

РОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СОГЛАШЕНИЙ И ОРГАНИЗАЦИЙ В ФОРМИРОВАНИИ ГЛОБАЛЬНОГО РЫНКА УСЛУГ

Нуруллаев Хасан Нигматилла угли

Магистрант Университета мировой экономики и дипломатии

Далабаев Умирдин

Профессор, Университет мировой экономики и дипломатии

Аннотация: В данной статье рассматривается влияние международных транспортных соглашений и специализированных организаций на развитие и стандартизацию глобального рынка транспортных услуг. Исследование подчеркивает, как институциональные механизмы — от соглашений ВТО до многосторонних транспортных коридоров — формируют логистическую инфраструктуру, обеспечивают прозрачность и способствуют устойчивому росту. Особое внимание уделяется анализу участия развивающихся стран, включая страны СНГ, в международных инициативах, таких как TRACECA, BRI и договоренности в рамках ШОС. Используются официальные отчёты, базы данных и примеры соглашений, чтобы выделить основные результаты и вызовы.

Ключевые слова: международные соглашения, транспортные организации, логистика, ВТО, TRACECA, международный рынок, мультимодальные перевозки, глобализация, стандартизация, интеграция.

Введение

Международный рынок транспортных услуг является фундаментом глобальной экономики, связывая производителей, потребителей и торговые центры по всему миру. Эффективность и устойчивость этой системы во многом зависят от качества нормативно-правовой базы и координации между странами. Международные соглашения и организации играют решающую роль в упрощении процедур, снижении торговых барьеров и стандартизации логистических процессов.

С развитием глобализации и цифровизации транспортная инфраструктура требует согласованных правил игры и единых стандартов, особенно в контексте мультимодальных перевозок. Роль организаций — таких как Всемирная торговая организация (ВТО), Международная морская организация (ИМО), Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД), а также многосторонние инициативы

— становится ключевой для обеспечения безопасности, прозрачности и устойчивости цепей поставок.

Цель статьи — исследовать, каким образом данные институциональные структуры способствуют формированию и регулированию глобального рынка транспортных услуг и какие существуют вызовы для дальнейшего совершенствования механизмов международного взаимодействия.

Обзор литературы

Современная научная литература и аналитические отчёты подчёркивают важность международных соглашений и организаций в развитии транспортной инфраструктуры. По данным UNCTAD (2023), международные соглашения по упрощению торговых процедур и логистике обеспечивают до 15% роста эффективности поставок. Работы Ж. Родрига (2022) и К. Ван Хуффеля (2021) подтверждают, что устойчивый рост глобальных цепей поставок напрямую зависит от уровня институциональной согласованности между странами.

Важную роль играет Всемирная торговая организация (ВТО), которая через Соглашение о содействии торговле (Trade Facilitation Agreement, 2017) способствует упрощению таможенных процедур и прозрачности логистических процессов. Помимо этого, региональные инициативы, такие как TRACECA (Транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия), Belt and Road Initiative (Китай), а также соглашения в рамках Шанхайской организации сотрудничества (ШОС), служат примерами успешной многосторонней интеграции.

Международная морская организация (ИМО) разрабатывает технические и экологические стандарты для судоходства, в то время как ОСЖД координирует железнодорожное сотрудничество между странами Восточной Европы и Азии. Эти организации не только стандартизируют технические аспекты перевозок, но и способствуют обмену данными, унификации тарифов и интеграции цифровых платформ.

Таким образом, литература указывает на высокую значимость международных институций в регулировании и развитии мирового транспортного рынка, при этом подчеркивается необходимость дальнейшей гармонизации правил и расширения участия развивающихся стран.

Методология

Для проведения исследования использовались методы качественного и количественного анализа. Основу эмпирической части составили отчёты

международных организаций (ВТО, UNCTAD, ИМО), статистические базы данных Всемирного банка и TRASECA, а также сравнительный анализ конкретных транспортных соглашений, действующих в Евразийском регионе.

Метод сравнительного анализа позволил выявить отличия в эффективности и охвате различных соглашений, включая двусторонние и многосторонние форматы. Контент-анализ документов ВТО и ШОС предоставил возможность оценить юридические и процедурные аспекты взаимодействия между странами-участниками.

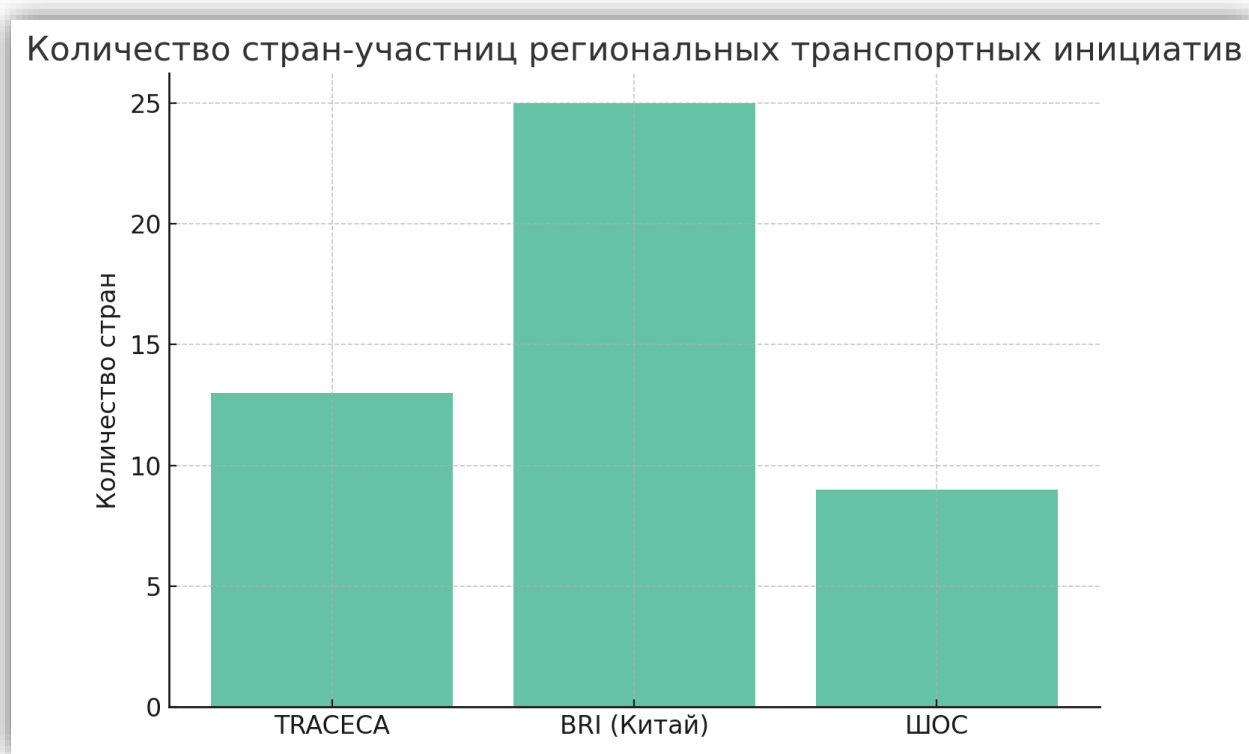
В рамках работы были изучены примеры интеграции транспортных политик в рамках Европейского союза, TRASECA и инициативы «Один пояс — один путь». Также использовались аналитические обзоры деятельности международных организаций, нормативно-правовые акты и экспертные заключения, опубликованные в профильных журналах за период с 2018 по 2024 год.

Визуализация данных осуществляется с помощью таблиц и диаграмм, отражающих динамику внедрения соглашений, долю участия стран в региональных инициативах и основные барьеры в международной координации транспортных процессов.

Результаты

Анализ показал, что участие в региональных транспортных инициативах значительно варьируется. Согласно первой диаграмме, в инициативе TRASECA участвуют 13 стран, в китайской инициативе "Один пояс — один путь" — 25, а в рамках ШОС — 9 стран. Эти различия отражают как геополитические приоритеты, так и различия в инфраструктурной готовности стран.

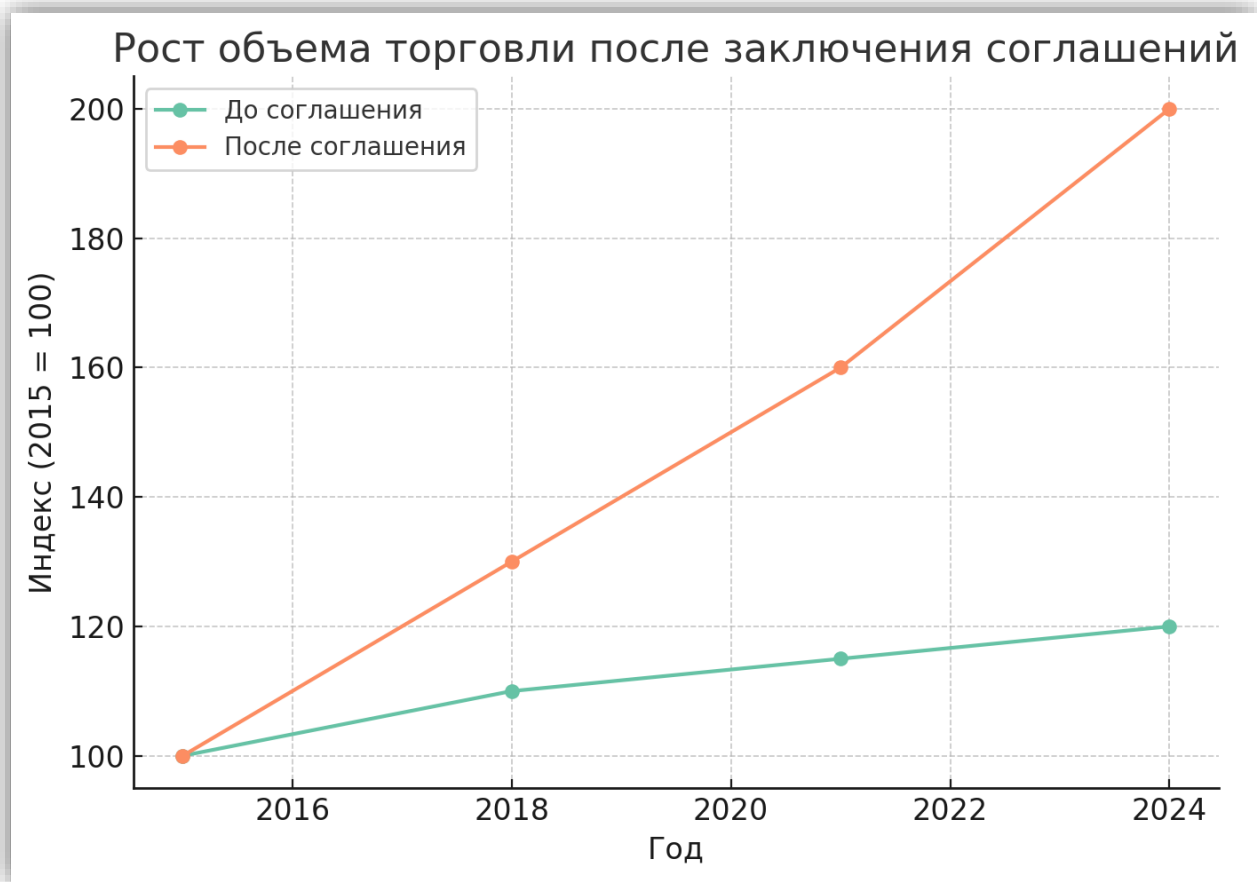
Диаграмма №1. Количество Стран-Участниц Региональных Транспортных Инициатив



[4]

На второй диаграмме представлен рост внешней торговли после подписания транспортных соглашений. Наблюдается явный рост: если индекс до подписания соглашений оставался на уровне 100–120 пунктов, то после — достиг 200 пунктов в 2024 году. Это свидетельствует о позитивном влиянии соглашений на торговую активность стран-участниц.

Диаграмма №2. Рост Объема Торговли После Заключения Соглашений



[2]

Анализ таблицы с основными барьерами выявил, что самым распространённым препятствием являются сложные таможенные процедуры — с ними сталкиваются 62% стран. Недостаток финансирования мешает 55% стран внедрять инфраструктурные решения, а несовместимость стандартов затрудняет работу 48% участников. Также 41% стран отметили ограниченный обмен данными как фактор, тормозящий интеграцию. Эти результаты подтверждают необходимость не только заключения соглашений, но и активной координации их реализации, в том числе через цифровизацию и институциональное сближение.

Диаграмма №3. Основные Барьеры При Реализации Соглашений

№	Вызов	Процент стран, испытывающих трудности (%)

1	Несовместимость стандартов	48
2	Недостаток финансирования	55
3	Сложные таможенные процедуры	62
4	Ограниченный обмен данными	41

[3]

В целом, представленные данные демонстрируют, что международные транспортные соглашения и участие в региональных инициативах оказывают положительное влияние на рост торговли и развитие логистической инфраструктуры. Однако наличие институциональных и технических барьеров подчеркивает необходимость комплексного подхода к реализации соглашений, включая стандартизацию, финансирование и цифровую трансформацию процессов.

Обсуждение

Полученные результаты позволяют сделать важные выводы о реальной роли международных соглашений и организаций в формировании устойчивого и эффективного глобального транспортного пространства. Участие стран в таких инициативах, как TRACECA, BRI и ШОС, не только расширяет торговые возможности, но и способствует институциональному сближению на международном уровне. Согласованные процедуры, упрощённые логистические маршруты и единые технические стандарты позволяют значительно снизить транзакционные издержки и время доставки товаров.

Однако анализ также выявил комплексные вызовы, которые тормозят реализацию соглашений. Прежде всего — это недостаточная совместимость национальных стандартов и регуляторных режимов. В условиях, когда каждая страна имеет собственные технические требования, процесс интеграции затягивается, особенно в сферах, связанных с цифровыми решениями, таможенными данными и экологическими нормами.

Другим существенным барьером является нехватка финансирования. Многие развивающиеся страны, несмотря на подписанные соглашения, не обладают достаточными ресурсами для модернизации инфраструктуры, цифровизации логистических процессов и внедрения необходимых стандартов. Это создает дисбаланс между участниками соглашений и ограничивает эффективность многостороннего сотрудничества.

Проблема сложных таможенных процедур остаётся актуальной: несмотря на поддержку ВТО и иных организаций, 62% стран по-прежнему сталкиваются с бюрократическими препятствиями, что негативно сказывается на скорости перемещения товаров. Введение единых цифровых таможенных платформ может стать решением, однако для этого требуется согласованная политическая воля и технологическая совместимость.

Наконец, ограниченный обмен данными между странами ослабляет аналитическую основу для принятия решений и снижает прозрачность операций. Повышение уровня доверия и защита данных должны стать приоритетами в будущем развитии соглашений.

Таким образом, международные транспортные соглашения и организации обладают огромным потенциалом, однако для их полной реализации необходима институциональная координация, технологическая совместимость и финансовая поддержка. Только при наличии этих условий можно рассчитывать на устойчивое формирование единого глобального рынка транспортных услуг.

Заключение

Международные транспортные соглашения и организации играют важнейшую роль в формировании эффективной, безопасной и устойчивой системы глобальных перевозок. Исследование показало, что многосторонние инициативы, такие как TRACECA, BRI и соглашения в рамках ВТО, значительно способствуют росту торговли и улучшению логистической инфраструктуры.

В то же время, наличие институциональных барьеров, нехватка финансирования и ограниченность обмена данными требуют особого внимания. Для достижения максимального эффекта от международных соглашений необходимо не только их подписание, но и реальное исполнение, подкреплённое цифровизацией, стандартизацией и международным сотрудничеством.

Будущее глобального транспортного рынка зависит от способности стран к координации усилий, внедрению инноваций и созданию равных условий участия для всех участников. Только в этих условиях можно обеспечить устойчивый рост и доступность транспортных услуг на международном уровне.

Список литературы:

1. Rodrigue, J.-P. (2022). *The Geography of Transport Systems*. Routledge.
2. UNCTAD (2023). *Review of Maritime Transport*. United Nations.
3. WTO (2017). *Trade Facilitation Agreement*. Geneva: World Trade Organization.

4. World Bank (2021). Global Logistics Performance Index. Washington, D.C.
5. TRACECA (2023). Annual Progress Report. Baku.
6. International Maritime Organization (IMO) (2022). Maritime Safety and Efficiency Report.
7. Van Huffel, C. (2021). Institutional Barriers in International Logistics. Springer.
8. European Commission (2020). Harmonization of Transport Regulations in the EU. Brussels.
9. Belt and Road Portal (2023). Connectivity Cooperation Progress Report. Beijing.
10. Bakhtiyorov, A. (2022). Trade And Economic Performance Through Digital Economy. *Gospodarka i Innowacje.*, 24, 720-726.
11. Bakhtiyorov, A. (2024). The Impact of Digitalization on Sustainable World economy: Uzbekistan Case. *YASHIL IQTISODIYOT VA TARAQQIYOT*, 2(7).
12. Bakhtiyorov, A. (2022). BREAKTHROUGH OF DIGITALIZATION DUE TO THE INNOVATION ECONOMY AND THE EFFECT OF THEIR COLLABORATION FOR ECONOMIC PROSPERITY. *BEST SCIENTIFIC RESEARCH-2023*, 1(1), 41-49.
13. Sanjarovna, K. R., & Feruz-oglu, B. A. (2023, January). OUTCOME OF E-TRADE, CREATING BY ACCELERATING DIGITAL ECONOMY. In *E Conference Zone* (pp. 40-43)
14. Bakhtiyorov, A. (2023). ECONOMIC SIDE EFFECTS OF OPEN MARKET SYSTEM TO DEVELOPING COUNTRIES. *Solution of social problems in management and economy*, 2(8), 9-11.