

UDC 338.47

INTERCONNECTEDNESS OF CENTRAL AND SOUTH ASIA - A NEW TREND IN THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF EURASIA

Umiddulla IBRAGIMOV*, PhD in Technical Sciences, Senior Researcher
Chairman of the NGO "Research Informatization Center"

4, Amir Temur., Tashkent, 100006, Uzbekistan

*Tel: +998 (71) 238-82-75

*E-mail: almaz-umid@mail.ru

Dildora IBRAGIMOVA

Head of the Project for the Development of Logistics Infrastructure and the Formation of the Digital Economy Institute of Forecasting and Macroeconomic Research

30, Navoi str., Tashkent, 100011, Uzbekistan

Tel: +998 (98) 127-72-81

E-mail: ibrdilva@mail.ru

Abstract. The article assesses the significance of the High Level International Conference: "Central and South Asia: Regional Interconnectedness. Challenges and Opportunities", held on the initiative of the President of Uzbekistan Sh. Mirziyoyev on July 15-16, 2021 in the city of Tashkent. The prospects for the development of interregional cooperation, the possibilities of developing transport and communication interconnection in Central and South Asia, including projects for the construction of new transport corridors, were considered. Potential opportunities for the implementation of the Mazar-i-Sharif-Kabul-Peshawar trans-Afghan project have been revealed, which will lead to an increase in the transit potential of the countries of Central Asia, the Caucasus, Russia, Belarus, China, the European Union, India and Pakistan. Specific proposals for revitalizing the project have been formulated.

Key words. Interconnectedness, untapped potential, Central and South Asia, transport corridors, Kabul corridor.

UO'K 338.47

MARKAZIY VA JANUBIY OSIYONING O'ZARO BOG'LIQLIGI - YEVROOSIYONING IQTISODIY RIVOJLANISHINING YANGI TENDENSIYASI

Umiddulla IBRAGIMOV*, t.f.n., katta ilmiy hodim

NNT «Ilmiy-tadqiqot axborotlashtirish markazi» direktori

100006, O'zbekiston, Toshkent, Amir Temurshohko'ch., 4

*Tel: +998 (71) 238-82-75

*E-mail: almaz-umid@mail.ru

Dildora IBRAGIMOVA, Logistika infratuzilmasini rivojlantirish va raqamli iqtisodiyotni shakllantirish loyihasi rahbari,

Prognozlashtirish va makroiqtisodiy tadqiqotlar instituti

100011, O'zbekiston, Toshkent, Navoi ko'ch., 30

Tel: +998 (98) 127-72-81

E-mail: ibrdilva@mail.ru

Annotatsiya. Maqolada yuqori darajadagi O'zbekiston Prezidenti SH.Mirziyoyev tashabbusi bilan 2021 yil 15-16 iyul kunlari Toshkent shahrida bo'lib o'tgan "Markaziy va Janubiy Osiyo: Mintaqaviy o'zaro bog'liqlik. Muammolar va imkoniyatlar" mavzusida xalqaro konferensiyaning ahamiyati baholangan. Hududlararo hamkorlikni rivojlantirish istiqbollari, Markaziy va Janubiy Osiyoda transport - kommunikatsiya aloqalarini rivojlantirish imkoniyatlari, jumladan, yangi transport yo'laklarini qurish loyihalari ko'rib chiqildi. Markaziy Osiyo, Kavkaz, Rossiya, Belorussiya, Xitoy, yevropa Ittifoqi, Hindiston va Pokiston davlatlarining tranzit salohiyati oshishiga olib keladigan "Mozori – SHarif – Kobul-Peshovar" transafg'on loyihasini amalga oshirish uchun salohiyatli imkoniyatlar ochib berilgan. Loyihani jonlantirish bo'yicha aniq takliflar ishlab chiqildi.

Kalit so'zlar. O'zaro bog'liqlik, ishga solinmagan salohiyat, Markaziy va Janubiy Osiyo, transport yo'laklari, "Kobul yo'lagi".

УДК 338.47

ВЗАИМОСВЯЗАННОСТЬ ЦЕНТРАЛЬНОЙ И ЮЖНОЙ АЗИИ – НОВЫЙ ТРЕНД ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ЕВРАЗИИ

Умидулла ИБРАГИМОВ*, к.т.н., с.н.с.

Директор ННО «Научно-исследовательский информатизационный центр»

100006, Узбекистан, г. Ташкент, проспект Амира Темура, 4

*Тел: +998 (71) 238-82-75

*E-mail: almaz-umid@mail.ru

Дилдора ИБРАГИМОВА, Руководитель Проекта по развитию логистической инфраструктуры и формированию цифровой экономики,

Институт прогнозирования и макроэкономических исследований

100011, Узбекистан, Ташкент, ул. Навои, 30

Tel: +998 (98) 127-72-81

E-mail: ibrdilya@mail.ru

Аннотация. В статье дана оценка значению Международной конференции высокого уровня: «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности», прошедшей по инициативе Президента Узбекистана Ш. Мирзиёева 15-16 июля 2021 года в городе Ташкенте. Рассмотрены перспективы развития межрегионального сотрудничества, возможности развития транспортно-коммуникационной взаимосвязанности в Центральной и Южной Азии, включая проекты по строительству новых транспортных коридоров. Раскрыты потенциальные возможности реализации трансафганского проекта «Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар», которые приведут к увеличению транзитного потенциала стран Центральной Азии, Кавказа, России, Беларуси, Китая, Евросоюза, Индии и Пакистана. Сформулированы конкретные предложения по активизации проекта.

Ключевые слова. Взаимосвязанность, незадействованный потенциал, Центральная и Южная Азия, транспортные коридоры, «Кабульский коридор».

1. ВВЕДЕНИЕ

Инициатива Президента Узбекистана Ш. Мирзиёева по проведению 15-16 июля текущего года Международной конференции: «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности» направлена на развитие и укрепление конструктивного и взаимовыгодного сотрудничества двух крупных, исторически связанных между собой регионов - Центральной и Южной Азии [1].

В ходе заседания рассмотрено состояние и перспективы развития межрегионального сотрудничества в Центральной и Южной Азии, возможности развития транспортно-коммуникационной взаимосвязанности в Центральной и Южной Азии, включая проекты по расширению действующих и строительству новых транспортных коридоров и др.

Рассматривая вопрос практического взаимодействия с региональными партнерами, важная и основополагающая роль отводится Афганистану, который выступает в роли транзитной страны между Центрально-Азиатским и Южным регионом.

Наращивание объемов торговли стран ЦА со странами Южной и Юго-Восточной Азии, невозможно без создания надежных транспортных коридоров, обеспечивающих своевременную доставку грузов.

По мнению отечественных и зарубежных экспертов, [2] проводимое мероприятие позволило выработать конкретные предложения для ускоренного продвижения строительства новой железнодорожной линии (Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар, так называемого «Кабульского коридора») между Пакистаном и Узбекистаном через Афганистан, которое имеет стратегически важное значение для стран двух регионов в развитии внешней торговли.

2. ПРОБЛЕМЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЮЖНОЙ И ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ

Страны Центральной Азии не имеют прямого доступа к морским перевозкам и тем самым отрезаны от наиболее дешевого вида транспортных путей, в связи с этим, развитие транспортных коммуникаций региона остается одной из ключевых проблем.

Необходимость развития сухопутных трансконтинентальных торговых маршрутов объясняется в следующих факторах:

- *исчерпанность пропускной способности Суэцкого канала.* Недавняя блокировка Суэцкого канала показала важность продвижения альтернативных транспортных сухопутных коридоров и вызвала вопросы в экспертном сообществе о рисках чрезмерной зависимости мира от данного маршрута [3];

- *военные операции Саудовской Аравии и ряда стран Персидского залива за контроль над Баб-эль-Мандебским проливом, через который корабли попадают в Суэцкий канал* [4];

- *загруженность главных мировых портов Евразии;*

- *динамичное развитие экономик Западного Китая, Индии и Пакистана;*

- *пиратство в Индийском океане* [5];

- *удорожание бункерного (судового) топлива* [6].

В практике формирования международных транспортных коридоров существует ряд проблем, основные из которых является несоответствие нормативно-правовых основ различных стран – участниц перевозочного процесса:

- отсутствие единого стандарта перевозочного документа;

- различные технические стандарты – отсутствие унифицированной железнодорожной колеи на всем пути следования.

В свою очередь Россия успешно развивает свой проект в регионе путём формирования транспортного коридора Север – Юг (ЕС – Россия – Индия). Транспортный коридор призван обеспечить связь между странами Балтии и Индией через Иран. Основными преимуществами транспортного коридора «Север — Юг» перед морскими маршрутами являются: сокращение в два и более раза расстояния перевозок (7200 км) и снижение стоимости перевозки контейнеров в сравнении с морскими. Коридор формируется по маршрутам:

- Россия – Казахстан – Туркменистан – порты Ирана – порты Пакистана – порты Индии;
- Россия – порты Каспийского моря – порты Ирана – порты Пакистана – порты Индии;
- Россия – Азербайджан – Иран – порты Ирана – порты Пакистана – порты Индии.

Маршрут через «Кабульский коридор» Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – порты Пакистана – порты Индии, может служить конкурентной альтернативой, так как на 500 – 600 км короче, чем действующие маршруты коридора Север – Юг.

Оценка незадействованного потенциала стран Центральной и Южной Азии

Центрально-азиатский регион на сегодняшний день имеет огромный незадействованный экспортный и транзитный потенциал, который при его использовании в будущем, может позволить увеличить товарооборот между крупными регионами Азиатско-Тихоокеанского региона, Южной и Юго-Восточной Азии, Россией и Европой за счет реализации крупных транспортных проектов.

По прогнозам [7], к 2025 году объем перевозок между Индией, Пакистаном и европейскими странами при даже самом небольшом гипотетическом перераспределении (3%) части грузопотока с действующего морского коридора Индия – Пакистан-ЕС и обратно на маршрут Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар составит 5,5 млн.тонн. Доходы от перевозки транзитных грузов по железным дорогам Узбекистана ожидаются к 2025 году в размере 595 млн.долларов США [8].

3. ТРАНЗИТ В 2020 ГОДУ

Максимальное задействование железнодорожного транспорта в перевозках грузов в период пандемии в 2020 г. привело к существенному расширению географии международных перевозок Узбекистана и показало огромный потенциал, над которым необходимо работать и развивать на постоянной основе, разрабатывая практические мероприятия по повышению транзитного потенциала Республики.

В результате активных мер руководства, в 2020 году объем международных перевозок на железнодорожном транспорте составил 40 млн тонн (42 % от общего объема перевозок по железной дороге).

Объем транзитных грузов, перевозимых по железной дороге Узбекистана, за последние несколько лет *впервые достиг значения 2013 года – до 8,2 млн тонн* (с 2013 по 2019 гг. среднегодовой объем составлял 7,7 млн.тонн) с активизацией работы по формированию транспортных выгодных для Республики коридоров.

Особую роль играет рост объемов транзита нефтепродуктов из Туркменистана назначением в Афганистан в 4,6 раза по сравнению с 2019 годом, и из России назначением в Таджикистан - в 1,2 раза. Кроме этого, значительно увеличился транзит продуктов перемола из Казахстана назначением в Афганистан в 1,2 раза. Также росту транзитных перевозок способствовали соглашения о тарифных преференциях, заключенных между странами участниками «Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия» и Турция. Данное соглашение было подписано в ходе встреч руководителей железных дорог пяти стран – Азербайджан, Грузия, Кыргызстан, Туркменистан и Узбекистан в Ташкенте 19-20 декабря 2019 года. В рамках встречи участники договорились развивать международный мультимодальный маршрут «Страны АТР – Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Европа» и обратно, с выработкой единых подходов по ускоренному пропуску контейнерных поездов и применении унифицированных, конкурентоспособных тарифов [9].

В результате договорённостей по участкам мультимодального маршрута с начала 2020 года перевезено *более тысячи контейнеров* [10,11,12,13,14,15].

4. ПЕРСПЕКТИВЫ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИЕЙ

В настоящее время 93% всех грузов из КНР и 96% [15] из Индии в Европу и обратно перевозятся морским транспортом. Взаимный торговый оборот двух наиболее экономически продвинутых стран Юго-Восточной Азии – Индии и Пакистана со странами ЕС показывает стабильный рост, что приводит к появлению спроса на альтернативные виды транспорта: авиа-, авто- и железнодорожный. Вступление этих стран в 2017 году в полноправные члены ШОС способствует поиску решений, направленных на развитие международного товарооборота [16].

В своём послании Олий Мажлису Президент Республики Узбекистан Ш.Мирзиёев поставил задачу довести «транзитный потенциал нашей страны с нынешних 7 миллионов тонн до 16 миллионов тонн в год» [17].

Таким образом, поиск других альтернативных сухопутных маршрутов, по которым можно доставлять грузы в Европу и в обратном направлении является актуальной задачей.

Проект строительства железнодорожной линии «Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар» является логическим продолжением построенной железной дороги «Хайратон – Мазари-Шариф», которая позволит сформировать новый и кратчайший транзитный коридор с выходом на пакистанские и индийские железные дороги, а также к портам Аравийского моря (Гвадар, Карачи, Мумбаи и др.).

Создавая единую железнодорожную инфраструктуру стран СНГ со странами Южной Азии (Афганистан, Пакистан, Индия, Бангладеш), этот проект позволяет без дополнительных расходов обеспечить скорейшую

транспортировку грузов по коридору «Север-Юг», соединяя крупнейшие рынки Южной Азии с рынками стран СНГ и Европы [18].

5. ХРОНОЛОГИЯ РАЗВИТИЯ «КАБУЛЬСКОГО КОРИДОРА»

Перечислим основные события, связанные с достигнутыми результатами по формированию «Кабульского коридора».

20 сентября 2018 г. на Международной конференции «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нереализованные возможности», впервые были представлены научно обоснованные результаты исследований и преимуществ формирования «Кабульского коридора» [8].

3-4 декабря 2018 года в Ташкенте состоялась многосторонняя встреча руководителей железнодорожных администраций России, Казахстана, Узбекистана, Афганистана, Пакистана [7]. По результатам встречи был подписан Протокол о создании совместной рабочей группы и финансового консорциума между железнодорожными администрациями Узбекистана, России, Казахстана, Афганистана и Пакистана. Председательство было делегировано узбекской стороне.

В марте и сентябре 2019 года в Ташкенте прошла первая [19] и вторая [20] встречи многосторонней Рабочей группы по строительству транзитных железнодорожных линий через Афганистан.

В феврале 2020 года при поддержке Всемирного Банка в Ташкенте состоялось Первое заседание Транспортной платформы Центральная Азия - Южная Азия, с участием делегации Афганистана, Таджикистана, Пакистана, Узбекистана [21] и др. При этом Всемирный Банк отметил, что маршрут «Пешавар – Кабул – Мазари-Шариф» является перекрестком перспективных маршрутов Пакистана, соединяющих Индийский Океан со странами Центральной Азии, Китаем, Россией, Кавказом и Европейским Союзом.

В феврале 2021 года состоялись узбекско-афганско-пакистанские переговоры на высшем уровне с участием руководителей ключевых международных финансовых институтов. *По итогам переговоров утверждена «Дорожная карта» по строительству железной дороги «Мазари-Шариф — Кабул — Пешавар» протяженностью около 600 км [22].*

В период 13-17 марта 2021 г. делегация Республики Узбекистан посетила Исламскую Республику Пакистан с целью изучения инфраструктуры пакистанских портов «Касим», «Карачи» и «Гвадар» и организации двусторонних переговоров [23]. В результате, достигнута договоренность активизировать работу по эффективному использованию маршрута Узбекистан – Афганистан – Пакистан с использованием портов Пакистана.

В мае 2021 г. Всемирный банк выразил готовность поддержать проект строительства железной дороги «Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар», в частности, выделить финансирование на полевые исследования и оказать содействие в разработке проектно-сметной документации. Проект железной дороги «Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар» оценивается в 5 млрд долларов. Он предполагает строительство магистрали протяженностью 573 км и транзитным потенциалом до 20 миллионов тонн грузов в год [24].

Строительство новой железнодорожной линии вызывает интерес России, стран ЕС и др. стран, для продвижения Евразийского экономического пространства на юг и увеличению транзитных перевозок. Так, в мае 2021 г. на встрече с главой «Российских железных дорог» отдельно рассмотрен вопрос совместного продвижения проекта строительства железной дороги «Мазари-Шариф – Кабул - Пешавар» с привлечением международных финансовых институтов. Достигнута договоренность об участии РЖД в проведении работ по всесторонней подготовке проекта, включая разработку технической документации, и скорейшем начале строительства [25].

6. ВЫВОДЫ

Взаимный торговый оборот двух наиболее экономически продвинутых стран Юго-Восточной Азии – Индии и Пакистана со странами ЕС (товарооборот Индия – ЕС за 2019 г. – 37 млн.тонн, за 2020 г. -24,5 млн.тонн; Пакистан-ЕС – за 2019 г.- 6,3 млн.тонн, 2020 г.- 5,9 млн.тонн [26]) показывает стабильный рост, что приводит к появлению спроса на альтернативные виды транспорта: авиа-, авто- и железнодорожный. Для сравнения – в 2019 г. товарооборот Узбекистан – Индия и Пакистан составил 72 тыс.тонн [27], что говорит о большом потенциале развития регионов.

Наряду с этим необходимо отметить, что в 2017 году Индия и Пакистан стали полноправными членами ШОС.

Развитие транспортных коридоров по территории ЦА, приводящие к формированию единой транспортной системы служит толчком к поиску дополнительных выходов на международные рынки Юго-Восточной Азии.

Китай и Индия на протяжении долгого времени заинтересованы в выходе по кратчайшим сухопутным дорогам в Европу. Кроме этого, сегодня эти две великие страны не связаны между собой железнодорожным транспортом, в Китае экономически и промышленно развивается именно западная часть вблизи города Кашгар, а также железные дороги Индии не имеют выхода к железным дорогам ЦА и др. регионов.

Благоприятное географическое положение Узбекистана позволяет беспрепятственно осуществлять внешнеторговые перевозки по альтернативным маршрутам. В этих условиях возникает необходимость использования альтернативных транспортных коридоров в Юго-Восточную и Восточную Азию: «Кабульский коридор» (Узбекистан – Афганистан – Пакистан) и Китай – Кыргызстан – Узбекистан.

В целях повышения конкурентоспособности отечественных коридоров и переориентации транзитных грузов с альтернативных на отечественные железные дороги, авторами [28] предлагается скорейшее формирование коридоров: *Узбекистан – Афганистан – Пакистан и Китай – Кыргызстан – Узбекистан с организацией автомобильных перевозок грузов по существующим международным автомобильным дорогам из Кашгара (Китай) до Андижана (Узбекистан) и Пешавара (Пакистан) до Галабы (Узбекистан) с взиманием тарифа, как за железнодорожные перевозки.*

Новый сухопутный транспортный коридор свяжет Евросоюз, Россию, Китай, Узбекистан, Афганистан, Пакистан, Индию и далее государства Юго-Восточной Азии. Развитие данных маршрутов приведет к увеличению транзитного потенциала стран Центрально-азиатского региона, в том числе Узбекистана, и формированию новых транзитных коридоров: «Индия – Пакистан – Афганистан – Узбекистан – Казахстан – Россия – Беларусь – Евросоюз», «Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан – Индия» (рис. 1).



Рис. 1 Перспективные транзитные коридоры Узбекистана
Источник: разработано авторами

Исходя из вышеизложенного, прошедшая в Ташкенте Международная конференция высокого уровня является логическим продолжением реализуемых в республике мероприятий по развитию транспортно-коммуникационной отрасли и внешней торговли регионов, укреплению межрегиональной взаимосвязанности, а также восстановлению экономики и установлению мира в Афганистане. Это мероприятие способствует детальному обсуждению вопросов, для привлечения бизнес сообщества к реализации проектов.

Современное географическое расположение Узбекистана ставит задачу формирования перспективных транзитных транспортных коридоров. Тем самым Узбекистан в перспективе может стать перекрёстком между Севером – Югом и Западом – Востоком, где вся территория республики и в целом вся Центральная Азия будет рассматриваться как единый крупный логистический хаб – рынок мирового значения.

И уже в ближайшей перспективе при правильно выстроенной Стратегии развития транспортной отрасли, интеграции её с мировой сетью железных и автомобильных дорог будут достигнуты основные показатели в сфере транспорта, как, потенциальное увеличение грузооборота, скорости доставки грузов, объёма транзитных грузов; пассажирооборота и вместе с этим, потока транзитных туристов. А это, в свою очередь, приведет к повышению привлекательности к Центрально-азиатскому региону и конкурентоспособности транспортных маршрутов в регионе за счет дальнейшего роста и развития мультимодальных перевозок.

7. БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на международной конференции «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности». [Электронный ресурс]. URL: <https://president.uz/ru/lists/view/4484>
2. Пакистанские эксперты всесторонне поддерживают инициативу о проведении международной конференции по взаимосвязанности Центральной и Южной Азии. [Электронный ресурс]. URL: <http://isrs.uz/ru/yangiliklar/uzbekskie-i-pakistanskie-eksperty-obsudili-razvitie-vzaimosvazannosti-mezdu-centralnoj-i-uznoj-aziej>
3. Макарычев М. Блокировка Суэцкого канала обходится в 9,6 млрд долларов в день. [Электронный ресурс]. URL: <https://rg.ru/2021/03/26/blokirovka-sueckogo-kanala-obhoditsia-v-96-mlrd-dollarov-v-den.html>
4. Еникеев Р.Ш. Влияние региональных сил на военно-политическую ситуацию в Йемене // Проблемы

- национальной стратегии № 4(43) 2017. [Электронный ресурс]. URL: <https://riss.ru/documents/637/411117820dd749988d33f7faf4ff8470.pdf>
5. Доклад Генерального секретаря о ситуации с пиратством и вооруженным разбоем на море у берегов Сомали // ООН Совет безопасности. S/2017/859. [Электронный ресурс]. URL: <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/S/2017/859>
 6. Удорожание бункерного топлива и фрахта ударило по поставщикам удобрений. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.morvesti.ru/news/1679/83856/>
 7. Ибрагимов У.Н. Доклад на многосторонней встрече руководителей железнодорожных администраций России, Казахстана, Узбекистана, Афганистана, Пакистана. [Электронный ресурс]. URL: <http://railway.uz/upload/iblock/af0/af0e8f76609f61c8b4aca94e47a52bce.pdf>
 8. Ибрагимов У.Н. Формирование единого, разветвленного и внешне интегрированного транспортного пространства в Центральной Азии. Доклад на международном форуме «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нереализованные возможности», 20 сентября 2018 г., г. Ташкент. [Электронный ресурс]. URL: http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/11941/
 9. Достигнута договорённость о развитии мультимодального маршрута. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 22.12.2019 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/17207/
 10. Мультимодальный маршрут: Первый поезд с грузом прибыл в Грузию через Узбекистан. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 27.01.2020 г. [Электронный ресурс]. URL: http://railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/17564/
 11. Контейнерный поезд с экспортной продукцией Узбекистана отправился в Турцию. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 30.03.2020 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/18315/
 12. Международные договорённости в действии, перспективы сотрудничества. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 6.04.2020 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/18331/
 13. Нарастивание сотрудничества в контейнеризации грузовых перевозок. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 19.05.2020 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/18796/
 14. Первый контейнерный поезд отправился по мультимодальному коридору «Китай – Кыргызстан – Узбекистан». Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 5.06.2020 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/19034/
 15. Рассчитано авторами по данным Евростата. [Электронный ресурс]. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
 16. О Шанхайской организации сотрудничества. [Электронный ресурс]. URL: http://rus.sectsco.org/about_sco/20151208/16789.html
 17. Послание Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису от 21 января 2020 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://president.uz/ru/lists/view/3324>
 18. Rasulov M., Ibragimov U., Mirakhmedov M., Rizaev A. Central Asian transport corridors and prospects of Uzbekistan's further integration to the global transport network // The 7th International Symposium for Transportation Universities in Europe and Asia / Dalian Jiaotong University, China. 2014. - P.25-30.
 19. Результат многосторонних переговоров: "Кабульский коридор". Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 11.04.2019 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/14457/
 20. Практическое многостороннее обсуждение развития новых транзитных коридоров. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 25.09.2019 г. [Электронный ресурс]. URL: http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/16218/
 21. Acting Minister to The Ministry of Transport Attends the First Meeting of Central Asia-South Asia Transport Cooperation in Tashkent Uzbekistan. The Afghanistan Railway Authority official website. [Электронный ресурс]. URL: <https://ara.gov.af/index.php/en/acting-minister-ministry-transport-attends-first-meeting-central-asia-south-asia-transport>
 22. Узбекистан, Афганистан и Пакистан подписали «Дорожную карту» по строительству железной дороги. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gazeta.uz/ru/2021/02/08/trans-afghan-railway/#!>
 23. Расширение сотрудничества с Пакистаном в сфере транспорта [Электронный ресурс]. URL: https://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/21806/?VOICE=Y
 24. ВБ готов поддержать строительство железной дороги «Мазари-Шариф — Кабул — Пешавар»/ <https://www.gazeta.uz/ru/2021/05/18/railway-wb/>
 25. Президент принял главу «Российских железных дорог». [Электронный ресурс]. URL: https://www.gazeta.uz/ru/2021/05/19/rzhd/?utm_source=push&utm_medium=telegram
 26. По данным Евростат /<https://ec.europa.eu/eurostat/data/database>
 27. По данным Статистики торговли для развития международного бизнеса. [Электронный ресурс]. URL: trademap.org
 28. Ибрагимов У.Н., Ибрагимова Д.Т. Большая Евразия: Развитие, безопасность, сотрудничество. Ежегодник. Вып. 3. Ч. 2 / РАН. ИНИОН. Отд. науч. сотрудничества; Отв. ред. В.И. Герасимов. – М., 2020. – с. 324-329 [Электронный ресурс]. URL: <http://ukros.ru/archives/24834>