

ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ЮЖНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА И УЛУЧШЕНИЕ ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОГО И ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА УЗБЕКИСТАНА

Омонтурдиев А.М.
Докторант Национальный Университет Узбекистана

Аннотация. В статье основное внимание уделено выявлению роли и перспектив формирования и развития южного транспортного коридора в повышении международного геоэкономического и геополитического потенциала Узбекистана, а также в укреплении его международного транспортного имиджа. При этом освещены геоэкономические, транспортно-экономические возможности и перспективы социально-экономического развития Узбекистана в связи с созданием южного - Трансафганского – транспортного коридора.

Ключевые слова: геоэкономика, geopolитика, транспортный коридор, Трансафганский транспортный коридор, геоэкономическое положение, экспорт, импорт, социально-экономическое развитие, Центральная Азия, регион, транспортно-экономический потенциал.

PROSPECTS FOR FORMATION AND DEVELOPMENT OF THE SOUTHERN TRANSPORT CORRIDOR IN IMPROVING THE GEO-ECONOMIC AND GEOPOLITICAL POTENTIAL OF UZBEKISTAN

Annotation. The article focuses on the role and prospects for the formation and development of the southern transport corridor in increasing the international geo-economic and geopolitical potential of Uzbekistan, as well as in strengthening its international transport image. At the same time, geo-economic, transport and economic opportunities are highlighted, and especially the prospects for the socio-economic development of Uzbekistan in connection with the creation of the southern - Trans-Afghan transport corridor.

Keywords. Geo-economic, geopolitical, transport corridor, Trans-Afghan transport corridor, geo-economic position, export, import, socio-economic development, Central Asia, region, transport and economic potential.

Введение. Негативные черты современного геоэкономического положения Республики Узбекистан определяются отсутствием прямого выхода к морским торговым путям и, как следствие, повышением транспортных издержек экспорта и импорта. В связи с этим несравнимы значение и роль южного региона нашей республики - Сурхандарьинской области – в создании выхода к наиболее удобным морским портам Пакистана (Гвадар и Карачи). Для стабильного выхода к Индийскому океану уже недостаточно юго-западного транспортного коридора Ташкент – Бендер-Аббас, через который осуществляется почти 60% экспорта нашей страны.

Исходя из вышеизложенного, основной целью данного исследования является выявление роли и значения формирования Южного транспортного коридора в социально-экономическом развитии Республики Узбекистан и

повышении его геоэкономического и геополитического потенциала. Для этого в работе предполагается решить следующие задачи:

- обоснование транспортных коридоров, их социально-экономической роли и значения;
- анализ и оценка геоэкономического, геополитического, транспортно-экономического потенциала Узбекистана;
- развитие Южного (Трансафганского) транспортного коридора и выявление его роли и значения в социально-экономическом развитии Центрально-Азиатского региона и Узбекистана в частности.

Основная часть. Известно, что во времена бывшего Союза все транспортные артерии Средней Азии были направлены на север, в Россию, а другие направления, особенно южное, были закрыты (конечные станции железных дорог в Бишкеке, Оше, Душанбе, Кушке). По этой причине с первых лет независимости страны региона стали искать новые, альтернативные пути выхода в мир. Теперь этим странам необходимо развивать транспортные маршруты не только на север, но и на юг, запад и восток¹.

В связи с этим правительство Узбекистана с 1990-х годов начало уделять большое внимание решению проблемы транспортной независимости. Данный вопрос определен как одно из стратегически важных направлений для Узбекистана, дважды окруженного соседними странами с точки зрения доступа к мировым морским торговым путям. В связи с этим впервые были приняты следующие важные государственные документы:

- Постановление № 394 от 1993 года Кабинета Министров Республики Узбекистан «О вопросах реконструкции железной дороги Навои – Учкудук – Султануиздаг – Нукус и строительства ее новой линии»;
- Постановление № 323 от 1995 года Кабинета Министров Республики Узбекистан «О вопросах проектирования и строительства новой железнодорожной линии Гузар – Байсун – Кумкурган (Кизил Октябрь)»;
- Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан № 323 от 2010 года «О дополнительных мерах по обеспечению устойчивого транспортного сообщения через Камчикский перевал»².

Транспортную независимость республики необходимо было обеспечить, в основном, по двум направлениям – внутреннему и внешнему. При этом основное внимание было сосредоточено, прежде всего, на

¹ Ибраимова А.А. Ўзбекистон Республикасини Марказий Осиё давлатлари билан ташқи иқтисодий алоқаларининг географик жиҳатлари. География фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация. Т., 2012.– б.- 85.

² Омонтурдиев А.М. Транспорт худудий тизимларини шаклланиши ва ривожланишининг меъёрий хукукий асослари. ЎзМУ хабарлари, 2022. 3/2.

обеспечении взаимной транспортной территориальной целостности внутренних районов страны. В результате строительства железной дороги Навои-Учкудук-Нукус в 1994-2001 гг. улучшил транспортно-географическое положение Нижнеамударинский район, а в 2007 году была построена железная дорога Гузар-Байсун-Кумкурган, связывающая южный регион – Сурхандарьинскую область – с центральными районами страны. С вводом в эксплуатацию в 2016 году железной дороги через Камчикский перевал Ферганский регион был напрямую связан со столицей.

Таким образом, внутри республики была обеспечена транспортная независимость, и на основе этого улучшился внутрихозяйственный транспортно-экономический потенциал страны (рис. 1).

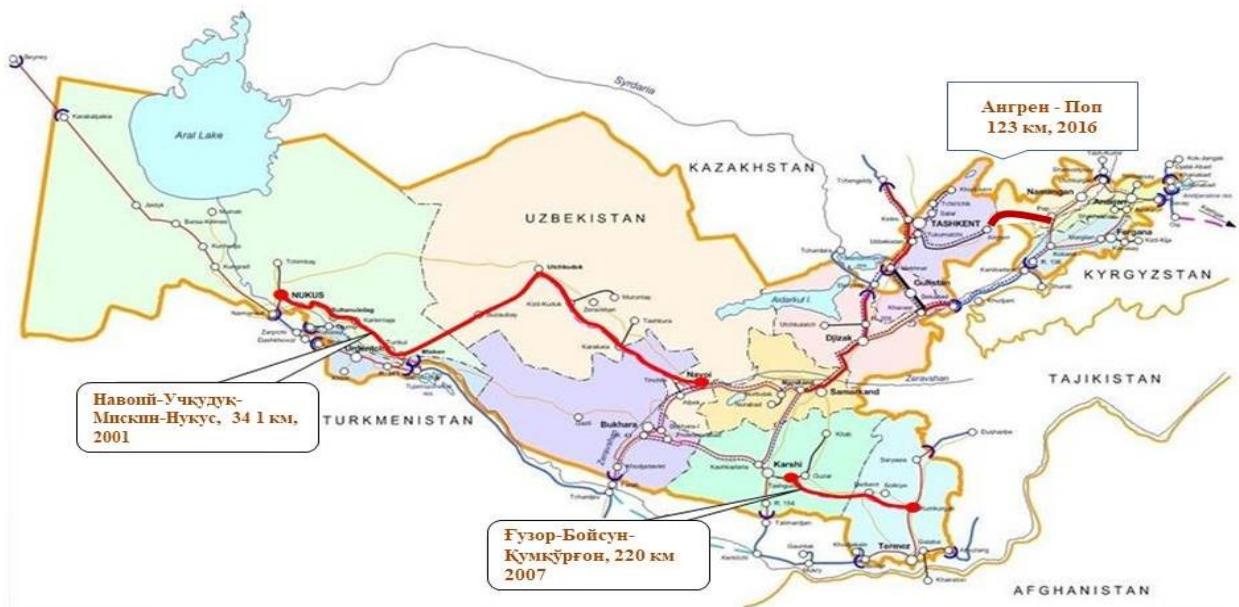


Рис.1. Построенные в Узбекистане в годы независимости внутренние железнодорожные пути.

Однако транспортно-экономический потенциал Узбекистана на международной арене нельзя признать высоким. Например, доступ нашей республики к портам Индийского океана, которые считаются перспективными во внешнеторговых отношениях, остается низким из-за нестабильной ситуации в Афганистане. Но, несмотря на это, в последнее время усилиями правительства Узбекистана ведутся дорожно-строительные работы в северных провинциях Афганистана. В 2010 году была построена железная дорога Термез – Хайратон – Мазари-Шариф протяженностью 75 км.

В период после распада бывшего Союза реализуются следующие основные международные программы и проекты, направленные на повышение транспортно-экономического потенциала возникших на его месте независимых стран, в частности республик Центральной Азии, в том числе Республики Узбекистан:

- ✓ специальная программа ООН для экономики Центральной Азии (СПЕКА);
- ✓ программы ALTID (ЭСКАТО);
- ✓ проект «Развитие региона Шелкового пути» Программы развития ООН;
- ✓ программа ТРАСЕКА (Европейский союз);
- ✓ программы Организации экономического сотрудничества в области транспорта;
- ✓ программы «Региональное экономическое сотрудничество в Центральной Азии» Азиатского банка развития.

Следует отметить, что в последние годы большое внимание уделяется строительству Трансафганского транспортного коридора как одному из важных стратегических проектов регионального масштаба. Ведь формирование Трансафганского коридора считается одним из самых перспективных проектов развития не только Узбекистана, но и всего Центральноазиатского региона.

Республика Узбекистан занимает среднее положение среди стран Центральной Азии по потенциалу транспортной инфраструктуры.

Таблица -1

Транспортно-инфраструктурный потенциал стран Центральной Азии

Названия стран	Железные дороги				Автомагистрали			
	Длина, км		Плотность, на 1000 кв. км, км		Длина, минг км		Плотность, на 1000 кв. км, км	
	2000	2021	2000	2021	2000	2021	2000	2021
Казахстан	13600	15372	5,0	5,53	38914	87400	7,0	32.85
Кыргызстан	424	417	2,0	2,35	34000	18494	17,0	92.52
Таджикистан	547	616	4,0	4,77	26 496	27472	187.3	194,79
Туркменистан	2446	3550	5,0	6,11	162.7	58668	3,0	120
Узбекистан	3986	7400	9,0	8.15	42100	86799	32,0	193,33
Всего:	21003	27355	5,0	5.3		278833		69.7

Источник: Мирзаев Р. Геополитика нового Шелкового пути. – М., Известия, 2004.

За годы независимости во всех странах Центральной Азии были реализованы крупные проекты, направленные на развитие транспортной инфраструктуры. Среди стран региона первое место по протяженности железных дорог занимает Казахстан (15 372 км), за ним следуют Узбекистан (7 400 км), Туркменистан (3 550 км), Таджикистан (616 км) и Кыргызстан

(417 км). Узбекистан (183 000 км) и Казахстан (95 561 км) имеют самые длинные автомобильные дороги.

По плотности железных дорог первое место принадлежит Узбекистану с показателем 8,15 км на 1 тыс. кв. км (для сравнения: в среднем по миру 8,48). По плотности автомобильных дорог первое место занимает Таджикистан (194,79 км на 1000 квадратных километров), за ним следует Узбекистан (193,33 км).

В настоящее время через территорию Узбекистана проходят следующие транзитные железные дороги³:

1. На побережье Балтийского моря, в порт Клайпеда (Литва), через территории Казахстана и Российской Федерации. Расстояние до этого порта составляет 4263 км, а средний срок доставки грузов – 14 дней.

2. В страны Евросоюза, через Казахстан, Россию и Беларусь (Брест). Среднее расстояние - 4385 км, средний срок доставки - 14 дней.

3. В страны Европы (Польша, Чехия, Австрия, Словакия и др.), через Казахстан, Россию и Украину, среднее расстояние (Прага) - 5400 км, средний срок доставки грузов - 15 дней.

4. В порты Поти и Батуми Черного моря через транспортный коридор ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа Кавказ Азия) стран-участниц (Туркменистан, Казахстан и Азербайджанская Республика). Протяженность маршрута 2667 км, среднее время доставки грузов – 14 дней.

5. В порт Бендер-Аббас, расположенный в Персидском заливе Индийского океана Исламской Республики Иран, через территорию Туркменистана. Расстояние по маршруту - 2827 км, средний срок доставки - 13 дней. В настоящее время этот транспортный коридор является наиболее экономически эффективным и единственным железнодорожным коридором к портам Индийского океана. На этот коридор приходится 60% экспортимых товаров Узбекистана⁴.

6. В восточные морские порты Китая, а также в порты Находка и Владивосток на Дальнем Востоке через Казахстан и Китай (Достик, Алалшанькоу) или Россию. Расстояние 8683 км, средний срок доставки грузов составляет 22 дней.

7. В порты Жёлтого, Южно-Китайского и Восточно-Китайского моря через Кыргызстан и Китай.

8. В направлении порта Карачи (Пакистан) на Индийском океане через Афганистан и Пакистан. Расстояние от города Термез до Карачи составляет 1800 км, средний срок доставки - 4 дня.

³ <https://mift.uz/uz/menu/transportnye-koridory>

⁴ Зохидов А. А. Совершенствование эффективного механизма управления транспортной системой Центральной Азии. Диссертация написана на соискание ученой степени доктора экономических наук. 2018.- С.-114.

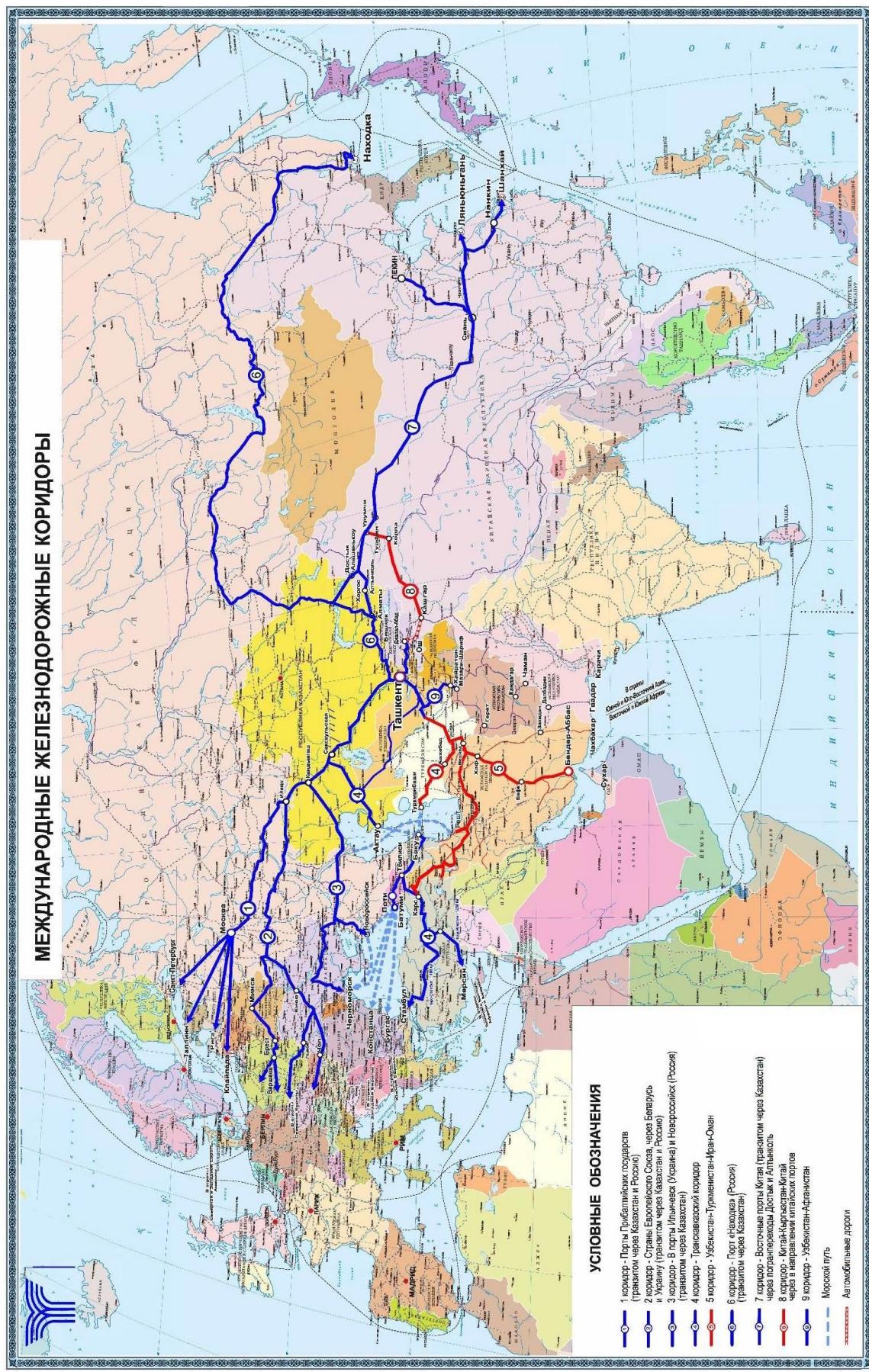


Рис. 2. Международные железнодорожные коридоры <https://mift.uz/uz/menu/transportnye-koridory>

Таблица 2**Основные транспортные внешнеторговые пути Республики Узбекистан**

Название	Расстояние (км)	Время доставки	20-22 тн. Средняя стоимость доставки, долл. США
I. Юг, юго-западное направление			
“Термез – Мазари Шариф”	85	1 день	1200
“Ташкент – Бухара – Туркменабат – Мары – Серахс – Бендер Аббас”	3 065	6-7 день (48/48 час)	2 400-2 600
“Ташкент – Бухара – Туркменабат – Мары – Серахс – Мерсин”	4 208	12-14 день (48/48 час)	3 000-3 300
“Ташкент – Бухара – Туркменабат – Мары – Серахс – Стамбул – София”	5 156	14-15 день (48/48 час)	4 000-4 300
II. Север, северо-западное направление			
“Ташкент – Кунград – Бейнеу – Саратов – Москва – Рига (Вильнюс)”	4 781 (Рига) 4 857 (Вильнюс)	10-14 день (48/48 час)	2 000-2 300
“Ташкент – Кунград – Бейнеу – Саратов – Москва – Смоленск – Брест – (Польша, Германия, Франция, Испания и др.)”	4 421 (Минск) 4 800 (Варшава) 5 400 (Берлин) 6 493 (Амстердам) 6 842 (Париж) 8 117 (Мадрид)	9-10 день 10-12 день 13-15 день 14-16 день 15-17 день 17-19 день (48/48 час)	2 200-2 400 (Минск) 2 300-2 500 (Варшава) 3 100-3 400 (Берлин)
“Ташкент – Кунград – Бейнеу – Астрахань – Волгоград – Киев – (Польша, Чехия, Австрия, Словакия и др.)”	4 140 (Киев) 5 400 (Прага) 5 400 (Вена) 5 400 (Братислава)	9-10 день 13-15 день 13-15 день 13-15 день (48/48 час)	2 200-2 500 (Киев) 3 000-3 300
“Ташкент – Кунград – Бейнеу – Астрахань – Тбилиси – Батуми – Трабзон – Самсун – Стамбул – (Болгария, Румыния)”	5 500 (София) 5 600 (Бухарест)	14-15 день 14-15 день (48/48 час)	4 000-4 300
III. Западное направление			
“Ташкент – Кунград – Бейнеу – Актау – Баку – Тбилиси – Поти – (Болгария, Румыния и др.)”	4 558 (Констанца) 4 645 (Бургас)	19-21 день	4 500-4 700
“Ташкент – Бухара – Туркменабат – Мары – Туркменбаши – Баку – Тбилиси – Поти – (Болгария, Румыния, Венгрия и др.)”	4 320 (Бургас) 4 233 (Констанца)	19-21 день	4 700-4 900
IV. Восточное направление			

“Ташкент – Алма-Ата – Хоргос – Урумчи”	1 850 км	5-6 день	2 800-3 000
--	----------	----------	-------------

Источник: <https://mift.uz/uz/menu/transportnye-koridory>

На сегодняшний день территорию Узбекистана пересекают следующие транзитные автомобильные дороги:⁵

- Ляньюнган – Кашгар – Иркештам – Ош – Андижан – Ташкент;
- Ляньюнган – Урумчи – Алма-Ата – Ташкент;
- Бендер-Аббас – Мешхед – Ашхабад – Туркменабат – Бухара – Самарканд – Ташкент;
- Карачи – Кветта – Чаман – Кандагар – Герат – Маймана – Шибирган – Термез;
- Бендер-Аббас – Мешхед – Серахс – Ашхабад – Дашогуз – Нукус – Бейнеу – Астрахань;
- Бендер-Аббас – Мешхед – Серахс – Ашхабад – Бухара – Учкудук – Кызыл-Орда – Астана – Омск;
- Констанца (Варна, Черноморск) – Батуми – Баку – Туркманбashi – Ашхабад – Туркменабат – Бухара – Самарканд – Ташкент.

При осуществлении внешнеторговых операций Узбекистана используются следующие транспортные коридоры⁶:

- ✓ к портам стран Балтии – Клайпеде (Литва), Риге, Лиепая, Вентспилсу (Латвия), Таллинну (Эстония);
- ✓ в страны Европы через Беларусь (Брест) и Украину (Чоп);
- ✓ через Казахстан и Россию к Черному морю в порт Черноморск (Украина);
- ✓ в восточном направлении через Китай к портам Желтого моря, а также через Россию к портам Находка и Владивосток;
- ✓ через Туркменистан и Азербайджан в черноморские порты Поти и Батуми (Грузия), известный как коридор ТРАСЕКА;
- ✓ через Казахстан и Азербайджан к портам Поти и Батуми;
- ✓ через Туркменистан в порт Бендер-Аббас (Иран) на берегу Персидского залива.

В своих внешнеэкономических связях Узбекистан стремительно формирует торгово-экономические связи со странами Центральной и, одновременно, Южной Азии, о чем свидетельствует ежегодный рост многосторонних отношений между Узбекистаном и некоторыми странами (рис. 4).

Экспорт товаров и услуг только с Республикой Таджикистан удвоился за последние четыре года. Например, в 2018 году он составлял 237 491,8 тыс. долларов США, а в 2021 году - 501 902,4 тыс. долларов США. Кроме того, Республика Таджикистан использует железные дороги нашей страны во всех международных сообщениях, осуществляемых железнодорожным транспортом.

⁵ Мирзаев Р. Геополитика нового Шелкового пути. – М., Известия, 2004. – стр. 166.

⁶ <http://www.dp.uz/ru/content.scm?contentId=8718&topicId=6524>.

Это дает возможность использовать с выгодой для страны экономико-географическое положение Узбекистана.

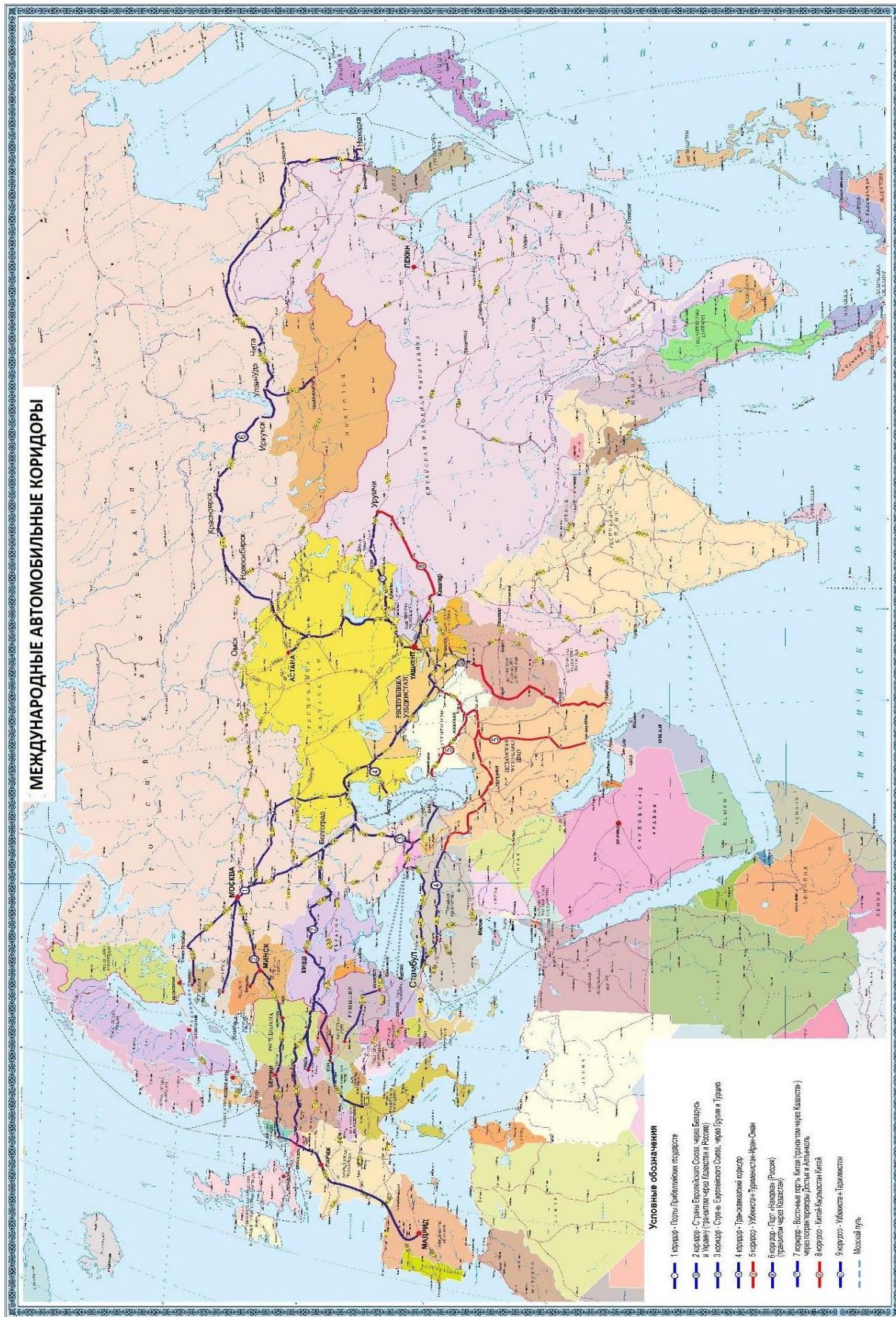


Рис. 3.Международные автомобильные коридоры <https://mift.uz/uz/menu/transportnye-koridory>

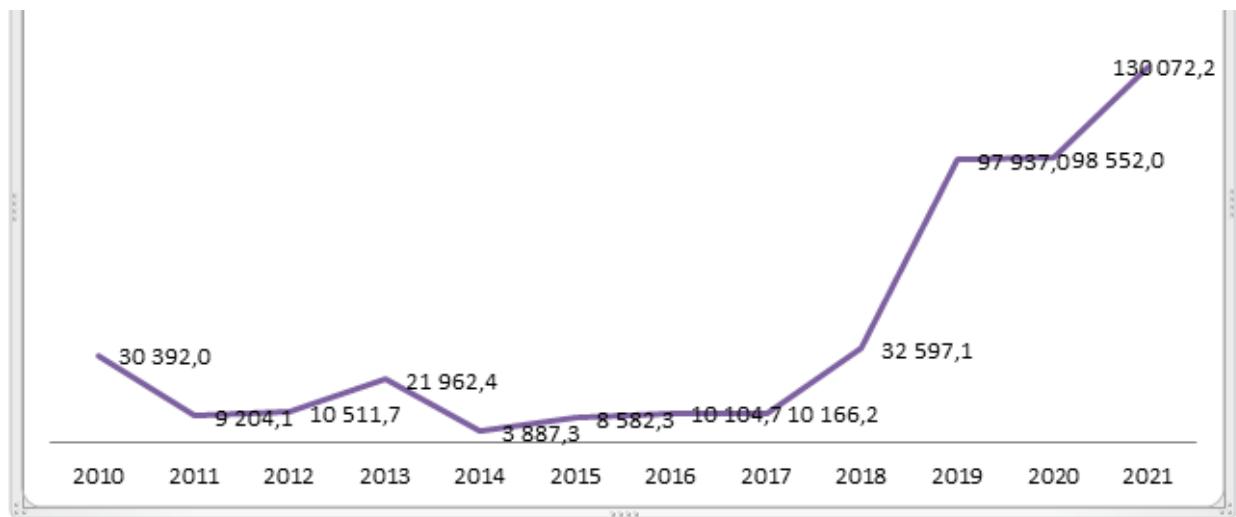


Рис. 4. Динамика экспорта товаров и услуг Узбекистана с Исламской Республикой Пакистан (тыс. долларов США).

Составлено на основе данных Госкомстата Республики Узбекистан.

В свою очередь, ведущие страны Южной Азии – Индия и Пакистан – укрепляют двусторонние отношения с центральноазиатскими республиками. В частности, Исламская Республика Пакистан пытается наладить железнодорожное сообщение с Российской Федерацией через транспортные коридоры, проходящие через Центральную Азию. В связи с этим можно выделить следующие 3 транспортных коридора:

Термез – Кабул – Пешавар;

Кыргызстан (юг) – Таджикистан (горный Бадахшан) – Афганистан – Пакистан (Исламабад);

Китай – Афганистан – Пакистан.

Среди этих транспортных коридоров наиболее удобным для Пакистана является первый.

Трансафганский коридор является важным транспортным коридором не только для нашей республики, но и для стран Центральной Азии, России, Пакистана, Индии и других стран, с целью создания доступа к наиболее удобным морским портам Пакистана – Гвадару, Карачи.

Создание Трансафганского коридора увеличит транспортные потоки стран Центральной Азии. С одной стороны, можно будет выйти к портам Чабахар и Бендер-Аббас (рис. 5), а с другой стороны, через коридор «Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар» (Рис. 6) – к портам Карачи и Гвадар в Пакистане.

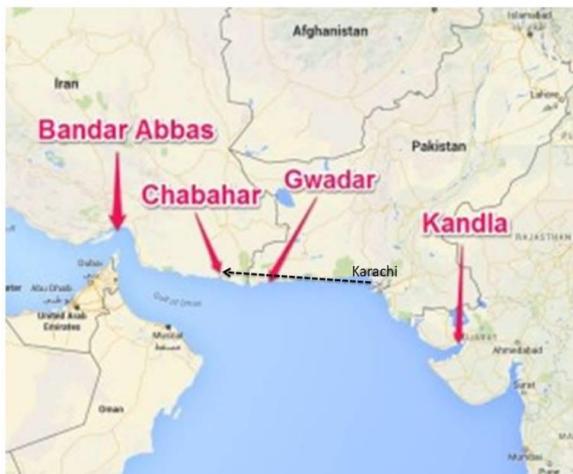


Рис. 5. Порты Чабахар и Бендер-Аббас.

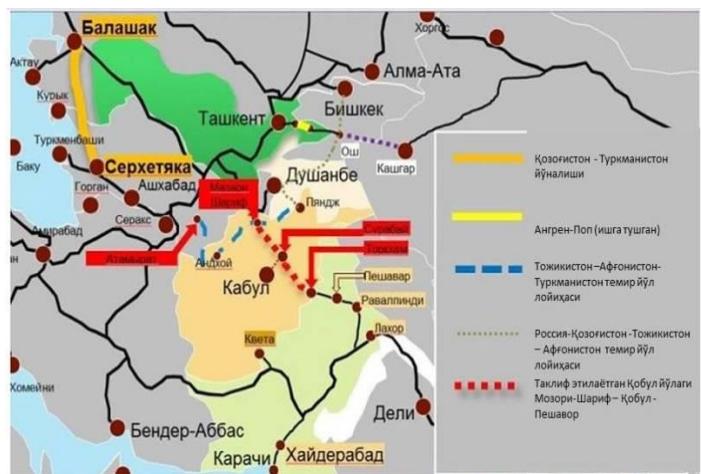


Рис. 6. Коридор «Термез-Мазари Шариф-Кабул - Пешавар».

Трансафганский транспортный коридор считается наиболее перспективным коридором в интересах Узбекистана. С его запуском повышается транзитный потенциал Узбекистана в центральноазиатском регионе. Протяженность железной дороги Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар (Кабульский коридор⁷) составляет 760 км.

После запуска Трансафганского железнодорожного коридора (Кабульского коридора) он сможет перевозить до 20 млн тонн грузов в год. Этот коридор сократит время, затрачиваемое на транспортировку товаров транзитом из Узбекистана в Пакистан с 35 дней до 3-5 дней. Ожидается, что эта дорога пройдет через 10 городов и станет главной транспортной магистралью региона. Сметная стоимость проекта Трансафганской железной дороги составляет 4,8 миллиарда долларов, а срок строительства – около пяти лет.

В создании Кабульского коридора заинтересованы страны Центральной Азии, США, Россия, Китай, Индия и Пакистан. Предполагается, что запуск новой линии позволит сократить время и стоимость перевозки грузов примерно на 30-40 процентов.

Экономическая эффективность этого транспортного коридора и большая транзитная пропускная способность служат укреплению экономической интеграции регионов Центральной и Южной Азии.

Транспортная инфраструктура, создающаяся на юге нашей страны, (Термез), имеет большое значение в транспортировке грузов по

⁷ Ўзбекистон Республикаси етакчи транспорт лойиҳа-қидирув институти томонидан олиб борилган дастлабки хисоб-китобларга кўра, Мозори Шариф-Пешавар линиясида 760 км 1520 мм калибрли йўл (Покистон чегарасида 1676 мм.га ўтиш) ётқизилади, 1200 дан ортиқ сунъий иншоотлар, жумладан 3 туннел ва 336 кўприк, шунингдек, 100 дан ортиқ ўтиши жойлари, 33 станция, 187 км станция йўллари, 785 км электр таъминоти линиялари ва 790 км алоқа линиялари. Лойиҳанинг таҳминий қиймати қарийб 4,6 миллиард АҚШ долларини ташкил этади, амалга ошириш муддати 5 йил. <https://zdmira.com/news/novyi-impuls-v-prodvizhenii-proekta-transafganskoi-zheleznoi-dorogi>

Трансафганскому коридору. В связи с этим Правительство Узбекистана уделяет большое внимание формированию современных региональных транспортных структур, служащих для координации и доставки грузов на территории, соединяющей Республики Афганистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан (южные Термезский и Музрабатский сельские районы Сурхандарьинской области).

Железная дорога, проходящая через Термезский, Жаркурганский, Кумкурганский, Байсунский районы Сурхандарьинской области, имеет большое значение в использовании Кабульского (Трансафганского) коридора, а автомобильные дороги, проходящие по территории Термезского, Ангорского, Шерабадского, Байсунского районов, являются транспортным коридором, соединяющим страну с за границей. Логистический центр⁸, расположенный в Термезском районе, служит также основным хабом по сортировке грузов и хранению товаров из-за рубежа. Этот логистический центр способен оказывать широкий спектр транспортно-логистических услуг в области международных грузоперевозок.

В заключение можно сказать, что возможности Трансафганского транспортного коридора высоко оцениваются многими экспертами, и подчеркивается наличие как экономических, так и геополитических интересов стран-участниц в запуске этой магистрали.

Анализируя возможности Трансафганского коридора, можно увидеть следующие преимущества для нашей страны (наибольшую выгоду получает Сурхандарьинская область):

Во-первых, прямой доступ к пакистанским портам Карачи и Гвадар.

Во-вторых, расширение экспорта узбекских товаров в Пакистан и Индию.

В-третьих, обеспечение транзита товаров из Индии и Пакистана в страны СНГ, Европы и Китая через территорию Узбекистана.

В-четвертых, рост грузопотока по железной дороге «Ташгузар-Бойсун-Кумкурган» вследствие увеличения транзитного потока по данному маршруту. Это даёт возможность Узбекистану получать прибыль около 44 миллиона долларов в год.

В-пятых, строительство ЛЭП Сурхан-Пули-Хумри и CASA-1000 по Трансафганскому маршруту, что позволит электрифицировать железную дорогу и снизить транспортные расходы.

Создание Трансафганского транспортного коридора окажет положительное влияние на социально-экономическое развитие не только

⁸ <https://lex.uz/ru/pdfs/6077480> (Ўзбекистон Республикаси Президентининг 2022- йил 21 июнданги Терmez Cargo Center халқаро миқёсда гуманитар ёрдам кўрсатиш бўйича халқаро хабга айлантириш тўғрисидаги [ПҚ-288-сон] карори.

Республики Узбекистан, но и других стран Центральноазиатского региона, послужит укреплению их международного торгово-экономического потенциала и усилению интеграции их национальных экономик в мировую экономическую систему.

Список использованной литературы:

1. Центр Стратегической Конъюнктуры. Система транспортных евразийских коридоров. Пушкино: изд-во Центр стратегической конъюнктуры. 2015-г
2. Зоҳидов Азаматжон Аъзамович. Марказий Осиё транспорт тизимини самарали бошқариш механизмини такомиллаштириш. дисс. Тошкент шаҳри – 2018йил.
3. Ибраимова А.А. Ўзбекистон Республикасини Марказий Осиё давлатлари билан ташқи иқтисодий алоқаларининг географик жиҳатлари. География фанлари номзоди илмий даражасини олиш учун ёзилган диссертация. Т., 2012.– б.- 85.
4. Шлихтер С.Б. География мировой транспортной системы. Взаимодействие транспорта и территориальных систем хозяйства. – М.: изд-во Московского ун-та, 1995. – 101с.
5. Мирзаев Р. Геополитика нового Шелкового пути. – М., Известия, 2004. – стр. 166.
6. Усманов З. К. Ўзбекистон транспорт тизимининг ҳудудий ташкил этилиши. Монография. – Т.: «MUMTOZ SO’Z», 2020.
7. Ульджабоев К.У. Экономическая реформа на железнодорожном транспорте. – Т.: Мөннат, 1999.
8. Komilova N. K., Latipov N. F. (2022). Classification of settlements on the basis of the ecological situation in the Navoi region and the factors affecting the health of the population. Visnyk of V. N. Karazin Kharkiv National University, series "Geology. Geography. Ecology", (56), 209-213. <https://doi.org/10.26565/2410-7360-2022-56-15>
9. <https://uzsm.uz/ru/инвесторлар-диккатига/транспорт-коридоры/>
10. <https://www.islamabadscene.com/pakistan-afghanistan-uzbekistan-railway-project-to-connect-central-asia-with-arabian-sea/>
11. <https://mift.uz/uz/menu/transportnye-koridory>