



## ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПОГРАНИЧНЫХ ТАМОЖЕННЫХ ПОСТОВ В РАЗВИТИИ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ

Н.Р.Рахмонова

Независимый соискатель Таможенного института

rahmonova\_nargiza@inbox.ru,

ORCID 0009-0003-2274-254X

<https://doi.org/10.5281/zenodo.17053132>

### ARTICLE INFO

Qabul qilindi: 25- Avgust 2025 yil

Ma'qullandi: 28- Avgust 2025 yil

Nashr qilindi: 31- Avgust 2025 yil

### KEYWORDS

таможенные посты,  
эффективность, факторы,  
влияющие на пропускную  
способность постов,  
численность сотрудников,  
транспортные средства,  
таможенный контроль.

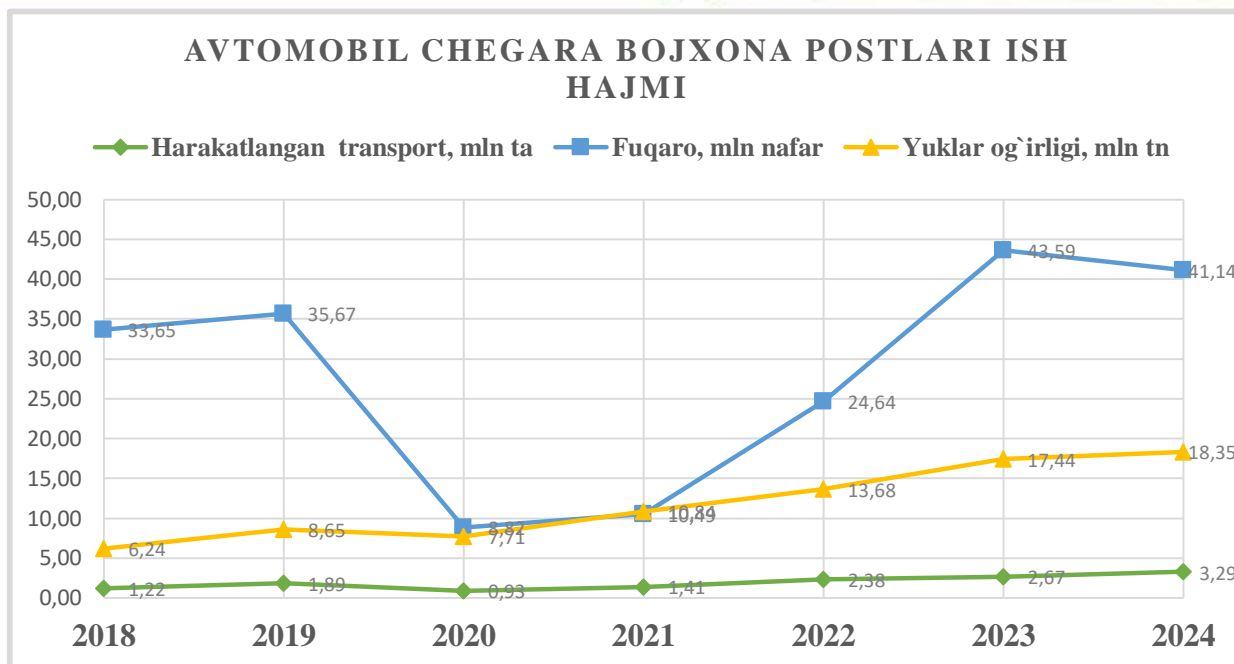
### ABSTRACT

*В данной статье проведён эконометрический анализ факторов, влияющих на пропускную способность автомобильных пограничных таможенных постов, и изучены уровни их воздействия. Представлены результаты эксперимента по наиболее значимому фактору. Кроме того, спрогнозировано количество транспортных средств, ежедневно пересекающих посты до 2030 года, и разработаны предложения в данном направлении.*

### Введение

В обеспечении устойчивого экономического развития Нового Узбекистана и дальнейшем облегчении и развитии его внешней торговли важную роль играет администрирование на автомобильных пунктах пропуска через границу (ППГ).

В настоящее время постоянный рост количества транспортных средств и пассажиров, движущихся через автомобильные ППГ (за исключением ограничения движения пассажиров в период карантина), свидетельствует о необходимости уделения особого внимания этой сфере (рис. 1). Как видно из рисунка, если в 2018 году на автомобильных пограничных таможенных постах Узбекистана прошли таможенный контроль 1,22 млн транспортных средств, то в 2024 году этот показатель достиг 3,29 млн. Объем перевозимых на этих транспортных средствах внешнеторговых грузов в 2024 году увеличился почти в 3 раза по сравнению с 2018 годом и достиг 18,35 млн. тонн. Резкий рост зафиксирован и в количестве пассажиров, перемещавшихся через таможенный пост, за исключением периода карантина. В 2018 году 33,65 млн человек.



**Рисунок 1. Объем работы автомобильных пограничных таможенных постов<sup>1</sup>**

Вышеуказанные цифры показывают, что объем работы автомобильных пограничных таможенных постов нашей страны увеличивается из года в год, и в целях предотвращения пробок и ожиданий существует большая потребность в дальнейшем ускорении и упрощении пересечения границы участниками внешнеэкономической деятельности. Необходимость исследования администрирования на таможенной границе можно кратко объяснить следующими цифрами российских ученых: ненужные расходы и бюрократическая волокита при перемещении товаров через границы увеличивают расходы международной торговли почти на 12% [1]. В рамках концепции "Высокие торговые издержки" говорится, что в среднем одна четырнадцатая часть торговых издержек приходится на грузоперевозки и логистику, а также на торговые процедуры на границе [2]. Основной целью данного исследования было определено содействие внешней торговле путем сокращения пограничных расходов участников внешнеторговой деятельности.

**Методы.** В рамках данного исследования были использованы методы наблюдения и эконометрического анализа.

**Результаты.** В ходе исследования изучаются вопросы эконометрического моделирования факторов, влияющих на пропускную способность автомобильного пункта пропуска, и строится многофакторная эконометрическая модель. Результирующим фактором в многофакторной эконометрической модели является количество транспортных средств, пересекающих таможенную границу (Y). Факторами, влияющими на этот показатель, являются: численность обслуживающего персонала на посту, единиц (X1), взысканные таможенные платежи, млн. сум, (X2), количество правонарушений, выявленных на посту, единиц (X3), количество

<sup>1</sup> Разработка автора на основе данных Таможенного комитета

пассажиров, прошедших через пост, единиц (X4), количество ИДК и Z-порталов, имеющих на посту, единиц (X5) и количество полос движения на посту, единиц.

Таблица 1 показывает описательную статистику основных переменных, полученных в рамках исследования. По этой таблице можно определить количество наблюдений по каждой переменной (Obs), среднее значение (Mean), стандартное отклонение (Std. Dev.), минимальное (Min) и максимальное (Max) значения. По переменной “суточный авто” т.е. по количеству автомобилей, проходящих через таможенные посты в сутки, в среднем зарегистрирован 281 автомобиль, что свидетельствует о значительной дифференциации движения (Std. Дев. ≈ 292). Минимальное значение - 0, а максимальное - 972,7, что указывает на то, что на одних постах суточный транспортный поток очень мал или отсутствует, а на других - резко высок.

1-таблица

Описательная статистика исследования<sup>2</sup>

Variable	Obs	Mean	Std. Dev.	Min	Max
Ежедневное авто	32	281.423	292.591	0	972.732
Численность граждан	32	1 285 731.2	2 188 692.7	0	1 149 5171
Количество правонарушений	32	176.25	383.431	1	1998
Численность сотрудников	32	39.094	28.312	13	104
Число ИДК и Z-порталов	32	469	621	0	2
Количество дорожек	32	3.969	2.682	2	11
Взысканные платежи	32	14 060.472	36 341.019	0	165 312.59

При выборе факторов, входящих в составляемую многофакторную эконометрическую модель, важно определить плотность связи между факторами. Результаты теста Пирсона на парные корреляции, представленные в таблице 2, показывают линейную зависимость между суточным автомобильным потоком (суточный\_авто) и другими факторами. Согласно таблице, между количеством граждан ( $r = 0.556, p = 0.001$ ), количеством правонарушений ( $r = 0.547, p = 0.001$ ) и количеством сотрудников ( $r = 0.637, p = 0.000$ ) существует положительная и статистически значимая корреляция с суточным автопотоком.

Это означает, что большая численность населения, рост правонарушений и увеличение численности персонала могут привести к увеличению объема

<sup>2</sup> Разработка автора на основе данных Таможенного комитета

автомобильного движения. Особенно сильна связь с численностью персонала ( $r = 0,637$ ), что показывает прямую связь между управленческими ресурсами и автомобильным потоком.

Таблица 2 показывает, что такие факторы, как численность населения, персонал и правонарушения, оказывают сильное влияние на транспортный поток, что следует учитывать при разработке политических и управленческих мер.

2-таблица

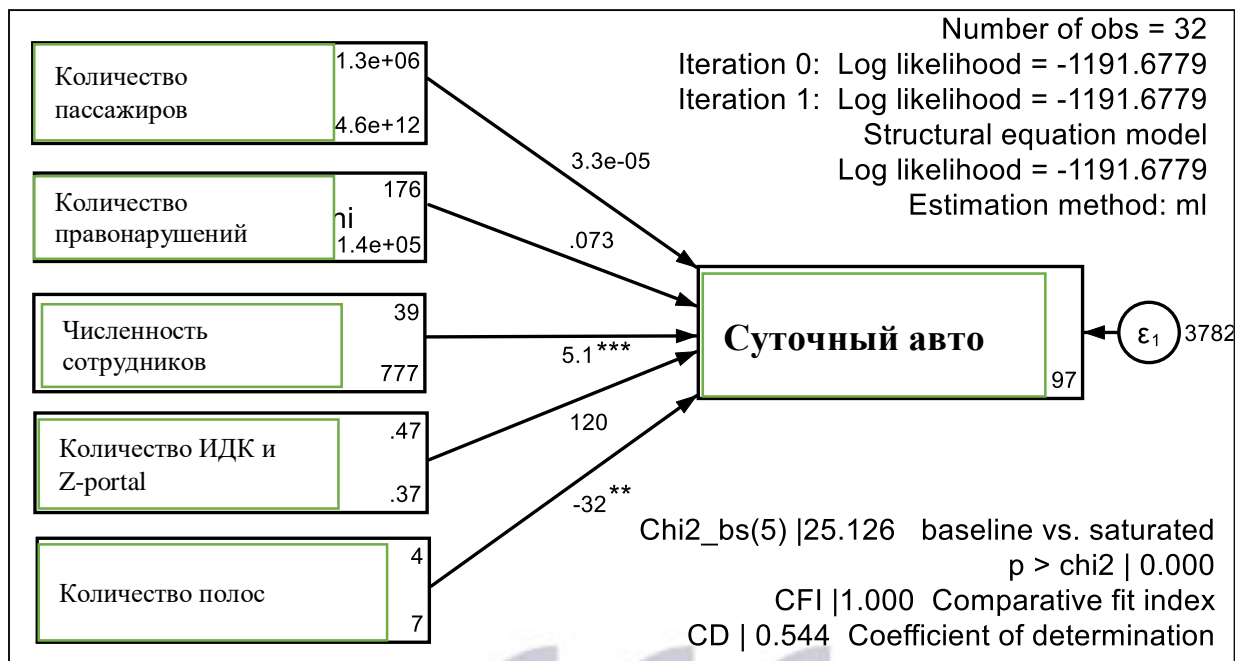
Тест Пирсона на двойную корреляцию<sup>3</sup>

Переменные							
Ежедневные авто							
(2) Численность граждан							
(3) Правонарушения							
(4) Численность сотрудников							
(5) ИКМ и Z- порталы							
(6) количество коридоров							

В ходе исследования были изучены основные факторы, влияющие на суточный автомобильный поток (суточный\_авто), проходящий через ПП, с помощью результатов регрессии модели структурного уравнения (SEM). В модель в качестве независимых (экзогенных) переменных включены количество правонарушений, количество граждан, численность сотрудников, количество ИДК и Z-портала, а также количество полос движения.

$$\text{Суточный\_авто} = \beta_0 + \beta_1 \cdot \text{Количество\_правонарушений} + \beta_2 \cdot \text{Количество\_граждан} + \beta_3 \cdot \text{Численность\_сотрудников} + \beta_4 \cdot \text{ИДК\_Zпортал} + \beta_5 \cdot \text{Количество\_полос} + \epsilon_i$$

Согласно результатам, численность сотрудников (коэф. = 5.093;  $p = 0.001$ ) выделяется как статистически значимый фактор, оказывающий положительное влияние. Это означает, что с увеличением численности сотрудников растет и ежедневное количество автомобилей, проходящих через таможенные посты. Исходя из этого, в исследовательской работе предложена оптимизация численности сотрудников на пограничных таможенных постах (рис. 2). Эта модель пытается объяснить переменную “суточный\_авто” с помощью нескольких независимых факторов. Коэффициент переменной численности сотрудников составляет 0.493.



**Рисунок 2. Визуальный график результатов регрессии стандартизированной модели SEM**

В этом направлении 4 июня 2025 года совместно с Таможенным комитетом был проведен эксперимент на ПП "Навои" Ташкентской области. Согласно результатам, мобилизация дополнительных сил и средств полностью устранила заторы на посту [3], и было практически доказано, что увеличение численности персонала уменьшает заторы на посту.

В ходе исследования на основе вышеуказанных факторов, влияющих на пропускную способность автомобильных пограничных таможенных постов, были разработаны прогнозные показатели до 2030 года (таблица 3).

**Таблица-3**

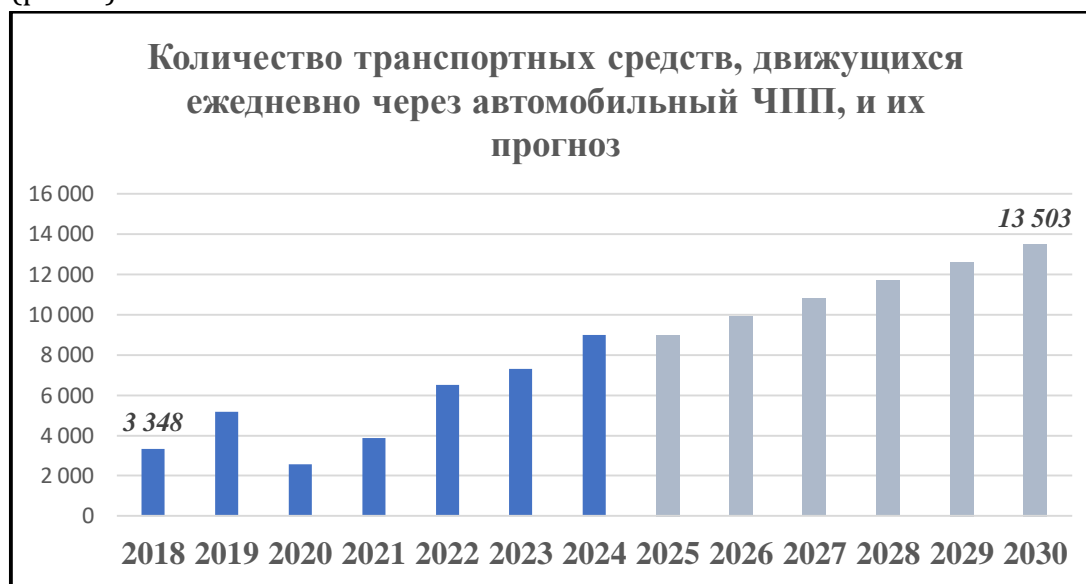
**Прогнозные показатели модели до 2030 года**

Model		2025	2026	2027	2028	2029	2030
Ежедневные авто	Forecast	9 005	9 905	10 804	11 704	12 604	13 503
	UCL	12 618	13 517	14 417	15 317	16 217	17 116
	LCL	5 392	6 292	7 191	8 091	8 991	9 890

Результаты этого прогноза, основанного на методе Холта, показывают, что количество автомобилей, проходящих через таможенные посты Узбекистана, будет стабильно увеличиваться с 2025 по 2030 год. В частности, если в 2025 году ожидается, что ежедневно через таможенные посты будет проходить в среднем 9 005 автомобилей, то этот показатель к 2030 году достигнет 13 503. Это означает, что ежедневный поток увеличится более чем на 50% в течение 5 лет. Разница между USL и LCL (от 9890 до 17 116) учитывает суточную изменчивость, сезонные нагрузки и временные сдвиги внешнеторгового спроса.

Количество транспортных средств, ежедневно перемещаемых через ТПП, и их прогноз можно наблюдать на рисунке ниже

(рис. 3).



**Рисунок 3. Количество транспортных средств, движущихся ежедневно через автомобильный ЧПП, и их прогноз**

Эта ситуация указывает на необходимость оптимизации логистической системы, расширения инфраструктуры, внедрения цифровых систем мониторинга и усиления автоматизированных инструментов таможенного контроля. Исходя из результатов этого прогноза, можно сказать, что совершенствование таможенной системы останется важным инструментом стабильности внешнеторговой политики Узбекистана. Устанавливаемые технологии, инфраструктура безопасности, повышение квалификации кадров, системы мониторинга в режиме реального времени будут способствовать эффективному управлению этой растущей нагрузкой.

Вместе с тем с увеличением автомобильного потока возникает необходимость совершенствования систем экологического мониторинга, дорожной инфраструктуры и воздействия на окружающую среду.

**Заключение.** Регулирование перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу является одним из методов управления внешнеэкономической деятельностью, который осуществляется путем координации и оптимизации государственного управления в пограничных пунктах.

#### Список литературы:

1. О.Г.Боброва и б. "Скоординированное управление границей: международные стандарты и правоприменительная практика" Монография, Москва-2017, 191 стр.
2. Высокие торговые издержки: причины и пути решения, 27 сентября 2021 г., <https://www.worldbank.org/en/events/2021/09/27/high-trade-costs-causes-and-remedies>
3. <https://customs.uz/oz/news/navoiy-chegara-bozhhona-postida-%D1%9Ezbekiston-va-qozogiston-bozhhona-hizmatlari-masullarining-sayyor-uchrashuvi-bolib-otdi>
4. О.Г.Боброва и б. "Скоординированное управление границей: международные стандарты и правоприменительная практика" Монография, Москва-2017, 191 стр.17-стр.

5. Из выступления Президента Шавката Мирзиёева на совещании по вопросам дальнейшего реформирования таможенной системы и превращения ее в сферу, свободную от коррупции, 17.02.2022

