



CONFERENCE ON FRONTIERS OF SCIENCE AND ENGINEERING • QATAR •

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ИЗДЕРЖЕК НА РАЗВИТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ: СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ UNCTAD

Асроров Асилбек Асрор угли

Курсант 3-го курса Таможенного института

e-mail: asilbekasrorov72@gmail.com

Аннотация. В статье рассматривается роль транспортных расходов как одного из ключевых факторов, определяющих конкурентоспособность стран и структуру международной торговли. Опираясь на методологию и аналитические доклады Конференции ООН по торговле и развитию (UNCTAD), проанализировано влияние транспортных издержек на мировую торговлю, их функционирование в качестве нетарифного барьера, а также методы их количественной оценки через соотношение CIF/FOB. Особое внимание уделено уязвимому положению развивающихся стран, не имеющих выхода к морю. На основе современных подходов UNCTAD сформулированы практические рекомендации по снижению транспортной составляющей во внешней торговле Узбекистана.

Ключевые слова: транспортные издержки, международная торговля, UNCTAD, CIF/FOB, нетарифные барьеры, инфраструктура, развивающиеся страны, Узбекистан, страны без выхода к морю.

Abstract. The Impact of Transport Costs on International Trade Development: Modern UNCTAD Approaches. This article examines the role of transport costs as a key determinant of countries' competitiveness and the structure of international trade. Drawing on the methodology and analytical reports of the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), the study analyzes the impact of transport costs on global trade, their function as a non-tariff barrier, and the methods of their quantitative assessment through the CIF/FOB ratio. Special attention is paid to the vulnerable position of landlocked developing countries. Based on modern UNCTAD approaches, practical recommendations for reducing the transport component in Uzbekistan's foreign trade are formulated.



CONFERENCE ON FRONTIERS OF SCIENCE AND ENGINEERING QATAR

Keywords: transport costs, international trade, UNCTAD, CIF/FOB, non-tariff barriers, infrastructure, developing countries, Uzbekistan, landlocked countries.

Annotatsiya. Transport xarajatlarining xalqaro savdo rivojiga ta'siri: UNCTADning zamonaviy yondashuvlari. Maqolada transport xarajatlarining mamlakatlarning raqobatbardoshligi va xalqaro savdo tarkibini belgilovchi asosiy omil sifatidagi roli ko'rib chiqilgan. Birlashgan Millatlar Tashkilotining Savdo va Taraqqiyot Konferensiyasi (UNCTAD) metodologiyasi va tahliliy hisobotlariga tayangan holda, transport xarajatlarining global savdoga ta'siri, ularning notarif to'siq sifatidagi funksiyasi hamda CIF/FOB nisbati orqali miqdoriy baholash usullari tahlil qilingan. Dengizga chiqish imkoniyati bo'lmagan rivojlanayotgan mamlakatlarning zaif holatiga alohida e'tibor qaratilgan. UNCTADning zamonaviy yondashuvlari asosida O'zbekiston tashqi savdosida transport ulushini kamaytirish bo'yicha amaliy tavsiyalar ishlab chiqilgan.

Kalit so'zlar: transport xarajatlari, xalqaro savdo, UNCTAD, CIF/FOB, notarif to'siqlar, infratuzilma, rivojlanayotgan mamlakatlar, O'zbekiston, dengizga chiqish imkoniyati bo'lmagan mamlakatlar.

Введение

В условиях глобализации и фрагментации производственных цепочек транспортные издержки перестали быть лишь технической статьей расходов, трансформировавшись в один из главных регуляторов доступа товаров на международные рынки. Конференция ООН по торговле и развитию (UNCTAD) последовательно доказывает, что для многих государств, особенно для наименее развитых стран (НРС) и стран, не имеющих выхода к морю (СНВМ), стоимость перевозки грузов зачастую превышает эффект от снижения таможенных пошлин [1; 4]. Цель данной работы — систематизировать современные подходы UNCTAD к анализу транспортных издержек и определить их значение для оптимизации внешнеторговой политики Республики Узбекистан.

1. Влияние транспортных расходов на мировую торговлю

Транспортные расходы напрямую влияют на эластичность торговых потоков. Согласно модели «гравитации» торговли, объем двустороннего товарооборота обратно пропорционален расстоянию и связанным с ним издержкам. UNCTAD подчеркивает, что удвоение транспортных издержек может сократить темпы

CONFERENCE ON FRONTIERS OF SCIENCE AND ENGINEERING QATAR

роста торговли страны на 0,3–0,5 процентных пункта ежегодно [2]. Современные исследования, основанные на базе данных UNCTADstat, показывают, что в 2023–2025 годах доля международных транспортных расходов в стоимости мирового импорта остается высокой — в среднем около 5,4%, несмотря на постпандемийную стабилизацию фрахтовых ставок [1]. Особую тревогу вызывает сохраняющийся разрыв: если для развитых стран данный показатель колеблется на уровне 3,7–4,5%, то для малых островных развивающихся государств (МОРГ) он достигает 19–22%, что фактически блокирует их интеграцию в глобальные цепочки добавленной стоимости [1; 3].

2. Транспортные расходы как нетарифный барьер

В классификации UNCTAD транспортные издержки рассматриваются не только как естественное ограничение, но и как полноценный нетарифный барьер (НТБ), когда они становятся следствием неэффективного регулирования, монополизации рынков или слабой конкуренции [4]. Всемирный банк и UNCTAD совместно отмечают, что для стран Африки к югу от Сахары высокие транспортные расходы эквивалентны дополнительному адвалорному налогу в размере 8–15%, что значительно превышает средний уровень импортных пошлин [5; 6]. Такой «теневой протекционизм» сводит на нет преференциальные режимы торговли, предоставляемые развитыми странами.

3. Методы расчета транспортных расходов (CIF/FOB)

Ключевым инструментом мониторинга, разработанным UNCTAD совместно с МВФ, является анализ соотношения «стоимость, страхование и фрахт» (CIF) и «свободно на борту» (FOB) [7]. Показатель транспортных издержек (ТС) рассчитывается как:

$$ТС = (CIF / FOB - 1) \times 100\%.$$

Данный метод позволяет оценить удельный вес перевозки в стоимости товара на границе импортера. База данных UNCTAD «Trade-and-Transport Dataset» [7] содержит дезагрегированные данные по более чем 200 странам и 1000 товарным группам. Недостатком метода является чувствительность к качеству статистического учета и различиям в условиях поставки, однако он остается безальтернативным для глобальных сопоставлений. Анализ динамики CIF/FOB показывает, что за последнее десятилетие транспортная нагрузка на сырьевые товары остается выше (7–10%), чем на готовую продукцию (2–4%) [1; 7].

CONFERENCE ON FRONTIERS OF SCIENCE AND ENGINEERING QATAR

«Разница между CIF и FOB» в статистике международной торговли



Стоимость поставки на условиях FOB включает «стоимость сделки товара и стоимость услуг, выполненных для доставки товара до границы страны-экспортера» (Концепции и определения ИМТС 2010, §4.6)

Стоимость поставки на условиях CIF включает «стоимость сделки товара [и] стоимость услуг, выполненных для доставки товара до границы страны-экспортера и [...] до границы страны-импортера» (там же).



4. Влияние расстояния, вида транспорта и инфраструктуры

Эмпирические данные UNCTAD подтверждают, что эластичность транспортных издержек по расстоянию значительно снижается при развитой инфраструктуре [2; 8]. Ключевые факторы:

- *Вид транспорта:* морские перевозки остаются самыми экономичными (в среднем 0,1–0,3 долл. за тонно-км), тогда как авиаперевозки дороже в 10–15 раз. Железнодорожный транспорт на 30–40% дешевле автомобильного на сопоставимые расстояния.
- *Инфраструктурные разрывы:* нехватка портовых мощностей увеличивает время ожидания, что, согласно методологии UNCTAD, добавляет 0,6–2,0% к стоимости товара за каждый день задержки [9].
- *Цифровизация логистики:* внедрение систем «единого окна» и электронного документооборота снижает транзакционные издержки на 15–25% [3].

CONFERENCE ON FRONTIERS OF SCIENCE AND ENGINEERING QATAR

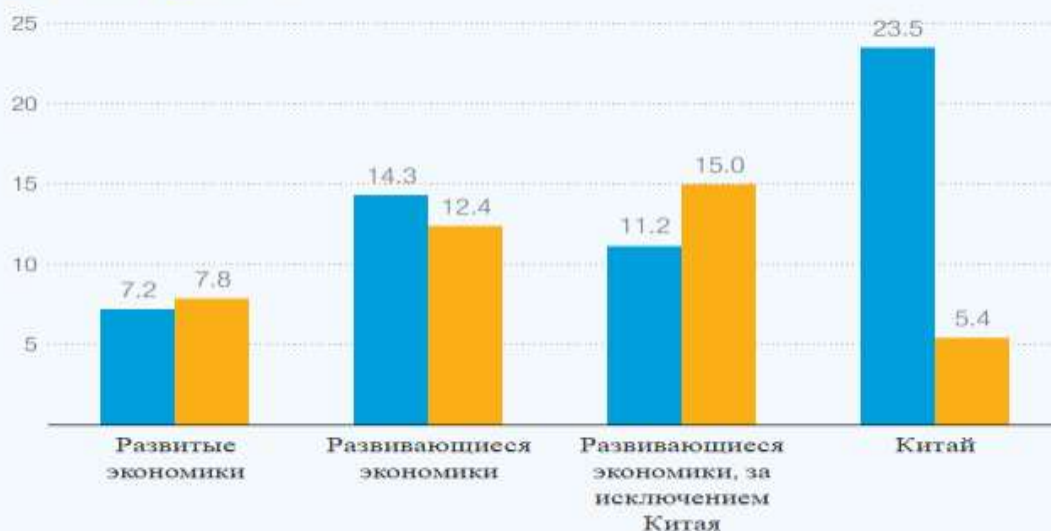


Сколько усилий страны вкладывают в морскую перевозку товаров?



Интенсивность транспортных работ (тонно-километры на доллар), 2021 год.

■ Импорт ■ Экспорт



Источник: Управление ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД) и Всемирный банк, набор данных по торговле и транспорту.

Примечание: Интенсивность транспортных работ рассчитывается путем умножения веса товаров на расстояние, на которое их необходимо доставить, и деления на их стоимость. Меньшее значение означает, что страны перевозят более дорогостоящие товары на то же расстояние или с меньшим весом, что свидетельствует о большей эффективности.



CONFERENCE ON FRONTIERS OF SCIENCE AND ENGINEERING • QATAR •

➤ Перенаправление морских грузов: расстояния растут быстрее, чем объемы.

Рост морской торговли, тонн и тонно-миль, ежегодное процентное изменение, 2001–2024 гг.



Источник: Управление ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), на основе данных Clarkson's Research, временных рядов Shipping Intelligence Network (июль 2025 г.).

Примечание: Тонномильная миля обозначает одну тонну груза, перевезенного на расстояние в одну милю. Она измеряет объем морской торговли с поправкой на пройденное расстояние.

5. Значение для развивающихся стран

Для развивающихся стран, особенно СНВМ, транспортные издержки являются системной проблемой. Узбекистан, как страна с двойным отсутствием выхода к морю, сталкивается с мультипликативным эффектом: доставка грузов из Шанхая в Ташкент стоит в 2–3 раза дороже и занимает втрое больше времени, чем доставка в порт Гамбурга [10]. UNCTAD в рамках Венской программы действий [2] акцентирует внимание на том, что снижение транспортных издержек для СНВМ на 10% ведет к росту их экспорта на 3–5% [10]. Основными препятствиями являются многочисленные пересечения границ, непредсказуемость тарифов и нехватка подвижного состава.

6. Рекомендации для Узбекистана

Опираясь на передовой опыт и аналитический инструментарий UNCTAD, Республике Узбекистан целесообразно реализовать следующие меры для смягчения влияния транспортного фактора:

CONFERENCE ON FRONTIERS OF SCIENCE AND ENGINEERING QATAR

1. **Имплементация стандартов UNCTAD ASYCUDA:** Полномасштабное внедрение автоматизированной системы обработки таможенных данных сократит временные издержки при транзите [3; 11].

2. **Развитие мультимодальной логистики:** Стимулирование контейнеризации грузов по маршрутам «Китай – Кыргызстан – Узбекистан» и Трансафганскому коридору для изменения соотношения CIF/FOB в пользу экспортеров [12].

3. **Тарифное дерегулирование:** Присоединение к международным конвенциям, продвигаемым UNCTAD, о транзитных перевозках для фиксации предсказуемых тарифов на соседних территориях [10].

4. **Создание национальной базы данных CIF/FOB:** Регулярный мониторинг транспортной нагрузки в разрезе товарных групп для выявления неэффективных логистических цепочек (по методологии UNCTADstat) [7].

Заключение

Транспортные издержки в XXI веке остаются мощным детерминантом географической и товарной структуры международной торговли. Современные подходы UNCTAD, включающие анализ CIF/FOB, концепцию инфраструктурных разрывов и оценку нетарифных барьеров, позволяют не только диагностировать «узкие места», но и предлагать адресные решения. Для Узбекистана, чье стремление нарастить сырьевой экспорт сдерживается именно транспортным фактором, внедрение цифровых инструментов ООН и развитие железнодорожных коридоров является экономическим императивом.

Список использованной литературы

1. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2024. – Geneva: United Nations, 2024. – 168 p.

2. UNCTAD. Trade and Development Report 2024: Rethinking Development in the Age of Discontent. – Geneva, 2024. – 210 p.

3. UNCTAD. Digital and Sustainable Trade Facilitation: Global Report 2023. – Geneva, 2023. – 95 p.

4. UNCTAD. Non-Tariff Measures: Economic Assessment and Policy Options for Development. – Geneva, 2019. – 54 p.



CONFERENCE ON FRONTIERS OF SCIENCE AND ENGINEERING • QATAR •

5. World Bank. Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy. – Washington, D.C., 2023. – 72 p.
6. Arvis J.-F., Duval Y., Shepherd B., Utoktham C. Trade Costs in the Developing World: 1996–2020 // World Bank Policy Research Working Paper. – 2023. – № 9321.
7. UNCTAD. UNCTADstat Database: Trade and Transport Dataset. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://unctadstat.unctad.org/> (дата обращения: 01.07.2026).
8. Limão N., Venables A.J. Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs, and Trade // The World Bank Economic Review. – 2001. – Vol. 15, № 3. – P. 451–479.
9. Djankov S., Freund C., Pham C.S. Trading on Time // The Review of Economics and Statistics. – 2010. – Vol. 92, № 1. – P. 166–173.
10. UNCTAD. The Vienna Programme of Action: Midterm Review of Progress for Landlocked Developing Countries. – Geneva, 2024. – 48 p.
11. UNCTAD. ASYCUDA Programme: Compendium of Case Studies 2024. – Geneva, 2024. – 84 p.
12. ESCAP, UNCTAD. Transport and Trade Connectivity in the Age of Disruption: Regional Cooperation for Central Asia. – Bangkok, 2024. – 60 p.