ
ヌクス	ヌクス	20'40' コンテナ
ウルゲンチ	ウルゲンチ	20'40' コンテナ
テルメズ	テルメズ	20'40' コンテナ

次のタシケントの主要駅から各主要都市までの距離とコンテナの輸送費用は下記の通り。

(A) チュクルサイ、(B) タシケント・タヴォルナヤ、(C) セルゲリ

1. タシケントから主要駅までの距離と日数

都市名	駅名	(A)	(B)	(C)	日数
サマルカンド	ウルグベク	384km	370km	367km	1日~2日
ナヴォイ	チンチリク	531km	517km	514km	2日~3日
ナヴォイ自由工業 経済区	カルマナ	548km	534km	531km	2日~3日
ブハラ	ブハラ-II	637km	623km	620km	2日~3日
ウルゲンチ	ウルゲンチ	1,112km	1,098km	1,095km	4日~5日
ヌクス	ヌクス	1,228km	1,214km	1,211km	4日~5日
カルシ	カルシ	532km	518km	515km	2日~3日
テルメズ	テルメズ	857km	843km	840km	3日~4日

* 駅を出発してからの日数。編成待ちで出発まで3日~7日かかることがある。また、途中で編成替えがあると数日遅れる。

2. タシケントから主要駅までの料金

1) チュクルサイ

駅名	20'(S.O.C.)'		40'(S.O.C.)'	
	現地通貨建	US\$換算	現地通貨建	US\$換算
ウルグベク	UZS506,235.68	US\$275.22	UZS795,188.53	US\$432.31
カルマナ	UZS609,568.29	US\$331.40	UZS932,633.63	US\$507.03
ブハラ-II	UZS654,535.33	US\$355.84	UZS1,013,719.78	US\$551.11
ウルゲンチ	UZS961,309.97	US\$522.62	UZS1,458,950.99	US\$793.17
ヌクス	UZS1,025,442.53	US\$557.49	UZS1,549,169.57	US\$842.21
カルシ	UZS598,508.22	US\$325.38	UZS929,600.03	US\$505.38
テルメズ	UZS798,584.80	US\$434.16	UZS1,225,994.23	US\$666.52

駅名	20'(C.O.C.)'	
	現地通貨建	US\$換算
ウルグベク	UZS582,723.20	US\$316.80
カルマナ	UZS698,803.73	US\$379.91
ブハラ-II	UZS748,728.29	US\$407.05
ウルゲンチ	UZS1,093,746.69	US\$594.62
ヌクス	UZS1,165,315.54	US\$633.53
カルシ	UZS686,327.23	US\$373.13
テルメズ	UZS910,837.32	US\$495.18

2) タシケント・タヴォルナヤ

駅名	20'(S.O.C.)'		40'(S.O.C.)'	
	現地通貨建	US\$換算	現地通貨建	US\$換算
ウルグベク	UZS503,581.28	US\$273.77	UZS792,534.13	US\$430.87
カルマナ	UZS598,887.42	US\$325.59	UZS929,979.23	US\$505.59
ブハラ-II	UZS651,880.93	US\$354.40	UZS1,011,065.38	US\$549.67
ウルゲンチ	UZS934,576.17	US\$508.09	UZS1,418,170.87	US\$771.00
ヌクス	UZS1,022,788.13	US\$556.04	UZS1,546,515.17	US\$840.77
カルシ	UZS595,853.82	US\$323.94	UZS926,945.63	US\$503.94
テルメズ	UZS795,930.40	US\$432.71	UZS1,223,339.83	US\$665.08

駅名	20'(C.O.C.)'	
	現地通貨建	US\$換算
ウルグベク	UZS580,068.80	US\$315.36
カルマナ	UZS686,706.43	US\$373.33
ブハラ-II	UZS746,073.89	US\$405.61
ウルゲンチ	UZS1,062,763.58	US\$577.78
ヌクス	UZS1,162,661.14	US\$632.09
カルシ	UZS683,672.83	US\$371.68
テルメズ	UZS908,182.92	US\$493.74

3) セルゲリ

駅名	20'(S.O.C.)'		40'(S.O.C.)'	
	現地通貨建	US\$換算	現地通貨建	US\$換算
ウルグベク	UZS503,012.48	US\$273.47	UZS791,965.33	US\$430.56
カルマナ	UZS598,318.62	US\$325.28	UZS929,410.43	US\$505.28

ブハラ-II	UZS651,312.13	US\$354.09	UZS1,010,496.58	US\$549.36
ウルゲンチ	UZS934,007.37	US\$507.78	UZS1,417,602.07	US\$770.69
ヌクス	UZS1,022,219.33	US\$555.74	UZS1,545,946.37	US\$840.46
カルシ	UZS595,285.02	US\$323.63	UZS926,376.83	US\$503.63
テルメズ	UZS781,315.28	US\$424.77	UZS1,190,665.15	US\$647.31

駅名	20'(C.O.C.)'	
	現地通貨建	US\$換算
ウルグベク	UZS579,500.00	US\$315.05
カルマナ	UZS686,137.63	US\$373.02
ブハラ-II	UZS745,505.09	US\$405.30
ウルゲンチ	UZS1,062,194.78	US\$577.47
ヌクス	UZS1,162,092.34	US\$631.78
カルシ	UZS683,104.03	US\$371.37
テルメズ	UZS891,089.04	US\$484.45

* ここで言う C.O.C.は、ウズベク鉄道所有のコンテナを指す。S.O.C.は、それ以外のコンテナを指す。

* 鉄道運賃は、スイス・フラン建がベースで公定レートで現地通貨、スムに換算される。参考までに米ドル建を現地通貨から公定レートで換算して算出した。

V. 国内トラック輸送

幹線道路網についてもウズベク国内主要都市のほぼ全域に敷かれており、国内輸送の重要な役割を果たしている。しかし、タシケントからサマルカンドやフェルガナまでの道路は比較的整備されているもののその他の地域では舗装状態の悪い道路が多く整備を必要とする。主要幹線道路でも街灯が敷設されているところはなく夜間走行には注意が必要である。なお、ウズベキスタンには日本のような有料道路はない。

ウズベキスタンの東西を貫く主要幹線道路は、アジアハイウェイやヨーロッパハイウェイ構想等の東アジアや欧州その他の地域を結ぶ要衝となっている。CAREC(*)の加盟国としてウズベキスタンは、これらの構想に沿ってADB(アジア開発銀行)その他の資金援助を受けながら主要幹線道路の整備を進めている。日本も道路整備のための建設機材の無償供与を過去2回行っている。

* CAREC：中央アジア地域経済協力。ウズベキスタンの他、カザフスタン、トルクメニスタン、タジキスタン、キルギスタン、アフガニスタン、アゼルバイジャン、パキスタン、中国、モンゴルの10カ国が加盟している。

ADBが事務局を務める。

国内輸送に使用されるトラックやコンテナ用トレーラーは、カマズ等のロシア製が主であるが、最近では、マンやメルセデス等の欧州製のものも増えている。低床トレーラーを除けば、これら大型トレーラーの調達是比较的容易であるが、リフター付のものやクレーンを搭載したトラックの数が極めて少なくフォークリフトも普及していないので、人力で作業が出来ないような貨物や重量物になると別途クレーンを調達して作業しなければならない。クレーンの主流は、ロシア製の14～15トンクラスのトラッククレーンで、これらは、ある程度の大きな都市では調達可能であるが、それ以上のクラスになると調達が難しくなる。クレーンが調達出来ない為に1日～2日トラックから荷降しが出来ないという事態も発生することがある。

タシケントから各主要都市までの距離と40フィートコンテナまたは同等の重量(20トンとして)の輸送費用は下記の通り。軽油の供給不足による燃料費の高騰や復路の積荷が無いためであると思われるが鉄道運賃と比較して高額である。

都市名	距離	40'コンテナまたは20トン		日数
サマルカンド	323.1km	UZS1,600,000.00	US\$571.43	1日
ナヴォイ	467km	UZS2,100,000.00	US\$750.00	1日
ブハラ	568.2km	UZS2,600,000.00	US\$928.57	1日
ウルゲンチ	962km	UZS4,300,000.00	US\$1,535.71	2日～3日
ヌクス	1,078.7km	UZS4,600,000.00	US\$1,642.86	2日～3日
カルシ	456.7km	UZS2,100,000.00	US\$750.00	1日
テルメズ	667.3km	UZS3,600,000.00	US\$1,285.71	2日
フェルガナ	334.2km	UZS1,700,000.00	US\$607.14	1日

* 米ドルは市場レートで換算。

* 距離は、各都市を実際に走行した結果に基づいて記載した。トラック会社の営業距離とは異なる場合がある。

◎ 主要都市間の距離と道路状況

各都市間の道路距離の実測と道路状況を調べるために実際に車を走らせて調査を行った。下記各都市の主要駅またはトラックターミナルを起点として距離を測定した。なお、上記タシケントから各都市までの距離と本項目の各都市間の距離について差異が生じている。これはタシケントから各都市までの距離を測定した際には、最終目的地までの途中にある都市を経由しないか、あるいは、都市中心部を迂回して通行していることによる。

都市名	起点	都市名	起点
タシケント	タシケント駅・トヴァルナヤ	ヌクス	ヌクス駅
サマルカンド	ウルグベク駅	カルシ	カルシ駅

ナヴォイ	チンチリク駅	テルメズ	テルメズ駅
ブハラ	ブハラⅡ駅	フェルガナ	フェルガナ市内税関
ウルゲンチ	ウルゲンチ駅		

1. タシケント – サマルカンド

タシケントからサマルカンドまでの間は M39 によって結ばれており、ソ連時代はこの幹線道路を直進すれば最短距離でサマルカンドへ行くことができた。しかし、M39 の一部分はカザフスタン領内を通過しているためにこの区間の通行ができなくなっている。カザフスタン領を迂回するため、シルダリア手前約 8km で M39 と合流する M34 でグリスタン方面へと向かう。グリスタン手前約 20km で M39 へ合流する道路へ入りサマルカンドへと進む。

この M34 はタシケントから M39 と並行し通っており、M39 と一旦合流した後再び分岐してグリスタンへ向かい、国境を越えタジキスタンへ入りドシャンベ方面に向かう道路である。

道路は全区間にわたり片側 2 車線往復 4 車線である。舗装工事中の区間が 2 ヶ所あるが全区間にわたりほぼアスファルト舗装が施されている。道路状況は概ね良好で大型トレーラーの走行には支障はないが、タシケントより約 210km(サマルカンドまで約 110km の距離)から 20km 弱続くなだらかな峠があり、冬期には降雪の為に道路が凍結して通過するのが危険になり通行止めになることもある。その場合は迂回路としてジザクを経由して峠を避けなければならない。サマルカンドから 50km 程手前にもゆるやかな勾配があるが冬期も含めて走行には問題はない。

区間	距離	車線	道路状況
タシケント –シルダリア	75km	4 車線(片側 2 車線)	良好
シルダリア –ガラオロル	161.2km	4 車線(片側 2 車線)	良好
ガラオロル –ジャンボイ	54.6km	4 車線(片側 2 車線)	良好
ジャンボイ – サマルカンド	32.3km	4 車線(片側 2 車線)	良好
タシケント – サマルカンド	323.1km		



タシケント市境の検問。州境や主要都市の境にはこのような検問が常設されている。



M39。タシケント - シルダリア



M34。シルダリア - グリスタン



M34 から M39 へと接続する道路



M39。舗装工事中の道路



M39。なだらかな峠



M39。峠を越えると直線が多くなる。



サマルカンド

2. サマルカンドーナヴォイ

M37 で結ばれている。途中カタクルガンを経由してナヴォイに至る。

サマルカンドから 4P46 でカタクルガンへ向かい M37 と合流するルートもある。4P46 を使用すると 6km 程短縮出来るが、片側一車線(往復 2 車線)で道が狭く途中幾つかの集落を経由するためサマルカンドから M37 でナヴォイへ向かうトラックが多い。

道路は片側 2 車線往復 4 車線である。全区間の大半はアスファルト舗装であるがコンクリート舗装されている所もある。大型トレーラーの通行には支障は無いが、亀裂や窪みのあるところが多く良好とは言えない。サマルカンドとカタクルガンの間で 1 ヲ所(工事区間約 3km)、カタクルガンからナヴォイの間で 1 ヲ所(工事区間約 2km 弱)、計 2 ヲ所で道路舗装工事が行われており片側 2 車線を通行止めになっている。

区間	距離	車線	道路状況
サマルカンドーカタクルガン	79km	4 車線(片側 2 車線)	悪い
カタクルガンーナヴォイ	81.6km	4 車線(片側 2 車線)	悪い
サマルカンドーナヴォイ	160.6km		



M37。比較的舗装状態が良好な道もある。



M37。舗装区間中の道路。



M37。舗装状態の悪い道が多い。



M37。ナヴォイ州境検問。

3. ナヴォイ – ブハラ

M37 で結ばれている。キジルテパを經由してブハラに至る。M37 はブハラを過ぎると国境を越えてトルクメニスタン領へ入りアシガバードからトルクメンバシまで続いている。

道路は片側 2 車線往復 4 車線である。全区間アスファルト舗装が施されている。キジルテパから約 20km の区間は、亀裂や窪みのあるところが多く良好とは言えないが、その区間以外は良好である。

区間	距離	車線	道路状況
ナヴォイ – キジルテパ	48.8km	4 車線(片側 2 車線)	良好
キジルテパ – ブハラ	65km	4 車線(片側 2 車線)	良好(部分的に悪路)
ナヴォイ – ブハラ	113.8km		



M37。ブハラ付近。



ブハラ市内。

4. ブハラ – ウルゲンチ

M37 でブハラ市外へ出る。M37 はブハラ市外で A380 と交差。A380 でウルゲンチに至る。ガズリ、トゥルトクリ、ベルニを經由する。

道路は片側 1 車線往復 2 車線である。全区間アスファルト舗装が施されているが全般的に道路状態は

良く無い。

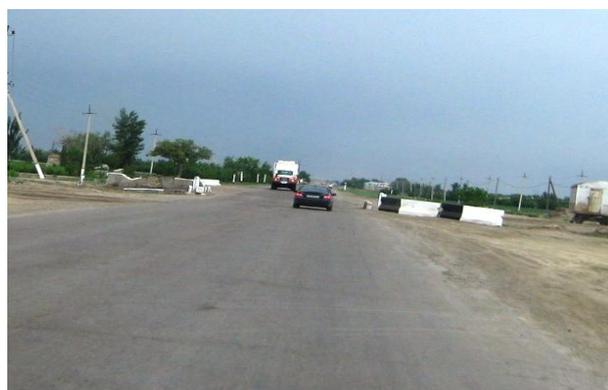
ブハラからガズリまでの区間は亀裂や窪みがあり道路状態は良いと言えないがその先に比べればまだ良い方である。ブハラからはその殆どが土漠地帯である。ガズリから 60km 程の距離に約 1.5km に渡って道路が土漠の砂で覆われてしまっているところがあり、そのようなところでは大型トレーラーは時速 10km~20km 程度での走行を強いられる。故障するトラックやトレーラーもある。降雪や降雨があると道路がぬかるみ走行は一層困難になる。走行不能な程土が溜まるとブルドーザーで除去作業を行っている。

この区間の道路状態は全般的に非常に悪く大型トレーラーの走行には適していない。なお、トルクトクリ手前から約 135km にわたる区間では、A380 に沿って道路建設が行われている。

区間	距離	車線	道路状況
ブハラ - ガズリ	103.8km	2 車線(片側 1 車線)	悪い。
ガズリ - トゥルトクリ	258km	2 車線(片側 1 車線)	非常に悪い。
トゥルトクリ - ベルニ	27.1km	2 車線(片側 1 車線)	非常に悪い。
ベルニ - ウルゲンチ	22.5km	2 車線(片側 1 車線)	非常に悪い。
ブハラ - ウルゲンチ	411.4km		



A380。ブハラ - ガズリ



A380。ブハラ - ガズリ(舗装状態の良い所もある。)



A380。ブハラ - ガズリ



A380。ブハラ - ガズリ



A380。ガズリ - トゥルトクリ



A380。ガズリ - トゥルトクリ



A380。ガズリ - トゥルトクリ
道路建設が進められている区間(右側)。



A380。ガズリ - トゥルトクリ。



A380。ガズリ - トゥルトクリ。
完成して通行出来る道路も部分的にある。



A380。ガズリ - トゥルトクリ。
右は建設中の道路。

5. ウルゲンチ - ヌクス

ウルゲンチから北東に向かい A380 に進む。A380 をそのまま進みヌクスに至る。道路は片側 1 車線往復 2 車線である。全区間アスファルト舗装が施されている。道路状態は比較的良好で大型トレーラーの走行に支障は無い。この区間も A380 に沿って道路建設が行われている。

区間	距離	車線	道路状況
ウルゲンチ - ヌクス	152.2km	2車線(片側1車線)	比較的良好



A380。



A380。



A380。右は建設中の道路。



建設中の道路。

6. サマルカンド - カルシ

A378で南西に向かいホジャバードを經由してカルシに至る。道路は全区間アスファルト舗装が施されサマルカンドからホジャバードまでは片側2車線往復4車線、ホジャバードからカルシまでは片側1車線往復2車線である。道路状況は亀裂が入っているところもあるが概ね良好である。

区間	距離	車線	道路状況
サマルカンド - ホジャバード	98.1km	4車線(片側2車線)	良好。
ホジャバード - カルシ	68km	2車線(片側1車線)	良好。
サマルカンド - カルシ	166.1km		



A378。サマルカンド – ホジャバード



A380。サマルカンド – ホジャバード



A378。ホジャバード – カルシ



A378。ホジャバード – カルシ

7. カルシ – テルメズ

ブハラから通じる A380 がカルシを経てグザールで M39 に合流。M39 でテルメズに至る。道路は全区間アスファルト舗装が施されカルシからグザールまでは片側 2 車線の 4 車線、グザールからテルメズまでは片側 1 車線往復 2 車線である(テルメズまで 10km 程度は 4 車線になっている)。カルシからグザールまでの道路状況は亀裂が入っているところもあるが概ね良好である。グザールからテルメズの間には峠がある。グザールから約 25km 程進むと峠を上り始める。峠の頂上までの道路状況は比較的良好であるが、頂上から下りに差し掛かるあたりが若干状態が悪くなっている。この峠は降雪がある場合でも通行止になることは無いが、凍結する恐れがあり走行するのは危険である。デフカナバードからテルメズ手前 20km くらいまでは断続的に状態の悪い道路が続いている。デフカナバードからテルメズの間では、2 車線から 4 車線への拡張工事が行われている。

区間	距離	車線	道路状況
カルシ – グザール	57.4km	4 車線(片側 1 車線)	良好。

グザール - デフカナバード	41.4km	2車線(片側1車線)	悪い。
デフカナバード - テルメズ	170.1km	2車線(片側1車線)	悪い。
カルシ - テルメズ	268.9km		



M39。グザール - デフカナバード。



M39。グザール - デフカナバード。峠(上り)。



M39。グザール - デフカナバード。峠(下り)。



M39。デフカナバード - テルメズ。状態の良い道路。



M39。デフカナバード - テルメズ。道路の拡張工事を行っている(右側)。



M39。デフカナバード - テルメズ。

8. タシケント – フェルガナ

アハンガラ、アングレン、コーカンドを経由してフェルガナに至る。

タシケント市内からフェルガナ方面へ向かう道路は P-2 と A373 の 2 つがあり、P-2 はアハンガラ手前約 2km 地点で A373 と合流する。その後は、A373 でアングレンを経由してコーカンドに向かう。アングレンとコーカンドの間にカムチック峠がありこのルート上の難所である。峠の道路は山を切り崩して建設されており、危険な所には落石避けが設けられているが十分とは言えない。降雪がある場合はカムチック峠は閉鎖され一年のうち数日間通行禁止となる。峠の頂上では 1.2km と 0.5km の 2 つのトンネルを通過する。カムチック峠を越えコーカンドを通過後約 1km 地点で A373 から外れて右折しリシタン方面へ向かい、リシタン手前で左折してフェルガナ方面への道を進む。M373 を直進すればアンディジャンを経由し、国境を越えてキルギスタンのオシュに至る。

道路は全区間に渡り片側 2 車線の計 4 車線である(部分的に片側 1 車線往復 2 車線になる区間もある)。道路状況は概ね良好と言えるが、アングレンを過ぎたあたりからカムチック峠に差し掛かるまで舗装状態が悪い。カムチック峠に近づくにつれ急カーブと急勾配が増していく。街灯が無く峠の夜間の走行は危険である。峠を越えると直線やなだらかなカーブが続く。全区間の道路にはほぼアスファルト舗装(部分的にコンクリート舗装)が施されており、大型トレーラーの通行に支障はない。

区間	距離	車線	道路状況
タシケント – アハンガラ	60km	4 車線(片側 2 車線)	良好
アハンガラ – アングレン	44.2km	4 車線(片側 2 車線)	良好
アングレン – コーカンド	136.7km	4 車線(片側 2 車線)	良好(部分的に悪路)
コーカンド – フェルガナ	93.3km	4 車線(片側 2 車線)	良好
タシケント – フェルガナ	334.2km		



P2。タシケント・アハンガラ



A373。アングレン – カムチック峠



A373。カムチック峠上り



A373。カムチック峠頂上(トンネル)



A373。カムチック峠下り(右側にブレーキ故障車用の待避所が見える。)



A373。カムチック峠を越えコーカンドに向かう道路



フェルガナ付近道路



フェルガナ市内