

Умидулла ИБРАГИМОВ, к.т.н., с.н.с.,
Директор ННО «Научно-исследовательский информатизационный центр»

Дилдора ИБРАГИМОВА
Руководитель Проекта по развитию логистической
инфраструктуры и формированию цифровой экономики,
Институт прогнозирования и макроэкономических исследований

ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ: УГЛУБЛЕНИЕ МЕЖРЕГИОНАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

Ключевые слова: *Центральная и Юго-Восточная Азия, транзитные коридоры, CASA – 1000, ТАПИ, Международная транспортно-логистическая ассоциация, «Кабульский коридор».*

Key words: *Central and Southeast Asia, transit corridors, CASA - 1000, TAPI, International Transport and Logistics Association, "Kabul Corridor".*

Как известно, торговля является одним из наиболее верных показателей культурного уровня народа и развития экономических связей. Говоря о евразийском континенте, ярким примером является Великий Шёлковый путь. Расширение маршрутов и развитие трансконтинентальной трассы, соединявшей Средиземноморье, Кавказ, Центральную Азию, Индию и Китай сыграло важную роль в многоплановом развитии этих стран.

Великий Шёлковый путь соединил четыре могущественных региона – Китай, Аравийский полуостров, Европу и полуостров Индостан через Центральную Азию. Шли годы, века, тысячелетия и территория Великого Шёлкового пути стала перекрёстком цивилизаций, где сходились и распространялись по всему миру не только искусство и культура народов, но и мировые религии: Буддизм, Христианство и Ислам. Но самое главное, Центрально-Азиатский регион стал центром мировых рынков, местом притяжения интенсивного торгово-информационного обмена. Именно поэтому территория этой древней магистрали всегда была центром интересов великих держав, ведомых желанием господствовать над нею.

На протяжении всей истории существования Великого Шёлкового пути за право владения этой «золотой жилой» велась борьба. В разное время шло оспаривание территорий. Масштабными походами и войнами сюда шли великие империи Александра Македонского, арабских завоевателей, Чингизхана, хана Баязида, Амира Темура и др.

После великих географических открытий морского передвижения, относящихся к XV веку, межконтинентальные сухопутные торговые пути пришли в упадок. Так как транспортировка по воде относительно дешевле, чем гужевым транспортом, то осуществляется она быстрее и имеет возможность перевозки значительно бóльших объёмов груза, где роль тяги выполняет ветер. Это стало периодом ухудшения функционирования Великого Шёлкового пути. В это время в Европе начали формироваться сильные, региональные державы и как мы знаем из истории, мировые торговые рынки впоследствии

переориентировались в Европу преимущественно на морские порты.

Перевозки грузов и транспортные коммуникации играют важную роль в развитии экономики Евразии. Грамотно выстроенная стратегия формирования и развития международных транспортных коридоров обеспечивают экономическое развитие не только отдельных регионов, но и других стран, связанных между собой трансрегиональными коммуникациями. Статистика показывает, что сегодня можно наблюдать многоплановое развитие отношений между рядом стран, в частности увеличение перевозок грузов¹.

Существующие наземные транспортные маршруты в Европу с участием инфраструктур Казахстана и России соединяют северо-восток Китая, что не может удовлетворить запад и, особенно, юго-запад Китая, поскольку не имеется связь с Индией и Пакистаном, не позволяющая воспользоваться их внутренними сетями и морскими узлами, что естественно сдерживает интенсивность развития торгово-экономических отношений между этими странами и Китаем. Вместе с тем, отметим, что на протяжении долгого времени страны Юго-Восточной Азии заинтересованы в выходе на Европу, а страны Евросоюза в Юго-Восточную Азию по кратчайшим сухопутным маршрутам².

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 путей продвижения решений на развитие международного товарооборота³.

В своём послании Олий Мажлису Президент Республики Узбекистан Шавкат Мирзиёев отметил: «В-четвертых, производство конкурентоспособной продукции, поиск новых международных рынков и увеличение экспорта, полноценное использование транзитного потенциала являются залогом устойчивого экономического роста. ...По мнению международных экспертов, за счет улучшения инфраструктуры, обеспечения прозрачности тарифов и открытия новых маршрутов транзитный потенциал нашей страны можно довести с нынешних 7 миллионов тонн до 16 миллионов»⁴.

Таким образом, можно отметить, что в ближайшем будущем, необходимость решения вопроса поиска других альтернативных сухопутных маршрутов, по которым можно

¹ Eurostat, the statistical office of the European Union. Available at: <https://ec.europa.eu/eurostat>.

² M. Rasulov, U. Ibragimov, A. Rizaev, Kh. Turdiev, The combined transportation as a background for establishment of a new railway corridor China – Kyrgyzstan – Uzbekistan // *The 8th International Symposium for Transportation Universities in Europe and Asia* // Nanjing Institute of Railway Technology, China-2015. - P.127-133.

³ О Шанхайской организации сотрудничества. // http://rus.sectsc.org/about_sco/20151208/16789.html.

⁴ Послание Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева Олий Мажлису от 21 января 2020 г. // <https://president.uz/ru/lists/view/3324>.

доставлять грузы в Европу и в обратном направлении станет весьма актуальным.

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), реализация проекта позволяет без дополнительных расходов обеспечить скорейшую транспортировку грузов по коридору «Север-Юг», соединяя крупнейшие рынки Южной Азии с рынками стран СНГ и Европы⁵.

Реализация проекта создает уникальные возможности и для Афганистана, формируя огромные транзитные потоки (до 20 млн тонн в год)⁶. Кроме того, в экономический оборот вовлекаются десятки месторождений полезных ископаемых, расположенных в центральной части Афганистана, создаются новые рабочие места. Далее перевозки будут осуществляться по существующим магистралям Пакистана, Индии до Бангладеш, что существенно повышает эффективность проекта.

В целом реализация проекта трансафганской железной дороги позволит сократить сроки и стоимость транспортировки грузов по коридору «Север-Юг» на 30-40%. Так, сроки доставки грузов от границы России (ст. Озинки) до Дели составят 16-18 дней (147,2 долл. США/тн), а от Термеза до Дели – 8-10 дней (72,4 долл. США/тн). В соответствии с расчётами, уже в первые годы эксплуатации объемы перевозок могут вырасти до 30 млн тонн⁶.

Значение и эффективность данного проекта может существенно повыситься в случае его реализации синхронно с проектом строительства железнодорожной линии «Узбекистан – Кыргызстан – Китай», который самым коротким образом соединяет Китай с Пакистаном и Индией, что позволит в разы увеличить объемы перевозок за счет грузов из Китая в страны Центральной и Южной Азии и обратно. Строительство этой железной дороги даст дополнительные возможности и для Кыргызстана, Таджикистана, Туркменистана, а также стран Кавказа, которые соединены единой железнодорожной сетью.

20 сентября 2018 г. на международном форуме «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нерезализованные

⁵ M. Rasulov, U. Ibragimov, M. Mirakhmedov, A. Rizaev, 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.

⁶ Отчет государственного гранта ЕАЭ-ФК-0-14573-ЕАЭ-009 «Исследование путей пропуска транзитных поездов через территорию Узбекистана, обеспечивающее рост использования транзитного потенциала железной дороги республики», ТашИИТ 2014-2015 гг.

возможности», в секционном заседании «Современное состояние и перспективы развития транспортно-транзитного потенциала стран Центральной Азии», в докладе на тему «Формирование единого, разветвленного и внешне-интегрированного транспортного пространства в Центральной Азии» впервые были представлены научно обоснованные результаты исследований и преимуществ формирования «Кабульского коридора»⁷. По итогам заседания участники пришли к общему мнению в части необходимости продолжения сотрудничества в области совершенствования инициированных новых инновационных проектов.

Логическим продолжением развития формирования интегрированных транзитных коридоров в Центральной Азии по инициативе ОАО «Российские железные дороги» и АО «Узбекистон темир йуллари» в Ташкенте 3-4 декабря 2018 года прошла многосторонняя встреча руководителей железнодорожных администраций России, Казахстана, Узбекистана, Афганистана, Пакистана. На заседании был представлен основанный на научных исследованиях доклад на тему: «Транспортный коридор Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан»⁸. 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 2019 года в Ташкенте прошла первая встреча многосторонней Рабочей группы по строительству транзитных железнодорожных линий через Афганистан. Данная встреча стала продолжением работы по практической реализации создания транспортных коридоров через афганскую территорию⁹.

В сентябре 2019 года в Ташкенте состоялась вторая встреча многосторонней Рабочей группы по строительству транзитных железнодорожных линий через Афганистан¹⁰.

Кроме этого в Ташкенте 19-20 декабря 2019 года состоялась встреча руководителей железных дорог пяти стран – Азербайджан, Грузия, Кыргызстан, Туркменистан и Узбекистан, с участием Министерства транспорта Республики Узбекистан. В рамках встречи участники

⁷ 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 нерезализованные возможности», 20 сентября 2018 г., г. Ташкент. // http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/11941/.

⁸ Ибрагимов У.Н. Доклад на многосторонней встрече руководителей железнодорожных администраций России, Казахстана, Узбекистана, Афганистана, Пакистана. // <http://railway.uz/upload/iblock/af0/af0e8f76609f61c8b4aca94e47a52bce.pdf>.

⁹ Результат многосторонних переговоров: "Кабульский коридор". Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 11.04.2019 г. // http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/14457/.

¹⁰ Практическое многостороннее обсуждение развития новых транзитных коридоров. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 25.09.2019 г. // http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/16218/.

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 применению унифицированных, конкурентоспособных тарифов (включая на морские фидерные перевозки), что позволит существенно увеличить объем торговли не только между странами Центральной Азии и Закавказья, но и с другими государствами Европейского и Азиатского континента¹¹. Председательство было делегировано узбекской стороне.

В результате договорённостей по участкам мультимодального маршрута с начала текущего года перевезено более тысячи контейнеров¹².

В качестве практических рекомендаций по сотрудничеству Узбекистана и Афганистана в транспортной сфере авторами¹³ предлагается ускорить механизм реализации проекта Узбекистан – Афганистан – Пакистан, так называемого «Кабульского коридора» в целях увеличения транзитного потенциала республики до строительства железнодорожной линии Мазари-Шариф – Кабул – Торкхем (Пакистан). А именно, необходимо ускорить использование существующих международных автотрасс и организацию интермодальных перевозок грузов по ним из/в Пешавар (Пакистан) до Галабы (Узбекистан) под операторством АО «Узбекистон темир йуллари», с взиманием тарифа, как за железнодорожные перевозки. Компенсирование разницы между автомобильным и железнодорожным тарифами для перевозчиков по автотрассе в Афганистане можно было бы организовать за счёт прибыли от пропуска транзитных грузов по маршруту Галаба – Каракалпакстан. Это позволит переориентировать грузовладельцев к перевозкам грузов по сухопутным маршрутам через Узбекистан.

А также, в целях развития транспортно-логистических систем двух стран, до

¹¹ Достигнута договорённость о развитии мультимодального маршрута. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 22.12.2019 г. // http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/17207/.

¹² Мультимодальный маршрут: Первый поезд с грузом прибыл в Грузию через Узбекистан. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 27.01.2020 г. // http://railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/17564/.

Контейнерный поезд с экспортной продукцией Узбекистана отправился в Турцию. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 30.03.2020 г. // http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/18315/.

Международные договорённости в действии, перспективы сотрудничества. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 6.04.2020 г. // http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/18331/.

Наращивание сотрудничества в контейнеризации грузовых перевозок. Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 19.05.2020 г. // http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/18796/.

Первый контейнерный поезд отправился по мультимодальному коридору «Китай – Кыргызстан – Узбекистан». Информационная служба АО «Узбекистон темир йуллари», 5.06.2020 г. // http://www.railway.uz/ru/informatsionnaya_sluzhba/novosti/19034/.

¹³ Ибрагимов У.Н., Ибрагимова Д.Т. Системный анализ развития транзитных коридоров как фактор повышения экспорта транспортных услуг. // Сборник научных трудов IV Международной научно-практической конференции «Транспорт и логистика: пространственно-технологическая синергия развития». – Ростов-на-Дону, 2020. – с. 94-98.

строительства железнодорожных линий Узбекистан – Афганистан – Пакистан целесообразно создать логистические центры на станции Галаба (Узбекистан) и на станции Пешавар (Пакистан) для организации интермодальных перевозок (железнодорожным и автомобильным транспортом), что также позволит привлечь интерес к перевозкам грузов по этому направлению как грузовладельцев, так и транспортных компаний Афганистана.

В настоящее время по направлению пролегания новой железнодорожной линии Узбекистан-Афганистан-Пакистан реализуются проекты по прокладке высоковольтных линий электропередач «Сурхан (Узбекистан) – Пули-Хумри (Афганистан)» и CASA – 1000¹⁴. CASA – 1000 является проектом сотрудничества в сфере электроэнергетики между Кыргызстаном, Таджикистаном, Афганистаном и Пакистаном¹⁵ (рис. 1). Линия электропередач проходит вдоль рассматриваемого проекта железной дороги. Таким образом, строительство железной дороги может быть с электрификацией.

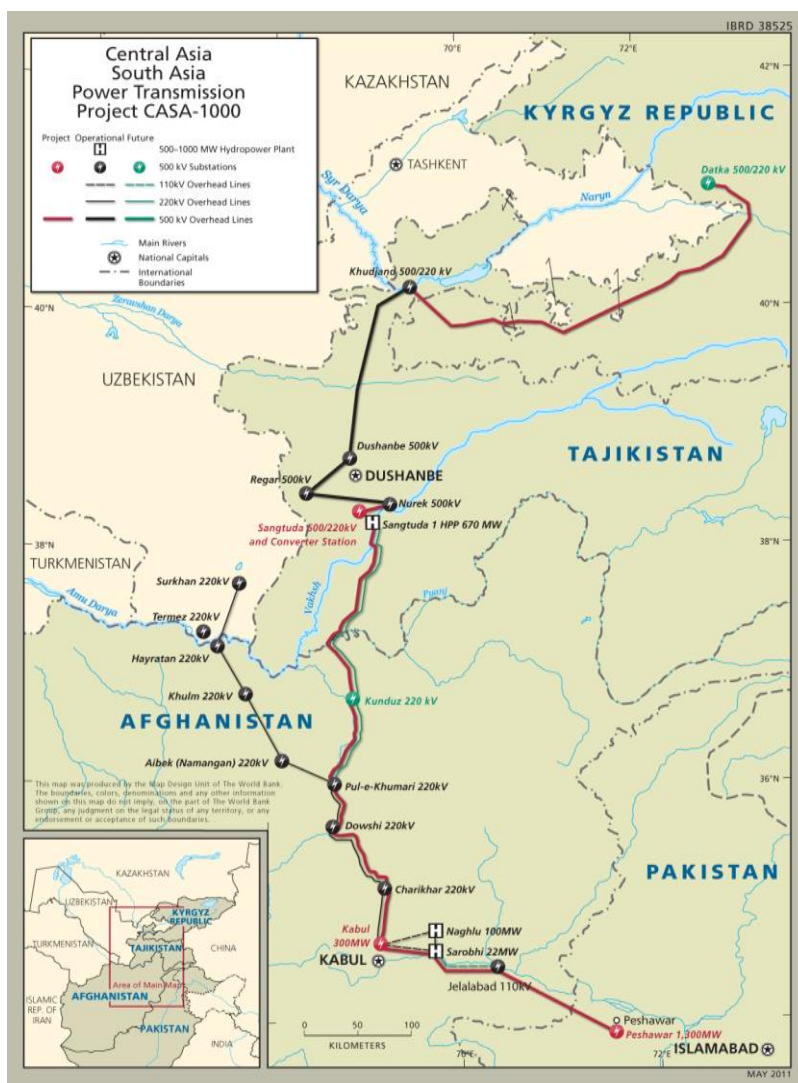


Рис.1. Проект ЛЭП «CASA1000» и «Сурхан (Узбекистан)-Пули-Хумри (Афганистан)»

¹⁴ Узбекистан строит линию, которая может стать составной частью ЛЭП CASA-1000. Информационная служба Электроэнергетического Совета СНГ. // http://energo-cis.ru/news/uzbekistan_stroit_linuyu/.

¹⁵ О проекте CASA-1000. // <http://www.casa-1000.org/index.php>.

26 февраля текущего года при поддержке Всемирного Банка в Ташкенте состоялось Первое заседание Транспортной платформы Центральная Азия – Южная Азия, где приняли участие делегации Афганистана, Таджикистана, Пакистана, Узбекистана, а также представители Министерства инвестиций и внешней торговли РУ, Министерства транспорта РУ, Всемирного Банка, Азиатского банка развития и др.¹⁶

На встрече предоставлена презентация маршрутов с прогнозными объемами перевозок:

- 1) Термез/Шерхан-Бандар – Мазари-Шариф – Герат – Барамча – Гвадар (протяженность – 2 750 км, объемы перевозок 10,4 млн тонн);
- 2) Термез/Шерхан-Бандар – Мазари-Шариф – Джелалабад – Гвадар (протяженность – 3 450 км, объемы перевозок 9,0 млн тонн);
- 3) Термез/Шерхан-Бандар – Мазари-Шариф – Джелалабад – Карачи (протяженность – 3 500 км, объемы перевозок 8,2 млн тонн);
- 4) Термез/Шерхан-Бандар – Мазари-Шариф – Джелалабад – Дели (протяженность – 2 800 км, объемы перевозок 11,8 млн тонн).

При этом, Всемирный Банк отметил, что Маршрут «Термез/Шерхан-Бандар – Мазари-Шариф – Джелалабад – Дели» является наиболее экономически и финансово целесообразным вариантом, в то время как Маршрут «Термез/Шерхан-Бандар – Мазари-Шариф – Герат – Барамча – Гвадар» осуществимый в краткие сроки проект с наивысшим уровнем стратегической совместимости.

Пакистан представил на заседании схему своих железных дорог с пояснениями основных железнодорожных магистралей. Были выявлены перспективные для Пакистана маршруты:

1. Ташкент – Термез – Кабул – Пешавар;
2. Кандагар – Кветта–Гвадар;
3. Пешавар – Исламабад – Карачи/Гвадар;
4. Пешавар – Кабул – Термез – Ташкент – Кашгар –Хотан – Гуаньджоу;
5. Пешавар – Кабул – Термез – Ташкент – Алматы – Урумчи – Ланчжоу – Сиань.

То есть, маршрут «Пешавар – Кабул – Мазари-Шариф» является перекрестком перспективных маршрутов Пакистана, соединяющих Индийский Океан со странами Центральной Азии, Китаем, Россией, Кавказом и Европейским Союзом.

27 мая текущего года в формате видеоконференцсвязи состоялось первое трехстороннее заседание «Узбекистан – США – Афганистан». Участники встречи отметили

¹⁶ 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. // <https://ara.gov.af/index.php/en/acting-minister-ministry-transport-attends-first-meeting-central-asia-south-asia-transport>.

важность скорейшей реализации инфраструктурных проектов, как строительство линии электропередач «Сурхан – Пули-Хумри», железнодорожных маршрутов «Мазари-Шариф – Герат», «Мазари-Шариф – Кабул» с дальнейшим выходом на пакистанские морские порты¹⁷.

На сегодняшний день на территории Афганистана по инициативе Туркменистана идет строительство проекта транснационального газопровода Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия (ТАПИ).

19 ноября 2013 года в Ашхабаде в рамках Международного нефтегазового форума состоялось подписание Сервисного соглашения с транзакционным советником между «Туркменгаз», Афганской газовой корпорацией, Корпорацией «Inter State Gas Systems (Private) Limited» (Пакистан), компанией GAIL и Азиатским банком развития по газопроводу ТАПИ¹⁸.

13 декабря 2015 года в туркменском городе Мары прошла церемония закладки первого камня строительства газопровода, который пройдет по маршруту Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия (ТАПИ)¹⁹. 23 февраля 2018 года состоялась закладка афганского участка газопровода²⁰.

Общая протяженность газопровода составит 1 735 километров. По территории Туркменистана – 200 км, по территории Афганистана – 735 км, по территории Пакистана – 800 км. Планируется, что газопровод пройдет через афганские города Герат и Кандагар и достигнет окончательной своей точки – населённого пункта Фазилка, на границе Пакистана с Индией. Предполагается поставлять 90 млн кубометров газа в сутки, из которых 38 млн пойдет в Индию. Соответствующее соглашение на 30 лет заключили компания «Туркменгаз» с индийской GAIL и пакистанской Inter State Gas Systems. Однако реализация данного проекта осуществляется медленно в связи с недостаточностью финансирования, нестабильной ситуацией на туркмено-афганской границе и др.

Одним из вариантов ускорения реализации проекта газопровода ТАПИ является маршрут Галкыныш (Туркменистан) – Мазари-Шариф – Кабул – Джелалабад – Пешавар – Пакистан – Индия вместо направления через Герат.

В этом случае будут проходить вдоль одного маршрута несколько коммуникаций (рис.2):

¹⁷ Помощь Афганистану в связи с пандемией COVID-19 необходимо расширить – МИД. Интернет-издание «Газета.uz», 28.05.2020 г. //

https://www.gazeta.uz/ru/2020/05/28/support/?utm_source=push&utm_medium=telegram.

¹⁸ Азиатский банк развития стал транзакционным советником проекта газопровода ТАПИ. Электронная газета "Золотой век". // <http://turkmenistan.gov.tm/?id=5325>.

¹⁹ Дан старт строительству газопровода ТАПИ и третьей очереди освоения месторождения «Галкыныш». Информационная служба Посольства Туркменистана в Республике Узбекистан, 13 декабря 2015 г. // <https://uzbekistan.tembassy.gov.tm/ru/news/646>.

²⁰ Стартовало строительство афганского участка газопровода ТАПИ. Информационное агентство «Inbusiness.kz», 23 февраля 2018 г. // <https://inbusiness.kz/ru/last/startovalo-stroitelstvo-afganskogo-uchastka-gazoprovoda-tap>.

- существующая международная автомобильная трасса Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар;
- линии электропередач Сурхан – Пули Хумри – Кабул – Пешавар;
- предлагаемая электрифицированная железная дорога Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар;
- предлагаемый газопровод ТАПИ: Галкыныш (Туркменистан) – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар.



Рис. 2. Существующие и предлагаемые транспортно-коммуникационные проекты Афганистана

Несмотря на параллельное размещение рассматриваемых вариантов коммуникации один из них имеет то преимущество, что прохождение коммуникаций через столицу Афганистана – Кабул, внесет значительный вклад на развитие инфраструктуры густо населенного района.

Кроме того, при реализации данных проектов, имеется ряд таких преимуществ как:

1. Упрощается обеспечение охраной всех коммуникаций, что приводит к выгодным условиям и сокращению финансовых затрат;
2. Сокращается расстояние, т.к. маршрут газопровода Мазари-Шариф – Кабул –

Джелалабад – Пешавар – Пакистан – Индия составляет примерно 1 528 км, в то время как маршрут через афганские города Герат и Кандагар, далее до границы Пакистана с Индией составляет 1 725 км, следовательно, вышеуказанные факторы приведут к наименьшим эксплуатационным расходам, которые повлияют на снижение тарифа и срок окупаемости предлагаемого маршрута газопровода.

3. Существенному повышению уровня международного сотрудничества стран СНГ и ШОС с Евросоюзом в транспортно-логистической области послужат строительство железнодорожных линий:

а) «Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар», позволяющий сформировать два транспортных коридора «Индия - Пакистан – Афганистан – Узбекистан – Казахстан – Россия – Беларусь - Евросоюз» и «Индия – Пакистан – Афганистан – Узбекистан – Казахстан – Азербайджан – Грузия – Турция – ЕС».

б) «Кашгар – Торугарт – Арпа – Кош-Добо – Макмал – Джалал-Абад»²¹, позволяющий сформировать транзитный коридор «Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан – Индия», «Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Азербайджан – Грузия – Турция – ЕС», «Китай – Кыргызстан – Узбекистан – Туркменистан – Иран – Турция – ЕС».

4. Реализация проектов строительства вышеуказанных железнодорожных линий послужит повышению уровня международного сотрудничества стран СНГ и ШОС в транспортно-логистической области и экономического развития этих стран.

Исходя из вышеизложенного, можно определить следующий механизм реализации коммуникационного решения международной транспортной связи:

1. Создание логистических центров на станциях Мазари-Шариф или Галаба (Узбекистан) и на станции Пешавар (Пакистан) для организации интермодальных перевозок (железнодорожным и автомобильным транспортом);

2. Создание логистических центров на станции Кашгар (Китай) и на станциях Ош (Кыргызстан) или Андижан-Ахтачи (Узбекистан) для организации интермодальных перевозок (железнодорожным и автомобильным транспортом);

3. Формирование зоны мировой торговли на перекрестке транзитных коридоров Узбекистана;

4. Создание Международной транспортно-логистической ассоциации²², учитывая

²¹ Состоялось очередное обсуждение по вопросам строительства железной дороги Узбекистан-Кыргызстан-Китай. // <https://mintrans.uz/ru/news/o-zbekiston-qirg-iziston-xitoy-temir-yo-li-qurilishi-masalasi-yuzasidan-navbatdagi-muhokama-bo-lib-o-tdi>.

²² Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на заседании совета глав государств-членов Шанхайской организации сотрудничества в расширенном составе (г. Циндао, КНР, 10 июня 2018 года). // <http://uza.uz/ru/politics/vystuplenie-11-06-2018>.

делеги́рование председа́тельства ряда проектов Узбекистану, при уже существующей авторитетной организации ШОС, в которую могут войти все страны – участницы перевозок между Европой – Азией, Европой – Юго-Восточной Азией и Азией – ЦА – Юго-Восточной Азией, такие как: Китай, Кыргызстан, Узбекистан, Казахстан, Таджикистан, Индия, Пакистан – члены ШОС и Туркменистан, Афганистан, Иран, Беларусь – наблюдатели. Ассоциация выступала бы в качестве регионального органа-регулятора нормативно-правовой базы, а также технических норм и стандартов активно содействуя реализации мер и применению разнообразных инструментов и решений в организации импортных, экспортных и транзитных перевозок стран-участниц;

5. Формирование Международного интерактивного портала транспортно-логистических услуг, доступный через интернет на базе Международной транспортно-логистической ассоциации;

6. Разработка и внедрение интеллектуальной системы, на основе спутниковых технологий, в сфере управления железнодорожными перевозками, позволяющей удаленно осуществлять мониторинг движения всех поездов стран-участниц Международной транспортно-логистической ассоциации ШОС.