

ЛОГИСТИКА, ВЭД И ТАМОЖЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН

Абдиева Файёза

*Курсантка Таможенного института Таможенного комитета при Министерстве
экономики и финансов Республики Узбекистан*

ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ

ИСТОРИЯ СТАТЬИ:

Received: 09.10.2026

Revised: 10.10.2026

Accepted: 11.10.2026

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

*Таможенное
регулирование,
цифровизация, грузовые
терминалы, зеленый
транспорт,
электромобили,
гибридные автопарки,
внутренний аудит,
служебная проверка,
ВЭД, Узбекистан,
логистическая
инфраструктура.*

АННОТАЦИЯ:

В статье рассматривается комплексная трансформация внешней торговли и внутренней логистики Республики Узбекистан через призму трех взаимосвязанных элементов: цифровизации таможенных процедур, внедрения экологически чистого транспорта на закрытых грузовых объектах и укрепления служебной дисциплины посредством внутреннего аудита. Авторы анализируют экономический эффект от автоматизации таможенного оформления, приводят расчеты операционной целесообразности перехода складской техники на гибридные и электрические силовые установки, а также предлагают регламентированный чек-лист проведения внутренних служебных проверок для минимизации коррупционных и операционных рисков. На основе правоприменительной и практической базы формируются инновационные предложения по созданию бесшовных логистических коридоров и экосистемы институционального контроля.

Цифровизация таможенных процессов и грузовых терминалов: опыт и перспективы

Трансформация таможенной системы Республики Узбекистан в последние годы превратилась из узковедомственной реформы в ключевой драйвер макроэкономического роста страны. Прохождение таможенных барьеров традиционно являлось одним из наиболее чувствительных этапов в цепи поставок, где задержки сулили предпринимателям ощутимые убытки. Внедрение автоматизированных систем

обработок данных, таких как единая информационная система «Единое окно» и интеллектуальное суждение «Системы управления рисками», кардинально изменило архитектуру взаимодействия государства и участников внешнеэкономической деятельности.

Центральным элементом ускорения процедур стала автоматическая регистрация и автовыпуск таможенных деклараций без участия человеческого фактора. Алгоритмы искусственного интеллекта в секунды сверяют заявленные сведения с товаросопроводительными документами, индикаторами цен и историей благонадежности импортера. Это позволило перераспределить ресурсы таможенных органов с тотального контроля на точечный таргетинг. Автоматическое распределение грузов по цветовым коридорам — «зеленому», «желтому», «синему» и «красному» — снизило долю физического досмотра до оптимального минимума, необходимого для обеспечения национальной и экономической безопасности. Параллельно происходит цифровизация физической инфраструктуры — приграничных грузовых терминалов и инспекционно-досмотровых комплексов. Современные международные аэропорты и сухопутные логистические хабы Узбекистана внедряют системы smart-склада. Автоматический учет движения грузов, весогабаритный контроль на въезде, сканирование номеров контейнеров и электронное пломбирование сокращают время нахождения транспорта в зоне таможенного контроля в несколько раз. Для бизнеса это означает прямую экономию на простое автотранспорта, снижение расходов на складское хранение и обеспечение прозрачности каждого шага.

Перспективы развития цифрового контроля лежат в плоскости интеграции национальных систем с информационными платформами сопредельных государств и основных торговых партнеров. Создание сквозных «зеленых коридоров» на базе технологии распределенного реестра (блокчейн) позволит верифицировать сертификаты происхождения и таможенные декларации еще до фактического пересечения границы транспортом, окончательно устраняя бумажный документооборот.

Зеленый транспорт в логистике: целесообразность перехода парка на гибриды и электромобили

Параллельно с ускорением административных процедур перед логистической отраслью Узбекистана острая проблема стоит в плоскости повышения операционной эффективности и соблюдения экологических стандартов. Закрытые грузовые терминалы, таможенные склады и аэропортовые комплексы представляют собой зоны повышенной нагрузки, где традиционная дизельная техника создает колоссальную загазованность, уровень шума и требует постоянных издержек на обслуживание.

Перевод внутреннего парка — от перронных тягачей и вилочных погрузчиков до дежурных и сервисных автомобилей — на гибридные и полностью электрические силовые установки демонстрирует высокую экономическую целесообразность при

долгосрочном планировании. Дизельная техника на ограниченных территориях работает в режиме постоянных остановок и пусков, что приводит к повышенному расходу топлива и преждевременному износу двигателей внутреннего сгорания. Электрические двигатели в таких условиях показывают максимальный КПД, исключая холостой расход энергии.

Главный аргумент противников электромобилизации — высокая первоначальная стоимость закупки техники — перекрывается показателем совокупной стоимости владения (ТСО). Затраты на электроэнергию в Узбекистане существенно ниже стоимости дизельного топлива, а конструкция электропривода содержит кратно меньше трущихся и быстроизнашивающихся деталей, что снижает расходы на техническое обслуживание и плановые ремонты на тридцать-сорок процентов. Дополнительным фактором выступает устранение временных потерь: сервисный транспорт, передвигающийся внутри закрытых режимов, освобождается от необходимости выезда за пределы объекта для заправки на внешних АЗС, что увеличивает полезное время работы смены.

Операционный анализ показывает, что для закрытых объектов с интенсивным графиком идеальным переходным решением выступают гибридные установки, а для складов и терминалов с фиксированным маршрутом — чистые электромобили со специализированными станциями быстрой зарядки. Снижение углеродного следа также открывает для отечественных логистических операторов доступ к международным экологическим сертификатам и зеленому финансированию, что становится критически важным условием работы с транснациональными корпорациями.

Внутренний аудит и дисциплина в организации: как правильно проводить служебные проверки

Любые технологические инновации и модернизация автопарка не принесут желаемого эффекта при отсутствии жесткой системы внутреннего контроля и институциональной дисциплины. Нарушения регламентов, халатность или намеренные злоупотребления сотрудников способны нивелировать преимущества самых передовых таможенных и логистических технологий. В связи с этим в современных компаниях и ведомствах центральное место занимает эффективный институт внутреннего аудита.

Проведение служебных проверок требует соблюдения баланса между строгостью правоприменения и соблюдением трудовых прав работников. Практический алгоритм организации проверки строится на строго последовательном подходе.

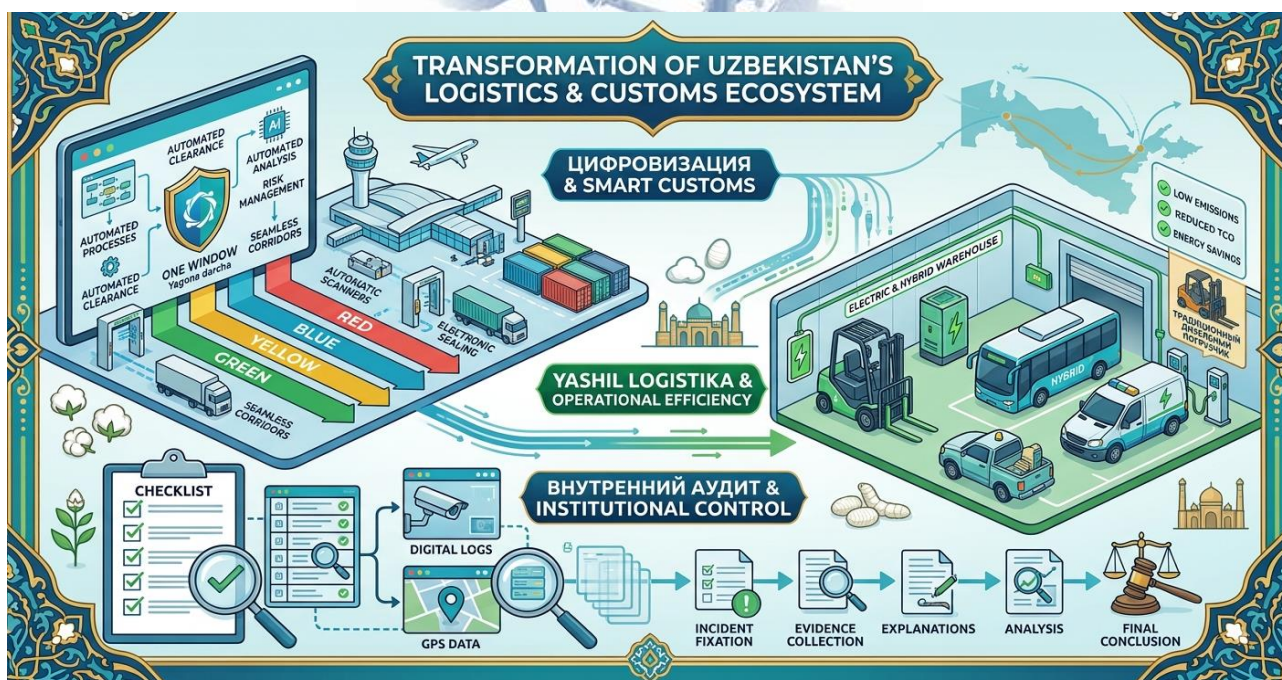
Первым этапом является фиксация повода и основания: при поступлении сигнала о нарушении, расхождении в учете или сбое в работе оборудования формируется приказ о назначении проверки с созданием независимой комиссии.

Второй этап — сбор и документирование доказательной базы. В эпоху цифровизации ключевое значение приобретают объективные данные: выгрузка логов из таможенных программных комплексов, записи с камер видеонаблюдения, GPS-треки передвижения техники и данные электронных систем контроля доступа.

Третий этап — получение письменных объяснений от лиц, чьи действия стали предметом разбирательства, а также от свидетелей. Законодательство строго регламентирует право сотрудника на изложение своей позиции, а отказ от дачи объяснений фиксируется отдельным актом и не останавливает ход проверки.

Четвертый этап — всесторонний анализ обстоятельств, выявление причинно-следственных связей и оценка материального или репутационного ущерба.

Заключительным шагом становится составление итогового заключения с рекомендациями для руководства: от применения дисциплинарных взысканий до передачи материалов в правоохранительные органы, если в действиях обнаружены признаки состава преступления. Главная цель служебной проверки заключается не столько в наказании виновных, сколько в устранении системных уязвимостей, предотвращающих повторение подобного в будущем.



Предложения

Для комплексного развития сферы ВЭД, логистики и административного управления в Узбекистане я предлагаю:

1. **Внедрение единого мультимодального цифрового профиля груза:** Создание национальной цифровой платформы, интегрирующей данные таможенных органов, железнодорожных операторов, аэропортовых служб и коммерческих складов в единый сквозной документ. Это позволит устранить дублирование ввода данных и обеспечит полный контроль за перемещением товаров в режиме реального времени.

2. **Концепция «Smart Green Terminal»:** Разработка государственного стандарта для грузовых терминалов и таможенных складов, предусматривающего льготные налоговые тарифы и ускоренный порядок таможенных процедур для объектов, переведших не менее пятидесяти процентов внутреннего парка техники на электрическую тягу и использующих альтернативные источники энергии.

3. **Автоматизация систем контроля служебной дисциплины:** Интеграция модулей искусственного интеллекта в системы внутреннего аудита. Алгоритмы анализа аномалий в поведении пользователей программных комплексов ВЭД смогут автоматически выявлять подозрительные операции и формировать первичные материалы для служебных проверок без участия человека, полностью исключая избирательный подход.

ИСПОЛЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА:

1. Закон Республики Узбекистан «О таможенном регулировании» (в новой редакции).

2. Указ Президента Республики Узбекистан «О мерах по дальнейшему совершенствованию таможенного администрирования и повышению эффективности деятельности органов государственного таможенного комитета Республики Узбекистан».

3. Стратегия «Узбекистан – 2030» (раздел развития транспортно-логистического потенциала и зеленой экономики).

4. Абдуллаев А.А. *Логистика и таможенное дело в условиях цифровой трансформации экономики*. — Ташкент: Экономика, 2024.

5. Christopher, M. *Logistics & Supply Chain Management*. — 5th Edition. — Pearson Education Limited, 2016.

6. Bowersox, D. J., Closs, D. J., Cooper, M. B. *Supply Chain Logistics Management*. — McGraw-Hill Education, 2020.

7. World Customs Organization (WCO). *Digital Customs: Performance, Opportunities and Progress*. — WCO Research Paper Series, 2023.