

## **Место Афганистана в системе транспортных коммуникация Центральной Азии**

*Б. Дружный*

Великий Шелковый Путь в эпохи древнего мира и средних веков являлся беспрецедентной по своим масштабам сухопутной дорогой, проходившей по территории всего евразийского материка. Данный путь был проложен во 2 веке до н.э. и соединял европейские цивилизации Средиземноморья с Китаем, проходя по территории всей Средней Азии. Стоит отметить, что данный путь представлял собой разветвленную сеть дорог – от границ Китая, далее двумя путями в обход пустыни Такла-Макан. Дороги шли по территории современных Индии, Афганистана, Ирана, Казахстана...практически все страны центральной Азии были связаны с Великим Шелковым Путем. Изначально ведущую роль в основании подобного пути сыграли завоевательные походы Александра Македонского, сближение цивилизаций Европы и Азии и последующая торговля шелком, который был чрезвычайно ценным товаром в Европе. Считается, что импортным товаром для Китая, который являлся главным экспортером шелка, служили породистые арабские лошади. Так или иначе, Великий Шелковый Путь стал важнейшим путем Евразии – каналом торговли, передачи технологий между странами. Более того, Великий Шелковый Путь стал фактором развития и обогащения стран, через которые он проходил. Обслуживание такого масштабного объекта осуществлялось силами государств, городов и поселений, по территории которых проходил путь, так как они прекрасно осознавали роль Шелкового Пути в собственном развитии и процветании, в частности, ведения торговли с другими странами. Стоит отметить, что при торговле по Шелковому Пути существовало множество посредников, так как длина пути делала более целесообразным перепродажу товаров на ключевых торговых пунктах, а не путешествие через весь материк. Этот факт еще больше увеличивает роль среднеазиатских держав в евразийской интеграции посредством торговли.

Однако в 15-16 веке с приходом эпохи Великих Географических Открытий континентальные пути пришли в упадок – сообщение с Европой с этих пор стало осуществляться по морю. Возможность перевозить большие объемы грузов, чем по суше, а также относительная быстрота морского передвижения стали факторами,

приведшими к тому, что торговля по Шелковому Пути пришла в упадок. Еще одним преимуществом перевозок товаров по морю стало то, что весь процесс перевозки был под контролем одной стороны, в то время как при перевозке по Великому Шелковому Пути товары не раз переходили из рук в руки, пока достигали места назначения.

На протяжении 20 века основным игроком на территории Средней Азии был СССР. Хотя Советский Союз играл большую роль в интеграции регионов в пределах своей территории, но активного взаимодействия с другими государствами не было. Закрытость СССР препятствовала возобновлению масштабного движения через континент – Шелковый Путь остался лишь частью истории.

Распад Советского Союза на суверенные государства и начало курса либерализации экономики и общественно-политической системы во многих из этих стран сделало возможным создание новых проектов интеграции на пространстве евразийского континента. На сегодняшний день в развитии подобного пути заинтересованы многие участники международных отношений, однако особенно актуальным проект «Нового Шелкового Пути» является для стран Средней Азии. Для многих из них проведение транспортных путей и развитие торговли означает преодоление серьезного экономического отставания, приток капитала и выход на новый уровень развития. Какие же конкретные выгоды несет возрождение Великого Шелкового Пути? Целью данной работы является исследование позиции ряда стран Евразии относительно создания торговых, транспортных путей. Задачи в рамках подобной темы – выявление предполагаемых преимуществ и доходов стран от участия в транспортных проектах, а также рисков и издержек, связанных с подобной интеграцией. Также в статье будет рассмотрена динамика работы по созданию транспортных коридоров на территории Евразии.

Для подробного изучения ситуации целесообразно рассмотреть по отдельности ряд государств, задействованных в проекте возрождения Шелкового Пути.

### **Транспортная изоляция Средней Азии**

Экономическое развитие стран региона Средней Азии является замедленным из-за значительного «экономического расстояния» с крупными мировыми рынками – к примеру, Европы и Китая - то есть, из-за больших издержек достижения этих рынков. Механизмом решения проблемы может быть как строительство инфраструктуры

(транспортных путей), так и повышение качества и снижение издержек их обслуживания (облегчение таможенного режима, а также борьба с задержкой сроков).

Система дорожного сообщения стран Центральной Азии включает около 66000 км магистральных дорог, из которых 29000 км являются главными каналами трансграничных перевозок. Большая часть основных автомобильных дорог направлена с севера на юг, при этом транзит узбекских товаров осуществляется, в основном, через территории Казахстана и России. Существует один основной коридор А-40 – автомобильная магистраль, пересекающая регион с востока на запад, которая связывает города Ташкент и Алматы, с ответвляющимися дорогами в Китай и Туркменистан. Сообщение с Китаем ограничивается пока одним железнодорожным коридором (пункт «Достык» на казахско-китайской границе).

Существенным минусом большей части автомобильных дорог в регионе является то, что они находятся в плохом состоянии. Основные причины этого сводятся к: 1) недостатку бюджетных средств на техническое обслуживание дорог; 2) старым техническим стандартам, которые применяются при ремонте и общем эксплуатации; 3) недостаточному использованию новых технологий строительства и содержания дорог.

Система железнодорожного сообщения стран Центральной Азии простирается более чем на 22000 километров. Казахстан является страной – лидером в этом плане, так как его железнодорожная система самая крупная и развитая – 66% от общей протяженности железнодорожных путей региона, а также 84% всех грузовых перевозок. Что касается Узбекистана, то по его территории проходит около 18% региональных железнодорожных путей, на долю которых приходится около 11% всех перевозок. Туркменистан стоит на третьем месте с примерной долей железнодорожного полотна приблизительно 12% от региональной. По совокупной доле региональных перевозок Туркменистан покрывает лишь 4%.

### **Афганистан - ключ к преодолению транспортной изоляции региона**

Афганистан можно назвать центром Азии – эта страна имела огромное геополитическое значение на Великом Шелковом Пути, находясь между Китаем и Индией с одной стороны и странами Западной Европы с другой. Географическое положение страны между Центральной и Южной Азией и арабским востоком является

существенным преимуществом – только лишь оно позволяет ему играть важную роль в экономических и политических отношениях между субъектами международных отношений в регионе. Однако развитию страны чрезвычайно мешает тот факт, что на сегодняшний момент Афганистан является одним из самых нестабильных государств в регионе и в мире. Главным фактором нестабильности остается продолжающаяся с 1978 г. гражданская война, практически полностью разорившая страну. Введение войск Советским Союзом, военные действия, деструктивный во многих смыслах режим талибов (ограничивавший развитие некоторых отраслей), почти полное уничтожение легальной экономики и рост доходов целой страны от наркоторговли – все эти факторы сделали Афганистан «мертвой зоной» в Средней Азии. Однако, Афганистан не теряет своего ключевого значения в проекте Нового Шелкового Пути, так как именно через него пролегают самые перспективные маршруты. Следовательно, на поверхности лежит вывод о том, что развитие транзитных путей в Афганистане является важным направлением развития не только для самой страны, но и для соседей.

Остановимся подробнее на ситуации с железнодорожным транспортом, так как именно железнодорожный транспорт является наиболее эффективным для трансграничной торговли, перевозки больших объемов грузов. Следует отметить, что проекты железнодорожного строительства на территории Афганистана – идея далеко не новая. Еще в 1879 году, после того как королева Виктория стала Императрицей Индии, британцы начали строительство железной дороги по направлению к Кандагару, однако когда они продвинулись до г. Кветты, Абдуррахман Хан, бывший эмиром Афганистана, воспротивился проекту построения британцами железной дороги. Следующий проект был задуман уже афганским крупным предпринимателем Гуламом Сарваром Нашером в 1960-х годах – проведение железной дороги с севера страны, из Кундуза близ границы с Узбекистаном до Ширхан-Бандар, однако правительство СССР не дало разрешения на реализацию проекта. Только в 1980-х годах СССР принялся за строительство железнодорожных объектов в Афганистане – была построена железнодорожная ветка Термез – Хайратон для доставки военных грузов с территории Узбекистана. Данная ветка стала важнейшей транспортной артерией грузоперевозок. Вторая ветка, построенная в это время из Кушки была очень короткой и выполняла скорее техническую функцию поддержки при строительстве автодороги Кушка – Герат – Кандагар. В 1970-х годах

также планировалось построить железную и автомобильную дорогу из Ирана в Пакистан, отрезок который должен был пролегать через Афганистан (Герат – Кандагар и Чаман). Этот проект был весьма выгоден Ирану, который даже готов был предоставить помощь Афганскому государству в проведении ответвлений путей к Кабулу, что потенциально давало Афганистану выход к морю через иранские порты. Однако все планы по проекту сорвала начавшаяся война.

В 21 веке, особенно после разгрома режима Талибан, интерес к строительству транспортных путей через Афганистан снова возрос. Афганское государство осознает чрезвычайную значимость торговых путей для собственного развития, т.к. регулярно сталкивается с издержками из-за неразвитости этого сектора, к тому же, связь торговых коридоров с развитием экономики очевидно – к примеру, более развитая инфраструктура находится именно в афганских приграничных городах, стоящих на торговых путях.

Транспортный коридор с Узбекистаном через Хайратон долгое время являлся единственным крупным железнодорожным каналом торговли Афганистана, и по настоящее время остается ключевым. Однако следует отметить, что на этот участок обладает ограниченной пропускной способностью, что при растущем товарообмене создает значительное напряжение и приносит убытки. Узбекская сторона часто задерживает грузы, идущие в Афганистан и из него по ряду причин – подозрение в перевозке контрабанды, наркотиков и т.д. К тому же, отрицательное значение имеют и бюрократические проволочки и отсутствие важных элементов инфраструктуры на афганских терминалов – на момент 2010 года у Афганистана отсутствовал даже локомотив, производящий перестановку вагонов на станции для разгрузки. Несмотря на общие сложности вокруг транспортного коридора между Афганистаном и Узбекистаном, и жесткими таможенными нормами, введенными Узбекистаном в частности, Узбекское государство весьма заинтересовано в поддержании этого пути и, по возможности, сохранения монополии на перевозки. К примеру, проект расширенного сообщения на границе с Узбекистаном – строительство железной дороги Хайратон – Мазар-Шариф был изначально предложен Германией в 2008 году, которой требовалось наладить канал снабжения собственного контингента войск, дислоцированных на севере страны. Узбекистан, который до этого момента совершенно не вел деятельность по расширению коридора на этом направлении, сразу же приступил к строительству расширенной железнодорожной ветки на линии

Хайратон – Мазар-Шариф собственными силами, взяв займ в Азиатском Банке Развития. Дорогу планировалось построить к концу 2010 года, однако к этому сроку она еще не введена в полную эксплуатацию. Итак, чтобы избежать накопления грузов на границе на этом участке следует задействовать вышеупомянутую расширенную линию, а также построить дополнительные терминалы на афганской территории. Стоит отметить, что данное направление транспортного пути является весьма перспективным ввиду уже имеющейся инфраструктуры (следовательно, необходимости меньших затрат); статистические данные также являются довольно обнадеживающими – в период с 2005 по 2010 товарооборот по этому маршруту был увеличен на 400%.

### **Соседи: партнеры и соперники**

Параллельно осуществляются проекты с другими странами. В частности, Иран является влиятельным региональным игроком, весьма заинтересованным в развитии транспортной системы Афганистана для вывода грузопотоков через его территорию на восточные и северные направления. В 2008 году была построена железная дорога из Ирана (Хаф) до Афганистана (Герат). Иранская сторона была фактически единственным спонсором этого строительства. Стоит отметить, что посредством осуществления данного проекта Иран стремится получить доступ к залежам полезных ископаемых на западе Афганистана. Это также подтверждается начавшейся реализацией еще одного проекта, на этот раз совместного и гораздо более масштабного. Речь идет о строительстве дороги из Таджикистана в Иран, предложение по возведению которой впервые прозвучало еще в мае 2007 года. Идею озвучил президент Таджикистана Эмомали Рахмон. Таджикистан заинтересован в наличии подобного транспортного коридора, т.к. узбекистанская государственно-акционерная железнодорожная компания «Узбекистон Темир Йуллари», являющаяся монополистом перевозок в Узбекистане, часто задерживает перевозку грузов. Согласно этому проекту, железную дорогу планируется пустить по маршруту Колхозабад – Нижний Пяндж (через Таджикистан), далее через города Кундуз–Мазари, Шариф и Герат (Афганистан) и после этого в Иран (Мешхед).

Что касается перспектив этих проектов и сотрудничества стран по вопросу Афганского развития, они были рассмотрены на прошедшей в 26-27 марта 2012 года в

Душанбе пятой Региональной конференции экономического сотрудничества по Афганистану (RECCA-V). Одним из главных направлений конференции стало экономическое восстановление Афганистана и его включение в региональную интеграцию путем реализации транспортных и энергетических инфраструктурных проектов. В частности, Иран и Таджикистан подтвердили строительство железной дороги из Ирана в Таджикистан через Афганистан. Кроме того, по словам президента Таджикистана, Эмомали Рахмона, в будущем планируются такие проекты, как присоединение ветки Туркменистан-Афганистан (идущей из г. Кушка в Туркменистане), а также соединение этой железнодорожной сети с Киргизией и Китаем.

Существуют также перспективные проекты в сфере энергетики, на данный момент обсуждаются проекты газопровода Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия (TAPI), ЛЭП CASA-1000, которая будет обеспечивать поток энергии из Киргизии и Таджикистана в Афганистан и Пакистан. Еще один крупный проект в системе энергетики – это ЛЭП по маршруту Рогун – Мазори-Шариф – Герат – Мешхед (из Таджикистана в Иран). Это позволит обеспечить растущую инфраструктуру Афганистана электроэнергией.

Основными партнерами Афганистана в развитии транспортных и инфраструктурных проектов являются Таджикистан и Иран. Именно эти страны спонсируют строительство важнейших транспортных объектов в Афганистане. Помимо проектов дорожного сообщения по этому маршруту предполагается проведение нефтепровода и трубопровода по перекачке воды, которая также является ценным ресурсом в регионе.

Как же рассматривают другие участники международных отношений в регионе деятельность в Афганистане? Активно действующими игроками являются – с одной стороны, Узбекистан, который расширяет северный коридор, с другой стороны – Иран и Таджикистан, работающие над тройственным транзитным проектом. Узбекистан традиционно имеет прибыль от грузопотоков из Афганистана, а также от грузов, направляемых НАТО на территорию страны. В связке Иран – Афганистан – Таджикистан участники получают выигрыши в виде выхода к границам Китая на востоке через Таджикистан, выхода к морским портам через Иран, а также потенциальной разработки промышленности Афганистана (особенно горнодобывающей).

В отношении транспортных проектов в регионе проявляются также интерес других соседних держав: Пакистана, Индии и России. В отдаленной перспективе Пакистан получает прямой доступ на рынки европейских, центрально - азиатских стран и России в обход Суэцкого канала. Что касается Индии, то она не остается проигравшей стороной. Единственным государством, которому подобный проект может принести вред, становится Россия. Ее убытки происходят из технических особенностей железнодорожного строительства. Ранее у России существовала возможность включения Афганистана в железнодорожную сеть, связанную с самой Россией – в этом случае российская сторона оборудовала бы афганские дороги российской техникой, следовательно, можно было бы пустить значительную часть грузопотока из Афганистана на север, через российские точки транзита. Этого можно было бы достичь путем создания системы «ширококолейных» железных дорог - с широкой колеи 1520 мм. Однако, так как теперь ведущие железнодорожные проекты осуществляются в сотрудничестве с Ираном, железные дороги строятся шириной в 1435 мм, что устраняет возможность России ввести собственный технический стандарт в этом регионе, получая частичный контроль над грузопотоками.