

ТРАНСАФГАНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА: СТРАТЕГИЧЕСКАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

<https://doi.org/10.5281/zenodo.12529823>

А.Гиёсов

Студент магистратуры Университета
мировой экономики и дипломатии
МИД Республики Узбекистан

Аннотация

В статье рассматривается важность и потенциал проекта Трансафганской железной дороги. Проект предполагает создание железнодорожного маршрута, соединяющего Узбекистан с Афганистаном и далее с Пакистаном, что открывает новые возможности для торговли, экономического сотрудничества и развития инфраструктуры в регионе. Анализируются ключевые аспекты, такие как экономическая выгода, геополитическая значимость, вклад в стабилизацию и развитие Афганистана, а также перспективы интеграции Центральной Азии в глобальные торговые маршруты. Особое внимание уделяется преимуществам для Узбекистана и региона в целом, включая улучшение логистических связей, привлечение инвестиций и укрепление международных отношений.

Ключевые слова

трансафганская железная дорога, инфраструктурное развитие, геополитическая значимость, глобальные торговые маршруты, региональная интеграция, региональное развитие, транспортная инфраструктура, экономическая интеграция, региональная стабильность.

TRANS-AFGHAN RAILWAY: STRATEGIC NEED AND DEVELOPMENT PROSPECTS FOR CENTRAL ASIA

Abstract

The article discusses the importance and potential of the Trans-Afghan Railway project. The project involves the creation of a railway route connecting Uzbekistan with Afghanistan and further with Pakistan, which will open up new opportunities for trade, economic cooperation and infrastructure development in the region. Key aspects are analyzed, such as economic benefits, geopolitical significance, contribution to the stabilization and development of Afghanistan, as well as prospects for the integration of

Central Asia into global trade routes. Particular attention is paid to the benefits for Uzbekistan and the region as a whole, including improving logistics links, attracting investment and strengthening international relations.

Key words

trans-Afghan railway, infrastructure development, geopolitical significance, global trade routes, regional integration, regional development, transport infrastructure, economic integration, regional stability.

Благодаря последовательным шагам и политической воле Руководства Узбекистана по продвижению проекта Трансафганской железной дороги, все более конкретные очертания приобретают перспективы строительства данной стратегически важной магистрали, обеспечивающей логистическую взаимосвязанность между Центральной и Южной Азией.

Это особенно актуально связи с тем, что тяжелая социально-экономическая ситуация в Афганистане настоятельно диктует активизацию процесса реализации на территории страны перспективных инфраструктурных проектов¹⁴¹.

Вместе с тем, активизация дискуссий по различным проектам железных дорог препятствует сосредоточению внимания и ресурсов на практической реализации прямого трансфганского маршрута и требует обоснования его преимуществ над обводным путем.

В этой связи представляется целесообразным обратить внимание на следующие аспекты, которые доказывают очевидные достоинства железной дороги «Термез-Найбабад-Логар-Харлачи»:

Во-первых, в соответствии с заключениями известной консалтинговой компании «Ernst&Young», разработанными по заказу Всемирного банка, **самым перспективным и быстро окупаемым** проектом на сегодня является именно прямой маршрут «Узбекистан – Афганистан – Пакистан»¹⁴².

Это **кратчайший путь**, соединяющий Центральную Азию с Южными морями через Афганистан и Пакистан. Сроки доставки грузов по данному маршруту будут на **1-2 дня короче**, чем при их перевозке через обводной путь (Тургунди – Герат – Дилором – Кандагар – Чаман – Квета).

Во-вторых, маршрут «Термез – Найбабад – Логар – Харлачи» проходит вблизи районов Афганистана, где **сосредоточены основные месторождения**

¹⁴¹ Алимов, А. "Экономические перспективы Трансафганской железной дороги." Вестник международных отношений, 2021, стр. 45-58.

¹⁴² Садыков, К. "Проблемы и перспективы реализации Трансафганской железной дороги." Стратегический анализ, 2022, стр. 98-115.

полезных ископаемых. В этой связи, рассматриваемый коридор представляет стратегический интерес с точки зрения обеспечения доступности этих месторождений, а также упрощения и удешевления вывоза добываемого сырья

за счет короткого плеча перевозки (*карта прилагается*).

Следует отметить, что по итогам проведенных 12 марта 2024 г. в Кабуле переговоров, афганская сторона согласилась предоставить **специальные права на разработку месторождений** тем инвесторам, которые будут «вкладываться именно в строительство инициированного узбекской стороной маршрута»¹⁴³.

Это еще одно яркое свидетельство особой заинтересованности Афганистана в реализации транспортно-логистических проектов, предлагаемых Узбекистаном.

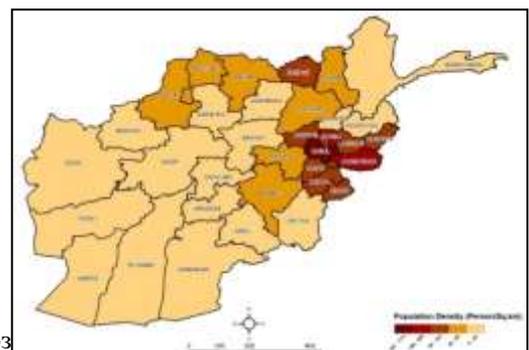
В-третьих, вдоль предлагаемого маршрута проектируются и реализуются с участием Всемирного банка и других авторитетных финансовых институтов линии электропередач «CASA – 1000», «Сурхан – Пули-Хумри» и международная автомобильная трасса. Это является дополнительным доказательством перспективности данного маршрута трансафганского коридора.

В перспективе, есть возможность, учитывая наличие крупных месторождений на севере Афганистана, проложить газопровод «Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан – Индия», с примыканием к нему проекта ТАПИ¹⁴⁴.

Данные факторы, в свою очередь, могут повысить **инвестиционную привлекательность инфраструктурных проектов** в Афганистане для потенциальных инвесторов, поскольку они потенциально облегчат и удешевят их строительство и дальнейшую эксплуатацию в данной части афганской территории.

В-четвертых, предлагаемый Узбекистаном маршрут проходит по наиболее густонаселенным районам Афганистана, где **сосредоточена основная часть населения** страны.

В непосредственной близости от данного коридора расположены **8 из 10** крупнейших



¹⁴³ <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11212>

¹⁴⁴ Юсупов, Д. "Торговля и логистика в Центральной Азии: новые воз
2021, стр. 59-73.

по численности населения афганских городов и провинций: **Кабул** (3 млн. чел), **Мазари-Шариф** (300 тыс.), **Джелалабад** (200 тыс.), **Кундуз** (160 тыс.), **Газни** (140 тыс.), **Балх** (114 тыс.), **Баглан** (108 тыс.), **Гардез** (103 тыс.) и др.¹⁴⁵.

Это усиливает **не только коммерческую, но и социально-экономическую значимость проекта**, поскольку рассматриваемый маршрут значительно упростит транспортное обеспечение указанных регионов, в частности, доставку товаров народного потребления, продовольствия, ГСМ, а также вывоз готовой продукции.

В-пятых, предлагаемый нами проект имеет более дальновидный характер, поскольку в перспективе он будет выгодным не только для Узбекистана, Афганистана, Пакистана, но и для Китая и Индии. Это придает ему особую значимость с учетом огромного рынка этих стран и их колоссального экономического потенциала.

Так, данный проект гармонично вписывается в перспективы формирования активно продвигаемого Китаем проекта «Китайско-пакистанский экономический коридор» (КПЭК)¹⁴⁶.

Кроме того, он в перспективе может быть состыкован с железной дорогой «Китай-Кыргызстан-Узбекистан» и далее после Пакистана может быть присоединен к железнодорожной системе Индии.

В-шестых, проект Узбекистана выгоден также с точки зрения удобств, связанных со стыковкой двух колеи железных дорог (*советской и пакистанской*), тогда как альтернативный маршрут предполагает связку трех разных типов колеи (*советской, иранской и пакистанской*).

Справочно: В Афганистане на правительственном уровне утверждён стандарт железнодорожной колеи - 1435 мм. По итогам проведенных переговоров, афганская сторона согласовала реализацию проекта (Термез – Наибабад – Логар – Харлачи) с колеёй в 1520 мм.

В-седьмых, другая отличительная черта проекта узбекской стороны заключается в том, что он устраивает практически всех государств постоянных-членов Совбеза ООН (*РФ, КНР, США, Великобритания, Франция*), а также страны Залива¹⁴⁷.

В свою очередь, альтернативный обводной путь, пролегающий вокруг центральной части Афганистана, имеет ряд недостатков:

¹⁴⁵ <https://countrymeters.info/ru/Afghanistan>

¹⁴⁶ Назаров, Ш. "Инвестиционные проекты и их реализация в регионе." Экономика и управление, 2022, стр. 88-102.

¹⁴⁷ Davis, M. "Transport Corridors and Regional Stability: The Case of Afghanistan." International Security Studies, 2020, pp. 33-50.

- они связывают между собой торговые рынки с наименьшим потенциалом развития (страны Ближнего Востока, Залива, Южная Европа с полуостровом Индостан);

- маршрут пролегает по холмистой местности, что априори предусматривает строительство большого количества мостов, путепроводов и тоннелей различного объема и степени нагрузки;

- казахстанской стороной, при определении стоимости своих проектов, абсолютно не учтены расходы по автоматизации управления сложной системой ж/д инфраструктуры.

В проекте узбекской учтены все расходы передовых технологий устройств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), микро-процессорная централизация (МПЦ) связи.

Все эти параметры были успешно внедрены в реализованный проект железной дороги «Хайратон – Мазари-Шариф» в 2010г.

Помимо всего этого, реализация обводного пути сталкивается с растущими рисками обострения военно-политической обстановки вокруг Ирана, в связи с осложнением ситуации на Ближнем и Среднем Востоке, вокруг Ормузского пролива¹⁴⁸.

Реализация проекта предполагает значительные риски по причине введенных против Ирана санкций со стороны США и стран ЕС, которые еще более усилились после военных ударов Тегерана по Израилю в апреле 2024 г., участия Тегерана в конфликте в Украине на стороне РФ, а также с учетом ускорения ядерной программы Исламской республики.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что успешная реализация предлагаемого Узбекистаном проекта железной дороги «Термез-Найбабад-Логар-Харлачи» не только свяжет между собой регионы Центральной и Южной Азии, будет способствовать развитию Афганистана, но и определит будущую безальтернативную парадигму экономических взаимоотношений

в обширном регионе и укрепит роль инвесторов в международных цепочках поставок.

¹⁴⁸ Miller, R. "Investment Opportunities in Central Asian Infrastructure Projects." Global Investment Journal, 2021, pp. 66-80.