

СПЕЦИФИКА УСТОЙЧИВОСТИ РЕГИОНАЛЬНОЙ СОЦИАЛЬНО-  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Нормирзаев А.Р.

Наманганский инженерно-строительный институт,  
г.Наманган, Республика Узбекистан

Научный руководитель – Ивуть Р.Б. д.э.н., профессор Белорусский  
национальный технический университет, г.Минск, Беларусь.

Normirzaev A.R.

Namangan Engineering-Construction Institute,  
Namangan, Republic of Uzbekistan

Scientific supervisor – Ivut R.B. Doctor of Economics, Professor  
Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus.

*Аннотация. В статье разматривается вопрос развитие  
транспортно-логистической структуры Республики Узбекистан.  
Для развития транспортно-логистической структуры страны  
принимаемые меры со стороны правительство и поддержка  
системы. Рассмотрен вопрос влияния факторов на структуру и  
развития страны и целом.*

*Annotation. The article examines the issue of development of the  
transport and logistics structure of the Republic of Uzbekistan. To  
develop the transport and logistics structure of the country, measures  
are being taken by the government and supporting the system. The  
issue of the influence of factors on the structure and development of  
the country and the whole is considered.*

*Ключевые слова: логистика, транспорт, система,  
направления, пути, товар, рост, фактор.*

*Key words: logistics, transport, system, directions, paths, goods,  
growth, factor.*

**Ведения.** Уникальное географическое месторасположение в  
Центральной Азии Республики Узбекистана всегда приковывало  
к себе самое повышенное внимание, и, начиная с древности,  
регион, будучи неотъемлемой частью Великого шелкового пути,

стал важным стратегическим связывающим звеном между Востоком и Западом.

**Основная часть.** В настоящее время факт отсутствия прямого выхода к крупнейшим морским портам оказывает большое влияние на торгово-экономическую жизнь региона, что отрицательно влияет на транспортные нагрузки, в связи с чем государствами Центральной Азии транспортно-коммуникационное сотрудничество рассматривается, как одно из наиболее приоритетных направлений.

Новые внешнеполитические подходы и конкретные шаги по ключевым направлениям сотрудничества, предпринятые государствами Центральной Азии за последние годы, актуализировали необходимость регионального сотрудничества и создали хорошую атмосферу в транспортно-логистической сфере, являющейся важным вектором развития государств Центральной Азии [1,2,3,4].

Устойчивость является объективно присутствующим свойством любой страны, в том числе регионов. Социально-экономические процессы внутри региона и внешняя среда являются весьма динамичными. Функционирование системы в быстро меняющихся условиях и при неопределенности параметров состояния внешней и внутренней сред происходит благодаря устойчивости.

Начало перехода Узбекистана к устойчивому развитию было положено Указом Президента РУЗ «О Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022 — 2026 годы»<sup>1</sup> (2022) и «О Стратегии «Узбекистан — 2030»». Была поставлена задача последовательного перехода страны в целях обеспечения волеизъявления нашего народа о строительстве свободного и процветающего, сильного Нового Узбекистана, создания каждому гражданину всех возможностей для развития своего потенциала, воспитания здорового, образованного и духовно развитого поколения, формирования сильной экономики, ставшей важным звеном глобального производства, а также гарантированного

---

<sup>1</sup> О Стратегии развития Нового Узбекистана на 2022 — 2026 годы. Указ Президента Республики Узбекистан, от 28.01.2022 г. № УП-60

обеспечения справедливости, верховенства закона, безопасности и стабильности.

Узбекистана начал с того, что сосредоточили внимание на основных слабых местах экономической парадигмы, которая до недавнего времени определяла развитие страны. Государство занималось планированием и распределением ресурсов и объемов производства между государственными предприятиями через государственный бюджет, избыточное регулирование и государственный диктат. За исключением экспорта товаров, которые связывали страну с мировыми рынками, экономика была закрытой и ориентированной на внутренний рынок, без конкуренции и с минимальной динамикой.

Приоритеты реформ в рамках каждого компонента основаны на уроках, извлеченных из рыночных преобразований в других странах, но также имеют прочную привязку к уникальному контексту Узбекистана.

Где сегодня находится Узбекистан в процессе перехода от плановой экономики к рыночной? Если говорить коротко, то последовательность реформ очень напоминает первые страны, которые осуществили реформы в Восточной Европе и Восточной Азии.

В начале процесса перехода к рыночной экономике в большинстве стран с централизованной экономикой наблюдалось резкое замедление экономического роста, поскольку производственные цепочки снабжения и создания добавленной стоимости были нарушены, государственные предприятия были ликвидированы (приватизированы), а новые частные компании появлялись медленно. В I квартале 2024 года ВВП на душу населения Узбекистана составил 6,581 млн сумов (или \$527,5) [5].

В январе – марте 2023 года этот показатель достиг 5 584,9 тыс. сумов (\$492,4). Таким образом, ВВП на душу населения в Узбекистане вырос на 17,8% по сравнению с прошлым годом. Для сравнения, в 2022 году ВВП на душу населения составлял 4,7 млн сумов, а в 2021 году – 3,9 млн сумов. Экономический рост в республике обусловлен рядом факторов. В их числе — увеличение производственных мощностей, экспорта и улучшение инвестиционного климата. Увеличение ВВП на душу населения

является важным показателем повышения благосостояния граждан и общего экономического развития страны [5].

Правительству следует проанализировать опыт стран, которые оказались наименее успешными в процессе перехода. Их опыт на самом деле подчеркивает конкретный риск того, что первые бенефициары программы либерализации могут использовать свою власть, чтобы сорвать процесс реформ, выступая против мер правительства, направленных на перераспределение ресурсов и повышение конкуренции. Властям необходимо действовать быстро, чтобы создать необходимую институциональную основу для сдерживания этого риска.

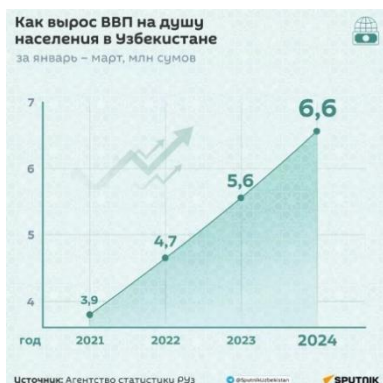


Рис. ВВП Узбекистана [5].

Будучи страной, не имеющей выхода к морю, Узбекистан сталкивается с высокими торговыми издержками, усугубляемыми плохой (хотя и улучшающейся) логистикой, временными задержками и неопределенностями, создаваемыми текущими нормативно-правовыми актами в сфере торговли. Узбекистан улучшил свой рейтинг по показателю "Международная торговля" в исследовании Всемирного банка "Doing Business" и поднялся с 168 места в 2018 году до 152 места в 2020 году среди 190 стран [6]. В 2020 году Узбекистан был отмечен как страна среди лидеров в области реформирования внешней торговли. Среди признанных реформ выделялись внедрение основанных на рисках проверок и упрощение оформления документации на импорт. Но

152 место - это по прежнему самая низкая оценка среди соседних стран, за исключением Афганистана.

Узбекистан добился улучшения своей логистики. Согласно Индексу эффективности логистики (LPI) Всемирного банка, рейтинг Узбекистана улучшился со 129 места в 2016 году до 117 места в 2018 году [7]. Его рейтинг все еще ниже рейтинга большинства соседних государств, включая Казахстан (71 место), Россию (75 место) и Кыргызскую Республику (108 место). Соотношения этого показателя по годам между этими странами остаются приблизительно неизменными на протяжении последних шести лет.

В рамках Соглашения ВТО об упрощении процедур торговли по обеспечению прозрачности, Узбекистан, по всей видимости, больше всего соответствует мерам по прозрачности (доступности информации), и в меньшей степени соответствует мерам по «координации и сотрудничеству с органами пограничного контроля торговых партнеров», а также мерам по «госуправлению и беспристрастности». Стратегический план действий на пять лет (Указ Президента №УП-4947 от 7 февраля 2017 года) и несколько других Указов Президента, изданных в 2019-2020 годах задают направление для текущих реформ таможенных и других органов пограничного контроля и преследуют цель по значительному сокращению времени таможенного оформления экспорта и импорта (в 5 раз и 2 раза соответственно). Данные реформы предусматривают меры, соответствующие

#### Улучшение таможенного администрирования и логистики

Наибольшим препятствием для достижения улучшений в сфере упрощения процедур торговли в Узбекистане являются трансграничное сотрудничество и координация деятельности органов пограничного контроля (например, таможня, управление по контролю за продуктами и лекарствами, органы контроля сельскохозяйственной и животноводческой продукции, органы здравоохранения, органы безопасности), гармонизация информационных и компьютерных систем, а также систематический обмен результатами контроля с соседними государствами в пунктах пересечения границы для улучшения

анализа рисков, повышения эффективности пограничного контроля и упрощения процедур торговли. Пограничное управление Узбекистана нуждается в более эффективном механизме координации (импортных, экспортных и транзитных операций), сотрудничестве (в сфере обмена информацией) и обеспечении подключенности к общим сетям и связанности (ИКТ платформы, например, система "Единое окно") для достижения улучшений в области упрощения процедур торговли [8].

**Заключения.** Надо внедрить в систему управления рисками на пограничных таможенных пунктах, внедрить таможенную информационную систему "Единое окно". Упрощение обмена трансграничной информацией с соседними государствами, и внедрение системы оформления акта таможенного досмотра через мобильные приложения. Необходимо провести всестороннее обследование по оценке потребностей транспортно-логистической инфраструктуры, это позволит стране разработать план для расширения, модернизации и интеграции грузовых терминалов и центров всех видов для движения современных грузов с штрих кодами для сокращения чрезмерной продолжительности и затрат на экспорт и импорт, а также для устранения частых заторов, времени ожидания и простоев.

## Литература

1. Ивуть, Р. Б. Роль логистики в развитии страны = The role of logistics in the development of the country / Р. Б. Ивуть, А. Р. Нормирзаев // Автотракторостроение и автомобильный транспорт : сборник научных трудов : в 2 томах / Белорусский национальный технический университет, Автотракторный факультет ; редкол.: Т. В. Матюшинец (отв. ред.) [и др.]. – Минск : БНТУ, 2023. – Т. 2. – С. 108-112.
2. <https://rep.bsatu.by/bitstream/doc/19434/1/Normirzaev-A-R-Sostoyanie-agrokompleksa-Respubliki-Uzbekistan-i-puti-ego-razvitiya.pdf>
3. Нормирзаев А., Мамиров У., Тургунов З. Узбекистон транспорт тизмини хозирги кундаги ҳолати тахлили //Механика и технология. – 2022. – С. 513-517.

4. <https://unttc.org/sites/unttc/files/2021-12/CA%20Transport%20Infrastructure%20and%20Perspectives%20on%20Development%20of%20EEDs.pdf>
5. <https://uz.sputniknews.ru/20240620/uzbekistan-vvp-na-dushu-naseleniya-44449560.html>
6. <http://www.doingbusiness.org/en/doingbusiness>.
7. <https://www.uzdaily.uz/ru/uzbekistan-zanial-88-e-mesto-v-indekse-effektivnosti-logistiki>.
8. <https://blogs.worldbank.org/trade/coordination-collaboration-and-connectivity-better-border-management>

Представлено 5.11.2024