# ТРАНСАФГАНСКИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ: ПЕРСПЕКТИВЫ И СЛОЖНОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ

***Эралиева Мохинур Журабек кизи***
*Студентка 3-его курса направления международных отношений*
*Ташкентского государственного университета востоковедения*
*E-mail: eralievamohinur7@gmail.com*
***Абдурахимов Лазизжон Фаррухович***
*Студент 3-его курса направления международных отношений*
*Ташкентского государственного университета востоковедения*
*E-mail: lazizabduraximov5@gmail.com*

***Аннотация.*** *Настоящая статья изучает ценность планируемой трансафганской железной дороги для экономики Узбекистана и подчеркивает реальные перспективы, потенциально следующие за реализацией проекта. Актуальность темы обусловлена тем, что трансафганский железнодорожный проект рассматривается странами-участницами как ключевой элемент усилий по укреплению региональной связанности и расширению торговых маршрутов между Центральной и Южной Азией, а его практическая реализация вступила в решающую фазу: в феврале 2026 года президент Узбекистана утвердил межправительственное соглашение о совместной разработке технико-экономического обоснования строительства дороги. Целью работы является проанализировать перспективы и экономическое значение железнодорожного коридора Узбекистан–Афганистан–Пакистан для Узбекистана как ключевого выгодоприобретателя проекта. После завершения строительства коридор позволит сократить сроки доставки грузов до пяти дней и снизить транспортные расходы как минимум на 40%, а к 2030 году ожидаемый объём перевозок может достичь 15 миллионов тонн грузов ежегодно. Проект открывает Узбекистану, как государству, не имеющему выхода к морю, кратчайший доступ к пакистанским морским портам, что делает его стратегически значимым инструментом диверсификации внешнеторговых маршрутов страны.*

***Ключевые слова:*** *Узбекистан, Афганистан, Пакистан, транс афганская железная дорога, экономика, внешняя торговля, транспортный коридор, региональная связанность, Центральная и Южная Азия*

***Abstract.*** *The relevance of this topic stems from the fact that the participating countries view the Trans-Afghan railway project as a key element in efforts to strengthen regional connectivity and expand trade routes between Central and South*

*Asia, and its practical implementation has entered a decisive phase: in February 2026, the President of Uzbekistan approved an intergovernmental agreement on the joint development of a feasibility study for the railway's construction. The aim of this study is to analyze the prospects and economic significance of the Uzbekistan–Afghanistan–Pakistan railway corridor for Uzbekistan, as the project's key beneficiary. Upon completion, the corridor will cut cargo delivery times to five days and reduce transport costs by at least 40%, with annual freight volumes projected to reach 15 million tons by 2030. The project provides landlocked Uzbekistan with the shortest route to Pakistani seaports, making it a strategically important tool for diversifying the country's foreign trade routes.*

***Key words:*** *Uzbekistan, Afghanistan, Pakistan, Trans-Afghan railway, economy, foreign trade, transport corridor, regional connectivity, Central and South Asia*

**Введение**

Отсутствие прямого выхода к морю остаётся одним из главных структурных ограничений экономического развития Узбекистана и всей Центральной Азии. В этих условиях особое стратегическое значение приобретает проект строительства трансафганской железной дороги, соединяющей Узбекистан, Афганистан и Пакистан и открывающей региону кратчайший путь к пакистанским морским портам — Карачи, Гвадар и Касим.

4 февраля 2026 года президент Республики Узбекистан Ш. Мирзиёев подписал постановление об утверждении межправительственного соглашения о совместной разработке технико-экономического обоснования строительства Трансафганской железной дороги, которая соединит Узбекистан, Афганистан и Пакистан, что стало очередной точкой продвижения проекта в практическом направлении. МИДу Узбекистана поручено направить афганской и пакистанской сторонам уведомление о выполнении внутригосударственных процедур, необходимых для вступления в силу международного договора, а также о компетентном органе, ответственном за его реализацию.

Согласно постановлению президента, соглашение между Министерством транспорта Узбекистана, Министерством общественных работ Афганистана и Министерством железных дорог Пакистана предусматривает подготовку технико-экономической документации для новой железнодорожной линии от Найбабада до Харлачи. Документ закрепляет сотрудничество на очередном этапе реализации проекта регионального транспортного коридора, обсуждение которого ведется уже давно. В соответствии с постановлением, Министерству иностранных дел Узбекистана поручено уведомить афганскую и пакистанскую

стороны о завершении всех необходимых внутригосударственных процедур, требуемых для вступления соглашения в силу. [1]

Проект Трансафганской железной дороги был впервые предложен Ташкентом в декабре 2018 года как стратегическая инициатива, призванная обеспечить странам Центральной Азии прямой выход к морским портам Пакистана. Первоначальная концепция предусматривала продление железнодорожной сети Афганистана от Мазари-Шарифа через Кабул и провинцию Логар с последующим выходом на территорию Пакистана. Ранее рассматривавшийся маршрут должен был проходить через провинцию Нангархар и пограничный переход Торкхам в направлении Пешавара. [2]

Проект трансафганской железнодорожной магистрали «Мазари-Шариф — Кабул — Пешавар» предусматривал строительство железнодорожного пути протяженностью 573 км, который соединял пакистанский город Пешавар с афганскими городами Кабул и Мазари-Шариф, обеспечив выход к Узбекистану. По словам министра железных дорог Пакистана Азама Хана Свати, этот трехсторонний проект, связывающий Пакистан с Афганистаном и Узбекистаном, предполагает запуск как пассажирских, так и грузовых скоростных поездов. [3]

Однако в июле 2023 года Узбекистан, Пакистан и Афганистан согласовали пересмотренный вариант маршрута. Обновленная трасса пройдет от Термеза до Найбабада, затем через Майданшахр и Логар до Харлачи, минуя ранее обсуждавшийся переход Торкхам. Согласно результатам исследования, планируется проложить железнодорожную линию протяженностью 783 км от Мазари-Шарифа до Торхама; стоимость проекта оценивается в 8 миллиардов долларов. На этом маршруте будет построено 80 туннелей общей протяженностью 148 км. В отчете отмечается, что стоимость строительства пути, включая туннели, составит 4 миллиона долларов за километр. Железнодорожная линия от Мазари-Шарифа до Торхама будет полностью электрифицирована. Предлагаемый проект призван соединить Пакистан с республиками Центральной Азии.

Реализация проекта Трансафганской железной дороги не только будет способствовать развитию региональной и двусторонней торговли между странами-участницами, но и укрепит гуманитарные связи во всем регионе. После соединения с железнодорожной сетью Пакистана грузы смогут доставляться в пакистанские порты Карачи, Гвадар и Касим.

В июле 2025 года в рамках знакового шага по развитию региональной транспортной инфраструктуры официальные лица трех стран подписали в Кабуле Рамочное соглашение о совместном технико-экономическом обосновании строительства железнодорожной линии Найбабад — Харлачи,

являющейся ключевым компонентом железнодорожного коридора Узбекистан-Афганистан-Пакистан (ОАП).

Заместитель премьер-министра и министр иностранных дел Пакистана Исхак Дар, возглавлявший делегацию из Исламабада, назвал соглашение «важной вехой в развитии региональной транспортной инфраструктуры и экономической интеграции». [4]

Несмотря на длительную историю переговоров, вопрос о конкретных экономических перспективах проекта для Узбекистана — как ключевого выгодоприобретателя коридора — остаётся недостаточно системно изученным, особенно на фоне последних институциональных решений 2025–2026 годов.

**Обзор литературы**

В качестве материала исследования рассмотрены десятки публикаций 2021–2026 годов на английском и русском языках, которые условно можно разделить на три группы: оперативные новостные сообщения информационных агентств и региональных изданий (Interfax, Gulf News, Eurasianet, The Times of Central Asia, Tribune), фиксирующие фактическую сторону проекта — даты, суммы, участников переговоров; аналитические доклады специализированных центров (SpecialEurasia, Geopolitical Monitor, Caspian Policy Center, Central Asia-Caucasus Institute), содержащие экспертную интерпретацию геополитического контекста; и русскоязычные отраслевые публикации («Ритм Евразии»), отражающие позицию российской стороны. Источники отбирались по трём критериям: прямое отношение к теме исследования, наличие проверяемых фактических данных или аргументированной экспертной позиции и принадлежность к профессиональным, редакционно контролируемым изданиям, а не к неверифицированным площадкам.

Совокупность проанализированных источников — публикации новостных агентств (Interfax, Eurasianet, The Times of Central Asia, Gulf News), а также аналитических центров (SpecialEurasia, Geopolitical Monitor, Caspian Policy Center, Central Asia-Caucasus Institute, «Ритм Евразии») — позволяет выделить несколько содержательных линий в существующем знании о трансафганском железнодорожном проекте.

Значительная часть источников документирует поэтапное движение проекта от политической декларации к юридически оформленному сотрудничеству: от «стратегического плана» 2021 года к рамочному соглашению о разработке ТЭО в июле 2025 года и его ратификации президентом Узбекистана в феврале 2026 года. При этом новостные источники синхронны в фактах, но расходятся в акцентах — Gulf News подчёркивает дипломатическое измерение, тогда как Interfax и TCA делают упор на институциональной механике. Это

говорит о преимущественно фактографическом характере новостного освещения, требующем дополнения экспертной аналитикой.

Сопоставление источников выявляет заметный разброс количественных параметров проекта — протяжённости (от 573 км до 783 км) и стоимости (от $4,6 млрд до $8,2 млрд). Статья TCA «Can Uzbekistan Build a Railway…» (2025) связывает эти расхождения с реальной инженерной неопределённостью: трасса пересекает перевал Саланг на высоте 3500 м, требует около 1200 искусственных сооружений, а туннели общей длиной 70 км сопоставляются экспертами со швейцарским туннелем Готард (51 км, 15 лет строительства, $10 млрд) [5]. Схожие сомнения высказывает и Eurasianet (2023), цитируя бывшего афганского инженера, который указывает на дефицит квалифицированных кадров в структурах «Талибана» [6]. Таким образом, расхождения в цифрах отражают не небрежность источников, а незавершённость проектных решений.

Аналитические источники (SpecialEurasia, Geopolitical Monitor, Central Asia-Caucasus Institute) единодушны в том, что проект является ареной пересекающихся интересов внешних игроков. Geopolitical Monitor показывает, как выбор трассы и стандарта колеи (1520 мм российский против 1676 мм пакистанского) становится инструментом геополитического позиционирования. SpecialEurasia дополняет картину сценарным прогнозированием, где главным риском выступает отсутствие международного признания «Талибана» как правящей силы в Афганистане. Наиболее критический взгляд представлен у Н. Умаровой (CACI): интересы Узбекистана могут вступать в противоречие с конкурирующими маршрутами — ирано-индийским коридором Чабахар и афгано-иранским направлением Герат–Кандагар, — что создаёт риск внутрирегиональной конкуренции за грузопотоки. [7; 8; 9]

Ранние публикации (Caspian Policy Center, 2021) и более поздние («Ритм Евразии», 2025) сходятся в том, что ключевым мотивом Узбекистана выступает статус «дважды не имеющей выхода к морю» страны. При этом тональность оценок заметно эволюционировала — от осторожного скептицизма 2021 года к институциональному оптимизму 2025 года, — хотя фундаментальные риски (финансирование, признание Кабула, безопасность) остаются практически неизменными. [10; 11]

**Методология исследования**

В качестве аналитического инструмента применялся рамочный анализ (framework analysis) — разновидность качественного анализа, при которой заранее определённая система категорий (институциональная, техническая, геополитическая, экономическая) используется как матрица для систематизации разнородного текстового материала. Такой инструмент был выбран потому, что

он, в отличие от полностью индуктивного тематического кодирования, позволяет сохранить сопоставимость между источниками разного жанра — новостной заметкой и экспертным докладом — и одновременно оставляет возможность для уточнения категорий по ходу анализа.

Итоговый анализ данных носил не статистический, а интерпретативный характер: полученные по каждому содержательному блоку наблюдения были сопоставлены между собой с целью выявления общих закономерностей — в частности, устойчивого разрыва между темпами политико-дипломатического продвижения проекта и медленным прояснением его технических и финансовых параметров, — что и легло в основу выводов статьи об экономических перспективах трансафганской железной дороги для Узбекистана.

**Анализ**

Сопоставление приведённых данных с существующими работами позволяет сделать несколько содержательных выводов, выходящих за рамки простой констатации фактов.

Во-первых, устойчивый разброс в оценках стоимости и протяжённости трассы (от $4,5 до $8,2 млрд, от 573 до 783 км) не следует интерпретировать как ошибку источников — это системное следствие незавершённости технико-экономического обоснования проекта. Показательно, что разница в цифрах коррелирует с национальной принадлежностью источника: узбекские оценки стабильно ниже пакистанских, что может отражать заинтересованность каждой стороны в демонстрации большей экономической целесообразности проекта именно для себя. Это согласуется с наблюдением TCA (2025) о том, что ни одна из сторон не раскрыла детальной методики расчёта, а также с критикой независимых наблюдателей, сравнивающих заявленные сроки строительства туннелей с многократно более длительным опытом строительства туннеля Готард в Швейцарии. Следовательно, оптимистичные официальные прогнозы (5 лет, начало работ «в течение полугода») расходятся с инженерной логикой и опытом сопоставимых проектов, что ставит под сомнение реалистичность заявленных сроков. [5]

Во-вторых, обращает на себя внимание между темпами дипломатического и технического прогресса проекта. Если институциональная динамика (число подписанных соглашений, встреч, меморандумов) демонстрирует устойчивое ускорение начиная с 2023 года, то содержательные параметры проекта — окончательный маршрут, распределение финансирования, состав консорциума инвесторов — остаются неопределёнными вплоть до 2026 года. Это соответствует наблюдению Central Asia-Caucasus Institute о том, что политическая воля сторон опережает готовность решать конкретные технико-

экономические вопросы, и позволяет предположить, что нынешний этап проекта носит скорее декларативно-рамочный, чем практически-строительный характер. [9]

В-третьих, данные о параллельном развитии конкурирующих маршрутов (Чабахар, Хаф–Герат, Тургунди–Герат) существенно корректируют экономические перспективы проекта именно для Узбекистана. Если большинство новостных источников рассматривает трансафганскую железную дорогу как безальтернативный выход к морю, то аналитическая работа Н. Умаровой убедительно показывает, что Узбекистан рискует оказаться в ситуации конкуренции нескольких южных маршрутов за один и тот же грузопоток, что снижает индивидуальную рентабельность каждого из них. Этот вывод соответствует более раннему наблюдению Caspian Policy Center (2021) о структурном конфликте между трансафганским проектом и уже существующей программой CAREC, ориентированной на иранское направление. Иными словами, экономическая выгода Узбекистана от проекта не является автоматической — она в значительной степени зависит от способности Ташкента обеспечить проекту приоритетность в конкуренции с альтернативными южными коридорами. [9; 12]

Эксперты отмечают, что интерес Китая в реализации данного проекта остается реальным в силу того, программа станет следующим элементом «Одного пояса – одного пути», открывая новые возможности для китайской торговли, а также став альтернативным путем обхода напряженного диалога с индийской стороной в последние годы.

В-четвёртых, отсутствие подтверждённого участия крупных международных финансовых институтов (Всемирного банка, ЕБРР, AIIB) на фоне заявленной необходимости $4,5–8 млрд инвестиций указывает на серьёзный финансовый разрыв (funding gap), который признаётся практически всеми аналитическими источниками, но остаётся не проработанным ни в одном из них на уровне конкретных механизмов покрытия. Это подтверждает наблюдение ТСА о том, что нератифицированный статус правительства «Талибана» продолжает выступать структурным барьером для привлечения западного капитала, оставляя Россию, Пакистан и, гипотетически, Китай в качестве основных потенциальных источников финансирования — при том что участие России в июльском соглашении 2025 года формально не зафиксировано. [5]

**Результаты**

Инициатива строительства трансафганской железной дороги была впервые выдвинута Узбекистаном в декабре 2018 года. В феврале 2021 года Узбекистан,

Афганистан и Пакистан подписали дорожную карту по маршруту Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар. В мае 2023 года в Ташкенте открыт координационный офис проекта, а в июле того же года маршрут был скорректирован: Термез – Наибабад – Майдан-Шахр – Логар – Харлачи. В апреле 2025 года Россия и Узбекистан подписали пакет документов о начале практической реализации проекта. 17 июля 2025 года в Кабуле было подписано трёхстороннее рамочное соглашение о разработке технико-экономического обоснования — без участия России. В феврале 2026 года соглашение, ставшее результатом интенсивного дипломатического диалога трех сторон, было утверждено президентом Узбекистана Ш. Мирзиёевым.[1]

Технические параметры маршрута. Источники приводят расходящиеся оценки протяжённости трассы: 573 км, 647–650 км (Eurasianet, 2025), и 783 км (Tribune, Пакистан). Рассматриваются два альтернативных направления — восточное, известное как «Кабульский коридор» (Кабул – Логар – Харлачи), и западное (Герат – Кандагар – Чаман). Планируемая колея составляет 1520 мм (среднеазиатский/российский стандарт) на афганском участке с переходом на 1676 мм на границе с Пакистаном. [13; 3]

Стоимость и сроки строительства. Оценки стоимости проекта варьируются от $4,5–4,6 млрд (SpecialEurasia; Eurasianet, 2025; узбекская сторона) до $6,9 млрд (более поздние узбекские оценки, ТСА) и $8–8,2 млрд (пакистанские оценки, Eurasianet, 2023; Tribune). Проект предполагает строительство свыше 300 мостов (по отдельным данным — до 1200 искусственных сооружений в совокупности) и от 3 до 80 тоннелей общей протяжённостью 70–148 км. Плановый срок реализации оценивается в пять лет, при этом отдельные заявления узбекской стороны в 2025 году допускали начало строительных работ уже в течение полугода. [14]

**Прогнозируемый экономический эффект**

Согласно источникам, ввод дороги в эксплуатацию позволит сократить сроки доставки грузов с 35 до 3–5 дней и снизить транспортные издержки на 30–40%. Оценки предельного грузооборота также расходятся: 15 млн тонн к 2030 году, 18–20 млн тонн в год и 8–15 млн тонн — применительно исключительно к российскому транзиту. Текущий объём грузоперевозок через территорию Афганистана, осуществляемых автомобильным транспортом, оценивается в 300 тыс. тонн в год. [6; 11; 14]

Распределение выгод между странами-участницами. Для Узбекистана — страны, не имеющей выхода к морю, — источники определяют дорогу как приоритетный экономический проект: помимо сокращения сроков и стоимости доставки грузов, объём грузопотока по маршруту прогнозируется на уровне 3

млн тонн на начальном этапе и 15–20 млн тонн к 2035–2040 годам. Отмечается также функция Узбекистана как «транзитного брокера», извлекающего доход из хранения, таможенной обработки и перевалки грузов, а выбор колеи 1520 мм обеспечивает техническую совместимость с сетями Казахстана и России. [15]

Для Афганистана источники фиксируют три канала выгоды: получение транзитных сборов и арендных платежей за землю вдоль трассы, привлечение инвестиций в зоны строительства и создание рабочих мест, а также фактическое (внеправовое) признание со стороны государств-партнёров через включённость в переговорный процесс. [7; 8]

Для Пакистана дорога закрепляет за портами Карачи, Гвадар и Касим статус ключевых морских терминалов для центральноазиатского экспорта, обеспечивает постоянный доход от транзитных, таможенных и портовых сборов и позиционируется как стратегическая альтернатива индийско-иранскому направлению через порт Чабахар. [8]

**Заключение**

Проведённый анализ показывает, что трансафганский железнодорожный коридор, связывающий не только Узбекистан–Афганистан–Пакистан, но и непосредственно два региона, представляет собой стратегически значимый, но пока не полностью верифицированный экономический проект для Узбекистана. Институциональная динамика 2018–2026 годов — от первоначальной инициативы Ташкента до утверждения президентом межправительственного соглашения о разработке ТЭО в феврале 2026 года — демонстрирует устойчивое политико-дипломатическое продвижение проекта, что подтверждает актуальность заявленной темы исследования.

Следовательно, трансафганская железная дорога сохраняет статус приоритетного инструмента диверсификации внешнеторговых маршрутов и снижения транспортной изоляции Узбекистана, однако её реализация в заявленные сроки будет зависеть от решения трёх взаимосвязанных задач: привлечения крупных международных финансовых институтов либо альтернативных источников финансирования, урегулирования вопроса международного признания правительства Афганистана и обеспечения безопасности маршрута в условиях сохраняющейся напряженности в регионе Южной Азии. Перспективным направлением дальнейших исследований представляется количественная оценка сценариев финансирования проекта и мониторинг хода технико-экономического обоснования по мере поступления новых данных в 2026-2027 годах.

## Список литературы

1. Мирзиёев утвердил соглашение по подготовке ТЭО Трансафганской железной дороги [Электронный ресурс] // Spot.uz. – 2026. – 7 февраля. – URL: https://www.spot.uz/ru/2026/02/07/trans-afghan-railway/
2. Jalolova S. Uzbekistan Approves Feasibility Study for Trans-Afghan Railway [Электронный ресурс] // The Times of Central Asia. – 2026. – 12 February. – URL: https://timesca.com/uzbekistan-approves-feasibility-study-for-trans-afghan-railway/
3. Jamal S. Pakistan, Afghanistan, Uzbekistan sign strategic plan for railway project [Электронный ресурс] // Gulf News. – 2021. – 4 February. – URL: https://gulfnews.com/world/asia/pakistan/pakistan-afghanistan-uzbekistan-sign-strategic-plan-for-railway-project-1.76961644
4. Ahmed A. Pakistan to Uzbekistan via Afghanistan: Travel by rail soon [Электронный ресурс] // Gulf News. – 2025. – 18 July. – URL: https://gulfnews.com/world/asia/pakistan/pakistan-to-uzbekistan-via-afghanistan-travel-by-rail-soon-1.500201945
5. Trans-Afghan Railway: Can Uzbekistan Build a Railway Through Afghanistan to Reach the Sea? [Электронный ресурс] // The Times of Central Asia. – 2025. – 5 September. – URL: https://timesca.com/trans-afghan-railway-can-uzbekistan-build-a-railway-through-afghanistan-to-reach-the-sea/
6. Thompson A. A trans-Afghan railway chugs toward reality with new agreement [Электронный ресурс] // Eurasianet. – 2025. – 28 July. – URL: https://eurasianet.org/a-trans-afghan-railway-chugs-toward-reality-with-new-agreement
7. The Uzbekistan–Afghanistan–Pakistan Railway Agreement: Strategic Assessment [Электронный ресурс] // SpecialEurasia. – 2025. – 23 July. – URL: https://www.specialeurasia.com/2025/07/23/uzbek-afghan-pakistan-railway/
8. Aguiar P. Trans-Afghan Railway: Central Asia's Gateway to Global Trade [Электронный ресурс] // Geopolitical Monitor. – 2025. – 24 June. – URL: https://www.geopoliticalmonitor.com/trans-afghan-railway-central-asias-gateway-to-global-trade/
9. Umarova N. Could Trans-Afghan Transport Routes Split Central Asia? [Электронный ресурс] // Central Asia-Caucasus Institute. – 2025. – 26 June. – URL: https://centralasiacaucasusinstitute.substack.com/p/could-trans-afghan-transport-routes
10. Atayev T. New Railway Corridor to Link Central Asia with Arabian Sea Ports by 2027 [Электронный ресурс] // Caspian Post. – 2025. – 15 July. – URL: https://caspianpost.com/opinion/new-railway-corridor-to-link-central-asia-with-arabian-sea-ports-by-2027

11. Абдраимов А. Трансафганская железная дорога – проект, способный изменить в регионе многое [Электронный ресурс] // Ритм Евразии. – 2025. – 28 мая. – URL: https://www.ritmeurasia.ru/news--2025-05-28--transafganskaja-zheleznaja-doroga-proekt-sposobnyj-izmenit-v-regione-mnogoe-80582

12. Atayev T. The Trans-Afghan Railway: Challenges and Prospects [Электронный ресурс] // Caspian Post. – 2025. – 7 April. – URL: https://caspianpost.com/opinion/the-trans-afghan-railway-challenges-and-prospects

13. Uzbek president endorses framework agreement on feasibility study for trans-Afghan railway project [Электронный ресурс] // Interfax. – 2026. – 9 February. – URL: https://interfax.com/newsroom/top-stories/116040/

14. Afghanistan and the Kabul Corridor: Geopolitics and Risk Assessment [Электронный ресурс] // SpecialEurasia. – 2025. – 6 June. – URL: https://www.specialeurasia.com/2025/06/06/afghanistan-kabul-corridor/

15. Uzbekistan hosts HQ for trans-Afghan train project [Электронный ресурс] // Eurasianet. – 2023. – 15 May. – URL: https://eurasianet.org/uzbekistan-hosts-hq-for-trans-afghan-train-project

