

The University of World Economy and Diplomacy

Institute for Advanced
International Studies

IAIS Research Nexus

Серия 1. Выпуск 1

Что сулит Центральной Азии транспортное развитие Афганистана?

НАРГИЗА УМАРОВА,

старший научный сотрудник ИПМИ







- Запуск *трансафганских железнодорожных коридоров* приведет к удешевлению стоимости межрегиональных перевозок, что благотворно отразится на их рентабельности. Такая перспектива подстегивает интерес внешних акторов к развитию транспортной системы Афганистана.
- Россия стремится расширить свой флагманский проект *«Север-Юг»* на Пакистан за счет строительства железных дорог в Афганистане.
- Для Ирана афганский транзит важен не столько с точки зрения выхода на Центральную Азию, сколько в целях быстрого соединения со своим основным торговым партнером – *Китаем*.
- Странам Центральной Азии следует действовать на опережение и выработать единую, согласованную политику по реализации международных транспортных коридоров в южном направлении.



Что сулит Центральной Азии транспортное развитие Афганистана?

Наргиза Умарова

После начала войны в Украине странам Центральной Азии представилась возможность диверсифицировать торговые потоки, что привело к снижению их транзитной зависимости от России. Благодаря сложившейся геополитической ситуации регион постепенно возвращает себе историческое значение сухопутного транспортно-логистического узла, соединяющего Восток с Западом, а Север с Югом.

При развитии международных транспортных коридоров центральноазиатские государства особое внимание уделяют южному направлению транзита, где наиболее сильные позиции у Ирана и Афганистана. Обе страны обеспечивают географически замкнутой Центральной Азии доступ к открытым морям. Если Иран давно выполняет роль проводника для региона, то Афганистан только приступает к такой задаче, о чем свидетельствуют решительные [действия](#) правительства Талибан по реализации крупных транспортных инициатив в партнерстве с ближними соседями.

За время своего пребывания у власти в Афганистане талибы возобновили практически все когда-либо заявленные проекты регионального и межрегионального значения. Ускорена работа по созданию **Кабульского коридора** (железной дороги «Термез-Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар»), строительству железных дорог по маршрутам **«Хаф-Герат»**, **«Мазари-Шариф-Герат»** и **«Герат-Кандагар»**, активизированы переговоры по запуску Лазуритового коридора. Некоторые из этих проектов переосмысливаются внешними акторами с позиции их собственных интересов, что способствует появлению новых амбициозных инициатив. Одна из таковых принадлежит Туркменистану, который согласовал с афганской стороной вопрос прокладки железной дороги **«Торгунди-Герат-Кандагар-Спин-Булдак»** с выходом на морские порты Пакистана, а позже [пригласил](#) к участию в проекте соседний Казахстан, принимая во внимание его высокий товарооборот с Афганистаном, а также соседство с крупнейшими грузоформирующими центрами Евразии – Россией и Китаем. Новый маршрут фактически создаст альтернативу



Трансафганской железной дороге до Пешавара, продвигаемой Узбекистаном, и в то же время претворит в жизнь [план](#) талибов соединить крупнейшие города страны – Мазари-Шариф, Герат и Кандагар железнодорожными путями. Создание железнодорожного сообщения между Туркменистаном и Афганистаном также даст импульс развитию **Лазуритового коридора, инициированного** в 2012 году при активной поддержке Турции и Азербайджана.

Активизация стран Центральной Азии в сегменте трансфганских коммуникаций сам по себе тренд положительный, так как дает возможность полноценному раскрытию транзитного потенциала региона, что сулит немалую экономическую и геополитическую выгоду. Однако, с другой стороны, центральноазиатские государства в порыве новых транспортных инициатив могут вступить в конкуренцию друг с другом, или подвигнуть внешние антагонистические силы к такому шагу.

Большие планы на Афганистан

В июле 2024 года Ашхабад и Астана [договорились](#) о совместном продвижении **Трансафганского железнодорожного коридора** по маршруту «Торгунди-Герат-Кандагар-Спин-Булдак».

Сразу же после этого события состоялись туркменско-афганские переговоры в Кабуле, где делегация «Туркмендемирёллары» (Туркменские железные дороги) выразила [готовность](#) профинансировать строительство железной дороги из станции Торгунди (Афганистан) до Герата. 11 сентября 2024 года в торжественной обстановке [начата](#) закладка первого участка анонсированного объекта – 22-километровой железнодорожной линии **«Торгунди-Санобар»**.

Торговый маршрут **«Торгунди-Герат»** может быть расширен сразу по трем направлениям: к границам Пакистана, Ирана и берегам Каспийского моря. Последнее укладывается в концепт возрождения древнего **Лазуритового коридора**, который соединит [Герат](#) с [Ашхабадом](#), далее продолжится до каспийского порта [Туркменбаши](#) с выходом на [Бакинский](#) международный порт, затем через Грузию до [Анкары](#) и [Стамбула](#). Такая комбинация позволит Афганистану наладить быстрое и надежное сообщение с Европой, попутно снижая транзитную зависимость от Ирана, Пакистана и в определенной степени Узбекистана.

Что же касается железной дороги **«Торгунди-Герат-Кандагар-Спин-Булдак»**, ее появление станет стратегическим успехом не только Афганистана, но и ряда крупных и средних держав, окружающих эту страну. По протяженности маршрут из Туркменистана в Пакистан (926 км) явно уступает Кабульскому коридору (647 км), однако на пути в Кандагар он может быть ответвлен в сторону Ирана, что даст будущей транспортной артерии важное преимущество. Впрочем, пока ни Ашхабад, ни Астана о возможном повороте

на Иран не зарекалась. Судя по [официальной риторике](#), их главная цель – выход на рынок Пакистана, а через него по морским путям в Индию (хотя, такой вариант маловероятен ввиду сложных взаимоотношений Исламабада и Нью-Дели) и страны Персидского залива. Более того, Казахстан и Туркменистан уже имеют железнодорожное сообщение с Ираном, запущенное в 2014 году.

Сам же Иран не прочь обзавестись еще одним маршрутом для соединения с Афганистаном и Центральной Азией вдобавок к практически [достроенной](#) железной дороге **«Хаф-Герат»**. Вместе с Индией Исламская Республика давно предпринимает практические действия в этом направлении. О них остановимся позже. А пока добавим, что Туркменистан как инициатор создания альтернативного Трансафганского коридора уже сейчас озабочен его грузовым наполнением. Как правило, подобного рода дорогостоящие проекты в большей степени ориентированы на обслуживание транзитных потоков, что позволяет приумножить их экономический эффект. По этой логике, проектировалась железная дорога **«Термез-Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар»**. Согласно подсчетам, к 2030 году грузопоток по новому маршруту [составит](#) около 22 млн тонн в год. Основная его часть будет сформирована за счет транзита.

По всей вероятности, Ашхабад нацелен на ту же перспективу. Не случаен выбор партнера в лице Казахстана, граничащего с Россией, которая чрезвычайно заинтересована в поставках своей продукции, особенно, углеводородных ресурсов на огромный рынок Южной Азии. С 2000 года РФ в партнерстве с Индией и Ираном реализует проект Международного транспортного коридора **«Север-Юг»**, который имеет три транзитных маршрута: западный – по территории Азербайджана; транскаспийский – через акваторию Каспийского моря; восточный – по территории Казахстана и



Туркменистана. [Сообщается](#) о скором появлении четвертого маршрута. Им, с позиции Москвы, должна стать **Трансафганская магистраль**.

Еще год назад талибы [призывали](#) Россию и Казахстан присоединиться к реализации данного проекта. Предложение было принято, причем у каждой стороны свои мотивы. Астана поддерживает строительство обеих железных дорог, поскольку это даст возможность маневра в выборе страны-транзитёра для соединения с Афганистаном, а при наличии конкуренции добиваться выгодных тарифных условий. Вторым бонусом в копилку Казахстана станет его связующая роль между Россией и граничащими с Афганистаном республиками Центральной Азии. Полагается именно этот фактор подвиг Ашхабад к долгосрочному партнерству с Астаной на трансфганском треке.

Российские интересы

У Москвы не менее серьезные мотивы для сближения с правительством Талибан в вопросах транспортных коммуникаций – это вынужденная диверсификация рынков экспорта критического сырья. Совершенно очевидно, что Россия постарается извлечь собственную выгоду от функционирования не только трансфганских маршрутов, но и **газопровода Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия (ТАПИ)**, строительство которого было [возобновлено](#) в сентябре 2024 года.

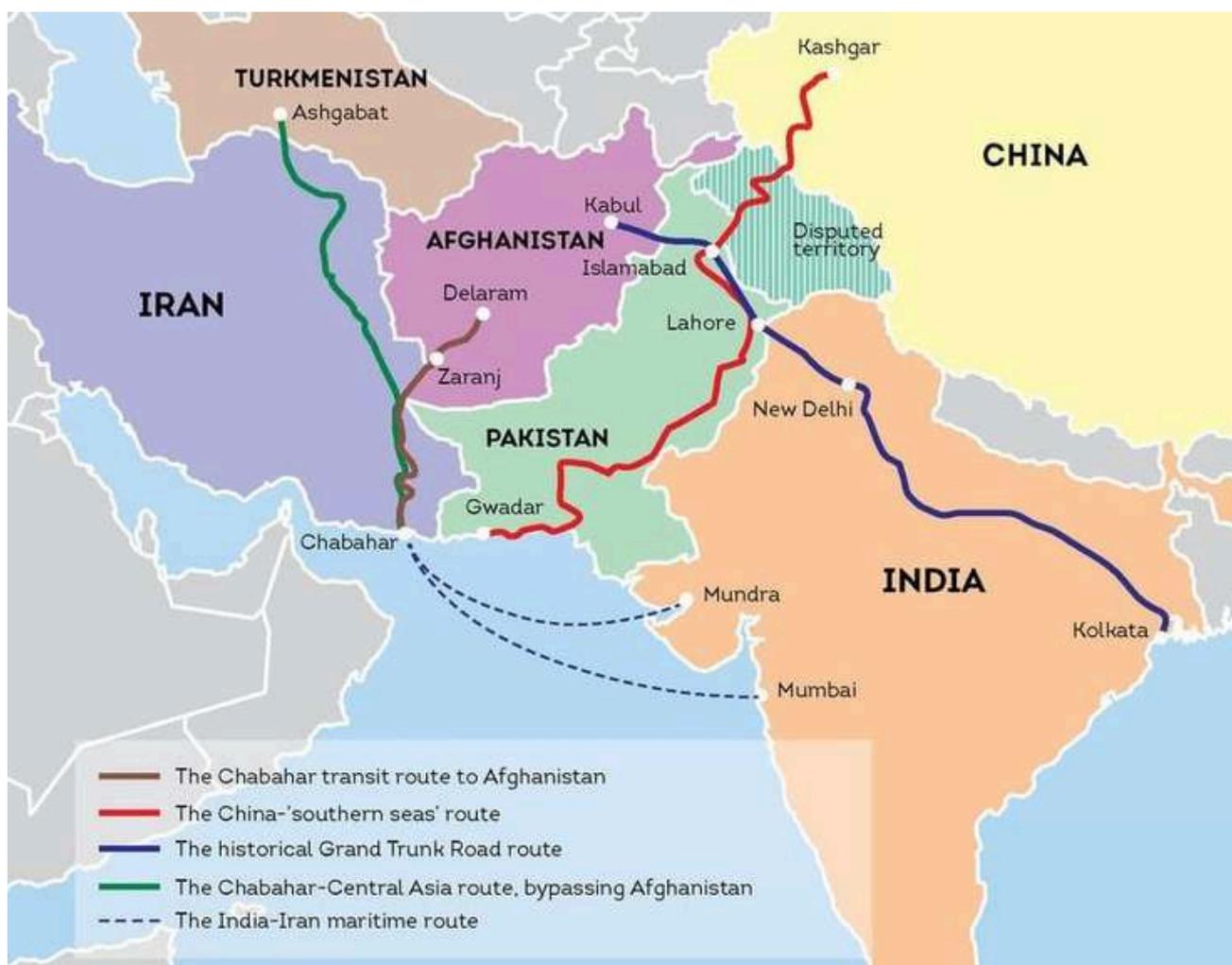
Важно отметить, что идея создания транспортного коридора по оси **«Север-Юг»** в направлении Пакистана, который сейчас уже принято считать четвертой транзитной веткой данного проекта, возникла с подачи Узбекистана. На фоне роста востребованности афганского транзита в 2022 году Ташкент [предложил](#) запустить мультимодальный маршрут **«Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан»**, протяженностью 5532 км. Спустя год стороны [подписали](#) меморандум о его реализации. Новый коридор позволит доставлять грузы из северной части Евразии в Южную Азию за 20 дней или в три раза быстрее, чем по воде. Это отличная замена торговым путям через Черное, Средиземное и Красное море, которые в свете войны в Украине и разросшегося палестино-израильского конфликта стали крайне небезопасными.

О решительности Москвы развивать торговлю с южноазиатскими странами через Афганистан свидетельствует визит делегации РФ во главе с секретарем Совета безопасности Сергеем Шойгу в Кабул 25 ноября 2024 года. В ходе переговоров российская сторона [выразила](#) поддержку строительству **Западной** («Туркменистан-Афганистан-Пакистан») и **Восточной** («Узбекистан-Афганистан-Пакистан») железной дороги по афганской территории. При таком раскладе Узбекистан и Туркменистан получают шанс привлечь на свою сторону дополнительные объемы грузов, что, безусловно, повысит экономическую привлекательность их флагманских транспортных проектов с участием Афганистана.

Важно добавить, что взаимодействуя с правительством Талибан, Москва раз за разом [актуализирует](#) вопрос внутриафганского урегулирования. Такая позиция перекликается с далеко идущими планами северной державы по [активизации](#) торгово-экономического сотрудничества с Кабулом. Для строительства железных дорог, газопроводов и прочих объектов критической инфраструктуры в Афганистане должен воцариться мир и порядок, чему готовы содействовать многие государства, включая, Россию.

Обходной путь Индии и амбиции Ирана

Весной 2023 года талибы [обнародовали](#) план строительства железной дороги **Мазари-Шариф-Герат-Кандагар**, протяженностью 1468 километров. Проект представлен как кратчайший маршрут между Москвой и Нью-Дели через Афганистан. В основе этой инициативы лежат исконные интересы Индии наладить транспортное сообщение с Афганистаном и Центральной Азией в обход Пакистану. С 2016 года Индия начала развивать глубоководный порт Чабахар на юго-востоке Ирана. Следом был [открыт](#) торговый коридор **Афганистан-Иран-Индия** с использованием Чабахарского порта. Постепенно ирано-индийский тандем в сфере транзитных перевозок стал выводить на горизонт все больше новых проектов.





В 2020 году Тегеран [приступил](#) к строительству железнодорожной линии **«Чабахар-Захедан»**, протяженностью 628 км. Ее планируют [соединить](#) с городом Зарандж в приграничной провинции Нимроз, оттуда продлить до Диларама и Кандагара. Афганская сторона уже [провела](#) инженерные изыскания для строительства железной дороги **«Зарандж-Кандагар»**. Чтобы вывести Индийский путь к рубежам Центральной Азии необходимо будет сначала произвести стыковку транспортной артерии **«Зарандж-Кандагар»** с [811-километровой](#) железнодорожной веткой **«Герат-Кандагар»** (вторым участком Трансафганской железной дороги, берущей начало от станции Торгунди), а затем продлить либо в сторону Туркменистана, проложив железную дорогу **«Торгунди-Герат»**, либо в сторону Узбекистана, проложив железную дорогу **«Мазари-Шариф-Герат»**.

Хотя с первого взгляда кажется, что Нью-Дели играет ведущую роль в ситуативном союзе с Тегераном при развитии торговых маршрутов через Афганистан, на самом деле в этом вопросе Иран занимает самостоятельную позицию. Для Исламской Республики афганский транзит важен не только и не столько с точки зрения выхода на Центральную Азию, сколько в целях быстрого соединения со своим основным торговым партнером – Китаем. Достроив железную дорогу **«Хаф-Герат»**, Иран намерен продлить ее до Ваханской долины в провинции Бадахшан, где пересекаются границы Китая, Пакистана, Афганистана и Таджикистана. Скорее всего, это будет сделано путем сопряжения с железной дорогой **«Термез-Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар»** с учетом ранее анонсированного плана талибов наладить железнодорожное сообщение между Мазари-Шарифом и Гератом.

Следует отметить, что по высокогорному Бадахшану пролегает один из древних маршрутов Великого Шелкового пути известный как **Ваханский коридор**. В сентябре 2023 года афганцы [начали](#) укладку гравийного покрытия 50-километрового участка этой дороги – от главного кыргызского поселения Бозаи Гумбаз на Малом Памире до перевала Вахджир, разделяющего Афганистан и КНР.

В августе 2024 года Министерство восстановления и развития села Афганистана [сообщило](#) о завершении предварительных работ на Ваханском тракте. Талибы пытаются заручиться финансовой поддержкой китайских партнеров, чтобы превратить подзабытый маршрут в полноценный торговый путь, в чем крайне заинтересован Иран. Однако Пекин занимает выжидательную позицию в вопросе открытия границы с западным соседом. Это может быть связано с все еще тлеющей террористической активностью на территории Афганистана. Особенно Китай беспокоят уйгурские боевики, состоящие в рядах Исламского движения Восточного Туркестана.

С экономической точки зрения, интеграция **Ваханского коридора** в систему международного транзита станет выгодным активом для Китая, охотно осваивающего природные ресурсы Афганистана и нарастающие объемы



поставок в эту страну. Дорога через Вахан уникальна тем, что укорачивает расстояние не только между Китаем и Афганистаном, но также Пакистаном и Таджикистаном, чьи границы сплетены в Памирский узел. Из этого следует, что реализация Ваханского коридора изменит расклад сил в сегменте центральноазиатского транзита за счет усиления позиции Таджикистана, который сможет соединить Южную и Центральную Азию через свою территорию. Однако в этом случае пострадают интересы Узбекистана, Туркменистана и Казахстана, нацеленных занять прочную нишу в транспортной связности двух макрорегионов.

Заключение

Проактивная политика правительства Талибан по расширению транзитных возможностей Афганистана, с одной стороны и приоритизация некоторыми странами Центральной Азии южного направления транзита – с другой, вывели взаимоотношения региона с Кабулом на качественно новый уровень. Центральноазиатская «пятерка» (за исключением Таджикистана) стремительно развивает торгово-экономическое и инвестиционное сотрудничество с Афганистаном.

Узбекистан реализует целый ряд совместных проектов в партнерстве с талибами, ключевым из которых является строительство железной дороги **«Термез-Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар»**.

За последний год также активизировались Туркменистан и Казахстан, предложив свой вариант **Трансафганского коридора** с выходом к пакистанским портам. Хотя конкуренция между двумя проектами неизбежна, она будет носить двоякий характер.

Во-первых, наличие альтернативных торговых маршрутов через Афганистан приведет к удешевлению стоимости перевозок, что благотворно отразится на их рентабельности.

Во-вторых, развитие трансфганских коммуникаций вызывает неподдельный интерес у России, которая видит в этом возможность расширения своего флагманского проекта **«Север-Юг»** на Пакистан. Участие Москвы в реализации западного (от границы Туркменистана) и восточного (от границы Узбекистана) железнодорожного маршрута через Афганистан позволит Ташкенту и Ашхабаду перетянуть на себя часть грузопотоков из Северной Евразии в Южную Азию. А значит, борьба за транзитные перевозки между ними неизбежна. В эту борьбу уже вступил Иран, развернувший строительство железной дороги **«Хаф-Герат»** и планирующий запустить еще одно железнодорожное сообщение с Афганистаном через приграничную провинцию Нимроз.



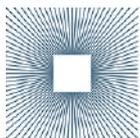
Иран занимает исключительное положение в **МТК «Север-Юг»**, обслуживая весь объем российских грузов, перевозимых морскими путями в Индию. Благодаря своей географии Исламская Республика способна извлечь выгоду и от четвертой волны расширения коридора **«Север-Юг»**, предоставив замену афганскому транзиту при взаимных перевозках между Россией и Пакистаном. Такой сценарий крайне нежелателен для Узбекистана, поскольку затмит перспективы **Кабульского коридора**, на который возложены большие надежды.

Стремление афганских властей к открытию **Ваханского коридора**, чего с нетерпением ждет Тегеран, также влечет за собой риски для большинства государств Центральной Азии, которые выступают транзитным узлом, связывающим крупнейшие экономические центры – Россию, Индию и Китай. В случае появления прямого транспортного сообщения между Афганистаном и КНР через Ваханскую долину на Малом Памире, значение торговых маршрутов из Востока на Юг, проходящих по Центральной Азии, безусловно, будет снижаться.

Странам Центральной Азии следует основательно подготовиться к любым поворотным событиям на трансафганском треке. Упредить возможные риски путем формирования единой, согласованной политики по вопросу развития южного направления транзита. Важно достичь синергии в реализации международных транспортных коридоров с учетом интересов всей региональной «пятерки», что пойдет на пользу ее экономическому росту.

Наргиза Умарова – старший научный сотрудник Института перспективных международных исследований (ИПМИ) Университета мировой экономики и дипломатии.

Ее исследовательская деятельность сосредоточена на изучении проблем развития Центральной Азии, тенденции региональной интеграции и влияния крупных держав на данный процесс. Также она исследует современную политику Узбекистана по созданию и развитию международных транспортных коридоров.



The University of World Economy and Diplomacy

**Institute for Advanced
International Studies**

О НАС

Институт перспективных международных исследований (ИПМИ) является независимым международным междисциплинарным аналитико-исследовательским учреждением при Университете мировой экономики и дипломатии в Узбекистане.

Мы стремимся создать среду для развития исследований по различным вопросам международных исследований. Нашими ценностями являются независимое мышление, инновационное и критическое мышление, междисциплинарность, вклад в науку, профессионализм, честность и прозрачность.

ИПМИ ценит работу в команде для достижения цели значимых и последовательных исследований. Наши эксперты и исследователи приносят свои научные достижения, политический опыт, суждения и надежные сети в свои междисциплинарные исследования, анализ и рекомендации.

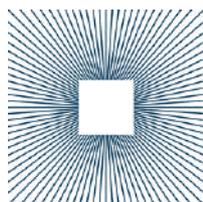
ИПМИ организует публикации в СМИ, лекции, конференции и выступления, направленные на повышение уровня знаний и осведомленности по текущим вопросам политики среди политиков, ученых и общественности.

Институт перспективных международных отношений
при Университете мировой экономики и дипломатии
Проспект Мустакиллик, 54
Ташкент 100007, Узбекистан

 +998 71 267 58 44

 info@iais.uz

 www.iais.uz



The University of World Economy and Diplomacy

**Institute for Advanced
International Studies**