

ENGINEER



international scientific journal

SPECIAL ISSUE

E-ISSN

3030-3893

ISSN

3060-5172



SLIB.UZ
Scientific library of Uzbekistan



A bridge between science and innovation



**TOSHKENT DAVLAT
TRANSPORT UNIVERSITETI**

Tashkent state
transport university



ENGINEER

A bridge between science and innovation

E-ISSN: 3030-3893

ISSN: 3060-5172

SPECIAL ISSUE

MARCH 27, 2026



engineer.tstu.uz

**“WOMEN IN INNOVATION AND SCIENCE”
XALQARO ILMIY-AMALIY KONFERENSIYA VA FORUMI
ILMIY ISHLARI TO‘PLAMI**

Toshkent davlat transport universitetida 2026-yil 27-mart kuni “Women in Innovation and Science” xalqaro forumi ilmiy ishlari to‘plami chop etildi.

Mazkur nufuzli tadbirlar O‘zbekiston Respublikasi Oliy ta’lim, fan va innovatsiyalar vazirligi hamda Transport vazirligi hamkorligida tashkil etilib, mamlakatimizda ilm-fan, innovatsiyalar va zamonaviy texnologiyalarni rivojlantirish, shuningdek xalqaro ilmiy hamkorlikni yanada kengaytirishga qaratilgan muhim platforma hisoblanadi.

Konferensiya ochilish marosimida davlat organlari, xalqaro tashkilotlar va yetakchi oliy ta’lim muassasalari vakillari ishtirok etdi. Jumladan, Toshkent davlat transport universiteti rektori G‘ulomov Abdulaziz Abdullayevich, O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi vakili Ulmasova Lobarkhon Adilovna, Osiyo taraqqiyot banki eksperti Claire Charnac, Istanbul Aydin universiteti vasiylik kengashi raisi Mustafa Aydin, Belarus davlat transport universiteti rektori Kazakov Nikolay Nikolayevich hamda Qirg‘iziston Respublikasi Transport vazirligi vakili Dinara Moldokalieva ishtirok etdilar.

Konferensiya ilmiy dasturi doirasida plenar va panel sessiyalar, shuningdek ilmiy ma’ruzalar taqdimoti o‘tkazilib, ularda sun’iy intellekt va raqamli texnologiyalarni iqtisodiyot va ta’limga joriy etish, transport va aviatsiya sohasida innovatsion yechimlar, sanoat va IT sohasida texnologiya transferi, shuningdek ta’limda raqamli platformalar va intellektual tizimlar kabi dolzarb masalalar yoritildi.

2026-yil 27-mart kuni o‘tkazilgan “Women in Innovation and Science” xalqaro forumi ayollar yetakchiligi, innovatsiyalar va STEM sohalariga bag‘ishlangan bo‘lib, mamlakatimizda ayollarning ilm-fan va texnologiya sohalaridagi ishtirokini kengaytirish, ularning yetakchilik salohiyatini rivojlantirish hamda xalqaro hamkorlikni mustahkamlashga qaratilgan strategik maydon sifatida tashkil etildi.

Forum doirasida ayollar yetakchiligini rivojlantirish va rag‘batlantirish, xalqaro tajriba almashinuvi va ilmiy tarmoqlarni kengaytirish, yosh tadqiqotchi ayollar va PhD talabalarni qo‘llab-quvvatlash hamda innovatsion ekotizimlarda gender tenglikni ta’minlash kabi ustuvor vazifalar amalga oshirildi. Shuningdek, forumda ayollar yetakchiligi va STEM, gender tenglik va ilm-fan institutsional rivoji, ayollar tadbirkorligi va innovatsion startaplar, innovatsiya ekotizimlari va xalqaro hamkorlik, yosh ayol tadqiqotchilarni rivojlantirish, mentorlik va akademik tarmoqlar yo‘nalishlarida tematik sessiyalar tashkil etildi.

Forumda davlat organlari, xalqaro tashkilotlar, yetakchi oliy ta’lim muassasalari va ilmiy markazlar vakillari, jumladan “OLIMA” uyushmasi raisi Murtazayeva Raxbar Hamidovna, “Sharq ayoli” xalqaro ayollar jamoat fondi raisi Tursunbayeva Saodat Gafurovna, Osiyo taraqqiyot banki eksperti Claire Charnac, O‘zbekiston Respublikasi Transport vazirligi vakili Ulmasova Lobarkhon Adilovna, Toshkent davlat transport universiteti rektori G‘ulomov Abdulaziz Abdullayevich, Qirg‘iziston Respublikasi Transport vazirligi vakili Dinara Moldokalieva hamda Indoneziyadan universitet dekani Yoga Prihatin ishtirok etdilar.



Shuningdek, forumda Yevropa va Osiyo davlatlaridan yetakchi olimlar, ekspertlar va yosh tadqiqotchilar keng qatnashdi.

Forum dasturiga ochilish marosimi, panel muhokamalar, ilmiy chiqishlar hamda professional rivojlanish bo'yicha workshoplar kiritilgan bo'lib, ular doirasida gender tenglik, ayollar karyerasini rivojlantirish, ilmiy tadqiqotlar va innovatsion boshqaruv bo'yicha amaliy seminarlar tashkil etildi.

Mazkur tadbirlar Osiyo taraqqiyot banki (ADB), "OLIMA" — O'zbekiston xotin-qizlar olimlari uyushmasi, "Sharq ayoli" xalqaro ayollar jamoat fondi, Germaniya xalqaro hamkorlik jamiyati (GIZ), shuningdek Rossiya, Turkiya, Indoneziya va Qirg'iziston oliy ta'lim muassasalari hamda Belarus Milliy fanlar akademiyasi ilmiy institutlari hamkorligida o'tkazildi.

Mazkur xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya va forumning ahamiyati shundaki, ular xalqaro ilmiy hamkorlikni mustahkamlash, innovatsion ishlanmalarni amaliyotga joriy etish, raqamli va barqaror rivojlanishni ta'minlash, shuningdek ayollarning ilm-fan va innovatsiya sohalaridagi rolini kuchaytirishga xizmat qiladi. Shu bilan birga, mazkur tadbirlar yosh olimlar va tadqiqotchilarni qo'llab-quvvatlash, ilmiy tajriba almashish hamda global ilmiy makonga integratsiyalashuvni jadallashtirishda muhim ahamiyat kasb etadi.

Mazkur xalqaro ilmiy-amaliy konferensiya va forumning maqsadi zamonaviy ilmiy tadqiqot yo'nalishlarini muhokama qilish, innovatsion yondashuvlar va ilg'or texnologiyalar bo'yicha ilmiy natijalar almashuvini ta'minlash, shuningdek xalqaro ilmiy hamkorlikni rivojlantirishdan iboratdir.

Tadbirda O'zbekiston Respublikasi hamda xorijiy mamlakatlarning oliy ta'lim muassasalari va ilmiy-tadqiqot institutlari olimlari, shuningdek amaliyotda muhim natijalarga ega bo'lgan mutaxassislar o'z ilmiy ishlari bilan ishtirok etdilar.

Ushbu ilmiy to'plamda muhandislik, transport, raqamlashtirish, sun'iy intellekt, innovatsion boshqaruv, gender tenglik va barqaror rivojlanish sohalarida faoliyat yuritayotgan yetakchi olimlar, professor-o'qituvchilar va tadqiqotchilarning ilmiy ishlari jamlangan. To'plamda dolzarb ilmiy muammolar, zamonaviy yechimlar, nazariy va amaliy tadqiqot natijalari yoritilib, ushbu yo'nalishlarning bugungi holati va istiqboldagi rivojlanish tendensiyalari aks ettirilgan.

Mazkur nashr mamlakatimizda ilm-fan va innovatsion rivojlanishni ta'minlash, xalqaro ilmiy aloqalarni mustahkamlash hamda yosh olimlar va tadqiqotchilarni qo'llab-quvvatlash yo'lidagi muhim qadamlardan biri sifatida e'tirof etiladi.

Shuningdek, mazkur ilmiy to'plamda keltirilgan natijalar kelgusida ilmiy tadqiqotlar samaradorligini oshirish, amaliyotga yo'naltirilgan innovatsion yechimlarni keng joriy etish hamda sohalararo integratsiyani chuqurlashtirish uchun muhim ilmiy asos bo'lib xizmat qiladi. To'plam materiallari nafaqat ilmiy jamoatchilik, balki ishlab chiqarish sohasi mutaxassislari, doktorantlar va talabalar uchun ham foydali manba hisoblanadi.

Mazkur nashrda yoritilgan ilmiy g'oyalar va ilg'or yondashuvlar asosida yangi ilmiy izlanishlar olib borilishi, xalqaro ilmiy aloqalarning yanada rivojlanishi hamda innovatsion rivojlanish strategiyalarining takomillashishiga xizmat qilishi kutilmoqda.



Forecasting the development of China–Europe freight flows through Central Asia and Uzbekistan’s role as a transport and logistics hub

N.F. Svetasheva¹, G.M. Yuldashova²

¹Tashkent state transport university, Tashkent, Uzbekistan

Abstract:

The article examines current trends in the development of transport corridors between China and Europe through Central Asia under the conditions of global economic transformation and increasing geopolitical instability. Particular attention is paid to the role of the Republic of Uzbekistan as a key link in the Eurasian transport and logistics system. The dynamics of freight flows along the Trans-Caspian route, as well as the factors influencing the development of transit transportation, are analyzed. Based on statistical data and materials from international organizations, the current state of the region’s transport infrastructure is assessed. Using a scenario-based approach, a forecast of freight flows up to 2035 is developed. It is established that Uzbekistan has significant potential to become a transport and logistics hub through the development of multimodal transportation, digitalization, and integration into global supply chains.

Keywords:

transport logistics, international transport corridors, Central Asia, Uzbekistan, transit transportation, freight flows, China–Europe, Trans-Caspian route, multimodal transportation, transport and logistics hub, foreign trade, freight flow forecasting

Прогноз развития грузопотоков Китай – Европа через Центральную Азию и роль Узбекистана как транспортно-логистического хаба

Светашева Н.Ф.¹, Юлдашова Г.М.¹

¹Ташкентский государственный транспортный университет, Ташкент, Узбекистан

Аннотация:

В статье рассматриваются современные тенденции развития транспортных коридоров между Китаем и Европой через Центральную Азию в условиях трансформации мировой экономики и усиления геополитической нестабильности. Особое внимание уделено роли Республики Узбекистан как ключевого звена евразийской транспортно-логистической системы. Проведён анализ динамики грузопотоков по Транскаспийскому маршруту, а также факторов, влияющих на развитие транзитных перевозок. На основе статистических данных и материалов международных организаций выполнена оценка текущего состояния транспортной инфраструктуры региона. С использованием сценарного подхода разработан прогноз грузопотоков до 2035 года. Установлено, что Узбекистан обладает значительным потенциалом формирования транспортно-логистического хаба за счёт развития мультимодальных перевозок, цифровизации и интеграции в глобальные цепочки поставок.

Ключевые слова:

транспортная логистика, международные транспортные коридоры, Центральная Азия, Узбекистан, транзитные перевозки, грузопотоки, Китай-Европа, Транскаспийский маршрут, мультимодальные перевозки, транспортно-логистический хаб, внешняя торговля, прогнозирование грузопотоков

1. Введение

Развитие грузопотоков между Китаем и Европой через Центральную Азию в ближайшее десятилетие будет определяться уже не только экономической целесообразностью, но и геополитической логикой мировой торговли. Центральная Азия, и прежде всего Узбекистан, постепенно выходит из положения периферийного внутриконтинентального пространства и превращается в один из ключевых элементов новой евразийской транспортной архитектуры. Если в предыдущие десятилетия основная масса сухопутных перевозок между Китаем и Европой ориентировалась преимущественно на северные направления, то в

современных условиях резко возросло значение альтернативных маршрутов, способных обеспечить диверсификацию рисков, устойчивость поставок и снижение зависимости от одного транзитного вектора.

Именно поэтому Транскаспийский маршрут и сопряжённые с ним центральноазиатские направления сегодня рассматриваются не просто как резервные, а как стратегически необходимые для мировой логистики. Всемирный банк указывает, что при реализации необходимых инфраструктурных и организационных мер грузопоток по Среднему коридору через Каспийское море может утроиться к 2030 году и достичь 11 млн. тонн, при этом время перевозки может быть сокращено примерно вдвое [1].

^a <https://orcid.org/0000-0002-2149-7218>

^b <https://orcid.org/0009-0001-4002-6657>



В этом процессе роль Узбекистана становится особенно значимой. Республика занимает центральное положение в регионе, связывая направления на Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Афганистан, а через них – на Китай, Кавказ, Иран, Пакистан, Турцию и Европу. Для страны, не имеющей прямого выхода к морю и к тому же являющейся дважды внутриконтинентальной, транспортная связанность выступает не просто отраслевой задачей, а фундаментальным условием внешнеэкономической устойчивости.

2. Методология исследования

В работе использованы методы системного анализа, экономико-статистического анализа и сравнительного анализа транспортных коридоров. Для оценки перспектив развития грузопотоков применён сценарный подход, включающий консервативный, базовый и ускоренный варианты развития. Информационной базой исследования послужили данные международных организаций (World Bank, OECD), статистические материалы Республики Узбекистан, а также научные публикации в области транспортной логистики.

3. Результаты и обсуждение

Информационной базой исследования послужили данные международных организаций (World Bank, OECD), статистические материалы Республики Узбекистан, а также научные публикации в области транспортной логистики.

OECD отмечает, что Узбекистан рассматривает улучшение транспортной связности как одну из ключевых целей своей стратегии развития: к 2030 году поставлена задача довести объём грузов, проходящих через территорию страны, до 15 млн. тонн, сократить время железнодорожной перевозки на 40%, электрифицировать 65% железнодорожной сети и существенно расширить дорожную инфраструктуру [2, 3].

Транспортно-логистическая функция Узбекистана усиливается и за счёт модернизации собственной сети. По данным инвестиционного гйда Узбекистана, по состоянию на 2024 год протяжённость железных дорог страны составляла около 7,4 тыс. км., из которых 2,4 тыс. км. электрифицированы, а железнодорожным транспортом ежегодно перевозилось почти 74 млн. тонн грузов. Одновременно развиваются автомобильные коридоры: протяжённость автодорожной сети оценивается в 209,5 тыс. км, а объём грузов, перевезённых автомобильным транспортом в 2024 году, достиг 1,4 млрд. тонн.

Отдельное стратегическое значение имеет железнодорожный проект Китай-Кыргызстан-Узбекистан: после завершения эта линия, согласно официальным материалам, сможет обеспечить до 15 млн. тонн грузов в год к 2030 году, формируя более короткий и эффективный выход из Китая в Центральную Азию и далее на западные рынки [4, 5, 6].

Таблица 1

Динамика и прогноз грузопотоков по направлению
Китай – Европа через Центральную Азию

Год	Объём, млн. тонн	Характер оценки
2023	2,7	фактический объём
2024	4,5	фактический/оценочный итог года
2030	15,0	прогноз при успешной модернизации коридора
2035	13–15	консервативный сценарий, аналитическая оценка
2035	15–18	базовый сценарий, аналитическая оценка
2035	18–20	ускоренный сценарий, аналитическая оценка

Собственно внешнеторговая динамика Узбекистана подтверждает, что страна уже перешла в фазу активного включения в глобальные цепочки поставок. По предварительным данным Национального комитета по статистике, внешнеторговый оборот Узбекистана в 2025 году достиг 81,2 млрд долларов США, из которых 33,8 млрд долларов пришлось на экспорт; торговые связи поддерживались с 210 странами мира [7]. Крупнейшими направлениями экспорта стали Россия, Китай, Казахстан, Афганистан, Турция, Франция, Кыргызстан, ОАЭ, Таджикистан и Пакистан. Это показывает, что экспортная география Узбекистана уже не ограничивается соседними рынками и всё в большей степени приобретает многовекторный характер.

Таблица 2

Крупнейшие страны назначения экспорта
Узбекистана в 2025 году

Страна	Объём экспорта, млрд долл. США
Россия	4,3
Китай	2,5
Казахстан	1,5
Афганистан	1,5
Турция	1,1
Франция	0,872
Кыргызстан	0,771
ОАЭ	0,721
Таджикистан	0,683

Обсуждение результатов. Особый аналитический интерес представляет прогноз грузопотоков Китай-



Европа через Центральную Азию до 2035 года. На сегодняшний день наиболее твёрдой опорной оценкой остаётся прогноз Всемирного банка до 2030 года – около 11 млн. тонн при условии полноценной операционализации Среднего коридора.

При этом фактическая динамика уже демонстрирует ускорение:

- объём перевозок по Транскаспийскому международному маршруту вырос с 2,764 млн. тонн в 2023 году до примерно 4,48 млн. тонн по итогам 2024 года;

- в 2025 году, по сообщениям о текущей динамике, объём составил около 4,12 млн. тонн, что свидетельствует не о развороте тенденции, а скорее о чувствительности маршрута к инфраструктурным ограничениям, погодным условиям и узким местам на морских и пограничных участках.

Если исходить из сочетания уже достигнутой динамики, официальной оценки Всемирного банка на 2030 год и продолжающихся инвестиций в железнодорожную, портовую и цифровую инфраструктуру, то к 2035 году можно ожидать дальнейшего роста перевозок между Китаем и Европой через Центральную Азию. Здесь корректнее говорить не об одной жёсткой цифре, а о сценарном диапазоне. В консервативном сценарии, при сохранении части текущих узких мест – ограниченной пропускной способности портов Актау, Курык, Туркменбаши и Алят, дефиците флота на Каспии, неоднородности тарифов и процедур, грузопоток может выйти примерно на 13-15 млн тонн в год к 2035 году [8, 9].

В базовом сценарии, при после-довательной модернизации инфраструктуры и цифровизации процедур, более вероятным представляется диапазон 15-18 млн. тонн. В ускоренном сценарии, если будут синхронно устранены основные инфраструктурные барьеры, расширены контейнерные мощности, завершены ключевые железнодорожные проекты и обеспечена высокая политико-институциональная координация стран коридора, потенциальный объём может приблизиться к 18-20 млн. тонн в год. Это не официальная статистика, а аналитическая экстраполяция на основе текущих трендов и опубликованного рубежа в 11 млн. тонн к 2030 году.

При этом следует подчеркнуть, что даже при росте транзита до указанных уровней Центральная Азия не вытеснит морские маршруты и не заменит полностью северный сухопутный коридор. При успешном развитии Средний коридор останется в значительной степени региональным, а межконтинентальная торговля будет составлять менее 40% его объёма к 2030 году. Следовательно, главная сила этого маршрута – не в абсолютном доминировании, а в функции страхующего, диверсифицирующего и геоэкономически гибкого канала. Именно в этом контексте Узбекистан получает шанс закрепиться как центральный распределительный узел региона: не просто транзитная территория, а пространство, где формируются мульти-модальные цепочки, логистические сервисы, складская обработка, контейнерная консолидация, таможенное сопровождение и добавленная стоимость транспортной услуги.

Роль Узбекистана как транспортно-логистического хаба региона проявляется сразу в нескольких измерениях.

Во-первых, это пространственный узел, связывающий восточные и западные, северные и южные направления.

Во-вторых, это институциональный узел, в котором постепенно формируется более современная логистическая среда. В стране активно продвигается цифровизация таможенных и транспортных процедур: число цифровых информационных систем в таможенной сфере достигло 35, экспортные процедуры были сокращены с девяти до трёх стадий, а уровень цифровизации документов для внешнеторговых операций приблизился к 98%; кроме того, отслеживание грузов и развитие систем Single Window, e-TIR и e-CMR повышают скорость прохождения границ. Для хаба это критически важно, поскольку современный логистический центр определяется уже не только географией, но и скоростью обработки информации, предсказуемостью процедур и качеством сервисной среды.

В-третьих, Узбекистан усиливает свою хабовую функцию за счёт развития мультимодальных и терминальных мощностей. Создание логистических центров на пограничных железнодорожных станциях, развитие компании «Temiryulkargo» для мультимодальных и «door-to-door» операций, а также планы по созданию нового транспортно-логистического хаба в Андижане совместно с «Rhenus Logistics». Одновременно продолжается модернизация аэропортовой инфраструктуры: Ташкентский международный аэропорт сохраняет роль главного авиационного узла страны, а новый грузовой терминал должен увеличить возможности по обслуживанию торговых потоков. Всё это означает, что Узбекистан постепенно формирует контуры не только транзитной, но и распределительной логистики, где страна может стать точкой консолидации грузов для всего региона.

Таблица 3

Факторы, усиливающие роль Узбекистана как транспортно-логистического хаба

Направление	Содержание
Географическое положение	Центральное положение между Китаем, странами Центральной Азии, Кавказом, Ираном, Афганистаном и Европой
Железнодорожная сеть	7,4 тыс. км железных дорог, из них 2,4 тыс. км электрифицированы
Автомобильная сеть	209,5 тыс. км дорог
Новый восточный коридор	Проект Китай – Кыргызстан – Узбекистан с потенциальной пропускной способностью до 15 млн тонн в год к 2030 г.



Цифровизация логистики	сокращение экспортных процедур с 9 до 3 стадий, цифровизация документов до 98%
Мультимодальные мощности	логистические центры на пограничных станциях, развитие Temirgulkargo, планируемый хаб в Андижане
Авиационная логистика	Ташкент как основной авиационный узел, новый грузовой терминал

Однако перспективы региона нельзя оценивать вне контекста глобальной нестабильности. Современная политическая обстановка в мире – это совокупность санкционных режимов, военных конфликтов, фрагментации мировой торговли, усиления протекционизма и возрастания требований к устойчивости цепей поставок. Для Центральной Азии это создаёт двойственный эффект.

С одной стороны, нестабильность повышает транзитную ценность региона, поскольку государства и компании ищут альтернативные маршруты в обход конфликтных зон и чрезмерно зависимых направлений. С другой стороны, та же нестабильность повышает стоимость капитала, усложняет долгосрочное планирование, делает перевозки более чувствительными к пограничным задержкам, колебаниям тарифов, санкционным ограничениям и политическим решениям соседних государств. Транскаспийский маршрут как более дорогой и менее предсказуемый по сравнению с устоявшимися направлениями, а дополнительными источниками неопределённости выступают погодные условия на Каспии, нехватка мультимодальной инфраструктуры и зависимость бизнес-модели коридора от дальнейшей геополитической конфигурации Евразии.

Следовательно, влияние мировой нестабильности на развитие Центральной Азии и Узбекистана не будет однозначно негативным. Напротив, в среднесрочном периоде она, вероятнее всего, усилит значение региона как пространства стратегической диверсификации. Но для превращения этого географического преимущества в устойчивый экономический эффект одних транзитных потоков недостаточно. Необходимо дальнейшее развитие сухих портов, контейнерных терминалов, распределительных центров, логистических парков, сервисов таможенного сопровождения, страхования, цифрового мониторинга и складской переработки. Именно тогда Узбекистан сможет перейти от статуса «территории прохождения» к статусу полноценного транспортно-логистического хаба Центральной Азии, аккумулирующего не только транзит, но и высокую добавленную стоимость.

4. Заключение

Современное развитие транспортной системы Евразии происходит в условиях глубокой

трансформации мировой экономики, сопровождающейся изменением логистических маршрутов, усилением конкуренции между транспортными коридорами и необходимостью диверсификации международных цепей поставок. В этих условиях Центральная Азия постепенно превращается из периферийного региона мировой торговли в важное звено межконтинентальных транспортных коммуникаций, связывающих крупнейшие экономические центры Востока и Запада. Особая роль в данном процессе принадлежит Республике Узбекистан, которая благодаря своему географическому положению, развитию транспортной инфраструктуры и проводимой экономической политике формирует предпосылки для становления одного из ключевых транспортно-логистических узлов региона.

Анализ существующих транспортных коридоров показывает, что направление перевозок между Китаем и Европой через Центральную Азию обладает значительным потенциалом роста. Развитие Транскаспийского международного транспортного маршрута, реализация железнодорожного проекта Китай-Кыргызстан-Узбекистан, модернизация железнодорожной и автомобильной инфраструктуры, а также внедрение цифровых технологий в сфере таможенного и транспортного администрирования создают благоприятные условия для увеличения объемов транзитных перевозок. Согласно имеющимся прогнозам и аналитическим оценкам, к 2035 году грузопотоки между Китаем и Европой через центральноазиатский регион могут достичь 15-18 млн. тонн в год при базовом сценарии развития инфраструктуры и координации транспортной политики стран региона.

В то же время развитие транспортных коридоров происходит в условиях высокой геополитической и экономической нестабильности. Усиление международной политической напряженности, санкционная политика, региональные конфликты и трансформация мировой торговой системы создают дополнительные риски для функционирования глобальных логистических цепей. Однако данные процессы одновременно формируют и новые возможности для Центральной Азии, поскольку государства и международные компании стремятся диверсифицировать маршруты поставок и снизить зависимость от отдельных транзитных направлений. В результате альтернативные транспортные маршруты, проходящие через страны Центральной Азии, приобретают все большее значение в системе международных перевозок.

В этой связи Узбекистан имеет объективные предпосылки для формирования роли регионального транспортно-логистического хаба. Центральное географическое положение, развитая сеть железных и автомобильных дорог, активное развитие мультимодальных перевозок, создание логистических центров и сухих портов, а также цифровизация транспортно-логистических процессов позволяют стране не только обеспечивать транзит грузов, но и формировать дополнительные сервисы обработки и



распределения товарных потоков. Это, в свою очередь, способствует росту внешней торговли, развитию транспортной инфраструктуры и укреплению экономической устойчивости страны.

Таким образом, дальнейшее развитие транспортно-логистической системы Узбекистана и Центральной Азии в целом будет определяться степенью интеграции региона в международные транспортные коридоры, эффективностью инфраструктурных инвестиций, совершенствованием институциональной среды и уровнем международного сотрудничества. В долгосрочной перспективе формирование устойчивой сети мультимодальных перевозок и развитие транзитного потенциала региона способны существенно повысить роль Центральной Азии в глобальной системе грузовых перевозок, превратив её в важный элемент евразийской транспортной инфраструктуры.

Использованная литература / References

- [1] World Bank. Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030. – Washington: World Bank Group, 2023. – 152 p. – URL: <https://thedocs.worldbank.org>.
- [2] Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). Enhancing the Competitiveness of the Trans-Caspian Transport Corridor in Central Asia. – Paris: OECD Publishing, 2025. – 198 p. – URL: <https://www.oecd.org>.
- [3] Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). Uzbekistan Country Profile: Transport Connectivity and Logistics Development. – Paris: OECD Publishing, 2025. – 95 p.
- [4] Светашева Н.Ф., Турсункулов У.Н., Кутлумуратов Ж.Д. Поэтапное развитие железнодорожных направлений как фактор укрепления транспортно-логистической взаимосвязанности тюркских государств. Железнодорожный транспорт:

актуальные задачи и инновации –2023 – №3 – С. 126-132.

[5] Светашев А.А., Илесалиев Д.И., Светашева Н.Ф. Трансформация евразийской логистики: роль коридора «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» в современной мировой торговле (часть I). Инновационный транспорт (Иннотранс), 2025 № 1 (55). С. 3-9. DOI: 10.20291/2311-164X-2025-1-3-8.

[6] Светашев А.А., Илесалиев Д.И., Светашева Н.Ф. Трансформация евразийской логистики: роль коридора «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» в современной мировой торговле (часть II). Инновационный транспорт (Иннотранс), 2025 № 2 (56). С. 3-11. DOI: 10.20291/2311-164X-2025-2-3-10.

[7] Национальный комитет по статистике Республики Узбекистан. Внешняя торговля Республики Узбекистан за 2025 год: статистический сборник. – Ташкент: Госкомстат, 2025. – 210 с. – URL: <https://stat.uz>.

[8] The Astana Times. Trans-Caspian Transport Route Cargo Volumes Increase Fivefold in Seven Years // The Astana Times. – 2026. – № 3. С. 12-15.

[9] Asia House. The Middle Corridor: The Future of Central Asian Growth and Cooperation. – London: Asia House, 2025. – 60 p

Информация об авторах/ Information about the authors

Светашева Наргиза Фаритовна / Nargiza Svetasheva Ташкентский государственный транспортный университет
E-mail: nargiza.svetasheva@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-2149-7218>

Юлдашова Гузал Мэлс кизи / Guzal Yuldashova Ташкентский государственный транспортный университет
E-mail: guzaluldashova497@mail.ru
<https://orcid.org/0009-0001-4002-6657>

N. Svetasheva, G. Yuldashova

Forecasting the development of China–Europe freight flows through Central Asia and Uzbekistan’s role as a transport and logistics hub.....106

N. Jarilkapova, Kh. Abdullaev

Application of artificial intelligence and GIS technologies for zoning areas at risk of sand drift on highways.....111

M. Usmanova

Ensuring the priority of public transport and traffic safety in Tashkent.....115

M. Urazova, D. Jumaeva

Project-based thinking and psychological-pedagogical disciplines: bridging theory and practice in higher education.....118

F. Atabaev, G. Begjanova, G. Tursunova, Z. Yakubjanova

Portland cement with limestone additive based on local raw materials.....122

N. Drobchenko

International engineering and landscape approaches to the planning of coastal territories in a sustainable urban environment.....127