

ӘЛ-ФАРАБИ АТЫНДАҒЫ ҚАЗАҚ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ

**«ЛОГИСТИКА ГЕОСАЯСАТЫ:
ӘЛЕМДІК ЖҮЙЕДЕГІ
ОРТАЛЫҚ АЗИЯНЫҢ КӨЛІК ДӘЛІЗДЕРІ»**

**“GEOPOLITICS OF LOGISTICS:
TRANSPORT CORRIDORS OF
CENTRAL ASIA IN THE GLOBAL SYSTEM”**

**«ГЕОПОЛИТИКА ЛОГИСТИКИ:
ТРАНСПОРТНЫЕ КОРИДОРЫ ЦЕНТРАЛЬНОЙ
АЗИИ В МИРОВОЙ СИСТЕМЕ»**

Алматы, 2025

УДК656(069)

ББК39.1

Л65

Баспаға әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университеті Халықаралық қатынастар факультетінің Ғылыми кеңесінің шешімімен 2025 жылғы 8 сәуірдегі №__ хаттама негізінде ұсынылған

Бұл жинақ Қазақстан Республикасы Ғылым және жоғары білім министрлігінің Ғылым комитеті тарапынан гранттық қаржыландырылған АР19679313 «Баламалы көлік дәліздерін қалыптастыру жағдайында Қазақстанның транзиттік-көліктік әлеуетінің бәсекеге қабілеттілігі» атты жобасы аясында дайындалды.

Редакциялық алқа:

Жекенов Д.Қ., Ауган М.Ә., Әліпбаев А.Р., Бюжеева Б.З., Ермекбаев А.А., Джақубаева С.Т., Мухаметжан А.Е.

Л65 «Логистика геосаясаты: әлемдік жүйедегі Орталық Азияның көлік дәліздері». Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция материалдарының жинағы. 2025 жыл 4 сәуір -Алматы: TOO "COMPASS LAND" - 348 б.

ISBN 978-601-311-212-1

Бұл ғылыми еңбектер жинағы – «Логистика геосаясаты: әлемдік жүйедегі Орталық Азияның көлік дәліздері» атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының материалдары. Ұсынылған материалдар Орталық Азияның жаһандық экономикадағы алатын орны мен рөлін сараптауға, халықаралық көлік дәліздерін дамытудың геосаяси қыр-сырын талқылауға, аймақтық логистикалық инфрақұрылымды жетілдіру жолдарын айқындауға және Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттыру жолдарына қатысты көкейкесті мәселелердің шешімін іздестіруге арналған.

Жинаққа ұсынылған материалдар азды-кем редакциялық өңдеуден өтті. Редакция алқасы барлық авторларға ұсынылған мақалалары үшін алғыс білдіреді.

УДК656(069)

ББК39.1

ISBN 978-601-311-212-1

© TOO "COMPASS LAND", 2025

© Коллектив авторов, 2025

МАЗМҰНЫ

АЛҒЫ СӨЗ	6
СУЛТАНОВ Б.К.	8
Логистическая стратегия Казахстана в условиях мировой непредсказуемости	
RAGIP KUTAY KARACA	13
Visit to Kazakhstan and the Strategic Relevance of the Middle Corridor	
SHARMA RAJ KUMAR	30
India & Central Asia: A Review of 20 th Century Ties	
КУРМАНОВ З. К.	38
Кыргызский транспортный коридор, его возможности и значение при реализации китайской доктрины “Один пояс-один путь”	
АУЕЛЬБАЕВ Б.А.	40
Ситуация на Южном Кавказе	
ЙОЛЧУЕВ О.	43
Азербайджан как место стыка транспортных артерий внутриконтинентального значения	
УМАРОВА Н.Б.	49
Вызовы и возможности активизации южного направления транзита для Центральной Азии	
ПАРХОМЧИК Л.А.	57
Стратегия региональной связности: Центральная Азия в новой логистической архитектуре	
ÖMER KUL	62
Yeni İpek Yolu’nun Türk Dünyası Ekonomileri Üzerine Etkileri	
ТЮЛЕБЕКОВА Д.Б., ХАЙБРАХМАНОВ Т.	97
Влияние интеграционных процессов в Центральной Азии на развитие транспортной инфраструктуры в регионе	
СОКОЛОВА Т.Д.	106
ESG-трансформация как фактор устойчивой логистики	
ЖЕКЕНОВ Д.Қ., МУХАМЕТЖАН А.Е.	110
Аймақтың логистикалық дамуындағы «Қытай-Қырғызстан-Өзбекстан» теміржолының рөлі	
АУГАН М.А., НЫШАНБАЕВ Н.Қ.	119
Теңізге шыға алмайтын және трансконтиненталды мемлекет ретіндегі Қазақстанның транспорттық саясаты: геосаяси шектеулер мен стратегиялық мүмкіндіктер	
ӘЛІПБАЕВ А.Р. БӨЖЕЕВА Б.З.	129
Көлік және логистика саласындағы қазақ-өзбек ынтымақтастығы: мүмкіндіктері мен болашағы	
ЕРМЕКБАЕВ А.А., ФРАНСУА МИШЕЛЬ ЭН ФАРНИР	144

Сравнительный анализ транспортных маршрутов в рамках инициативы «Один пояс, один путь»:экономический потенциал и геополитические риски	
ЖАКУБАЙЕВА С.Т., УТЕБАЙЕВА А.	149
Logistics Performance of Kazakhstan and Prospects for Kazakhstan–Iran Cooperation in the Transport and Logistics Sector	
ПРИВАЛОВА О.А., КОНЫРТАЕВА К.Б.	156
Цифровизация и контроллинг в закупочной деятельности организации	
ШОКЕНОВ Б.С., ТӨЛЕГЕНОВ Т.З.	163
Халықаралық қатынастарды нығайтудағы Қазақстан әуе жолының қысқаша тарихы	
ЕРНИЯЗОВ Д.К.	169
Перспективы развития Арало-каспийского маршрута и Центральной Азии в рамках проекта трансконтинентального маршрута Европа - Индия	
KOSHKINA O., YURZHENKOVA A.	176
Analysis of logistics risks in the USA and Kazakhstan	
МАКАШЕВА К.Н., УЛАНОВА Р.Э.	188
Сотрудничество Франции и КНР в области возобновляемых источников энергии: совместный вклад в достижение целей устойчивого развития и углеродной нейтральности	
МОВКЕБАЕВА Г.А., ЮРЛОВА Д.А.	196
Россия и Центральная Азия: геополитические приоритеты и конкуренция транспортных коридоров в условиях новой мировой трансформации	
ЖҰМАН Ж., ӨМІРЗАҚОВ Б.	205
Қазақстаннан шетелге уран тасымалдаудың жай күйі мен келешегі	
ҮЕРІМПАШЕВА А.	214
India vs. China: Strategic corridors and the global implications of competing infrastructure initiatives	
БАКУШИКОВА Г., НУРБАЙ А.	225
Geopolitics of logistics: transport corridors of Central Asia in the world system – the strategic role of the EU’s global gateway	
DELOVAROVA L.F., TURARBEKOVA D. BAKHYTZHANOVNA	232
Central Asia as a strategic hub for brics in the context of global supply chains	
ХАМЗАЕВА А.В.	242
Логистический потенциал Казахстана в рамках инициативы «Экономического пояса Шелкового пути»: проблемы реализации и пути повышения экономической отдачи	
БЮЖЕЕВА Б.З., АМАНТАЙҚЫЗЫ З.	253

Қазақстан мен Еуропалық Одақ: көлік саласындағы стратегиялық серіктестік	
ИДРЫШЕВА Ж.Қ., ӘБДІШҮКІРҰЛЫ Д.	261
Түркияның сыртқы саясатындағы Орталық Азия: тарихи контекст, стратегиялық мүдделер және болашақ перспективалар	
ПАРПИЕВ С.М.	268
Сравнительный анализ геополитических интересов внешних держав в портовой инфраструктуре Каспийского региона	
МАКАШЕВА К.Н., НИГМАТУЛИН Д.Р.	287
Сепаратизм как фактор геополитического противостояния	
UTEGENOVA R.A., LIANG SHAO	294
Strategic competition and cooperation in Central Asia's transport corridors: the New Silk road and beyond	
YERIMPASHEVA A., LYU ZHILEI	298
Belt And Road transport networks: Central Asia's gateway to global trade integration	
АЛИПБАЕВ А.Р., ЛЮ ЮЦИ	307
Роль Таджикистана в китайской инициативе "Один пояс, один путь"	
БЮЖЕЕВА Б.З., МА СЯОЯНЬ	317
Китайско-узбекское сотрудничество в транспортно-логистической сфере: проблемы и перспективы	
АПСАТТАРОВА Г.А.	324
Өзбекстанның спорттық жетістіктері – жұмсақ күштің құралы ретінде	
HOR KA WAI CHRISTOPHER, KYDYRBЕК FARANGIS	332
Kazakhstan's pivotal role in the middle corridor: from bottleneck to bridge in Eurasian transit	
БАЙСАЛБЕК О.А.	342
Түрікменстанның Орталық Азиядағы логистикалық рөлі	

АЛҒЫ СӨЗ

Құрметті оқырман! Сіздерге ұсынылып отырылған жинақ – әл-Фараби атындағы ҚазҰУ-дің Халықаралық қатынастар факультетінде 2025 жылдың 4 сәуірінде өткен «Логистика геосаясаты: әлемдік жүйедегі Орталық Азияның көлік дәліздері» атты халықаралық ғылыми конференцияның жемісі.

Бұл халықаралық ғылыми конференция ҚР Ғылым және жоғары білім министрілігінің гранттық қаржыландыруымен АР19679313 «Баламалы көлік дәліздерін қалыптастыру жағдайында Қазақстанның транзиттік-көліктік әлеуетінің бәсекеге қабілеттілігі» атты ауқымды жобаның аясында жүргізілген зерттеу жұмысы нәтижелерінің бір тармағы болып табылады.

Осы басылымның беттерінде сіз конференцияда талқыланған негізгі мәселелерге арналған жетекші ғалымдардың, сарапшылар мен осы саладағы қызметкерлердің баяндамалары мен мақалаларын таба аласыз. Конференция барысында Орталық Азияның жаһандық экономикадағы рөлі, көлік дәліздерін дамытудың геосаяси аспектілері, логистикалық инфрақұрылымды жетілдіру және Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттыру жолдарына қатысты көкейкесті мәселелер басты назарда болды.

Сіздерді жинақтың мазмұнымен таныстыруды жалғастыра отырып, оның тәжірибелік бағытын атап өткіміз келеді. Жинақта теориялық зерттеулерден басқа, жетекші логистикалық компаниялар мен сала сарапшыларының тәжірибесіне негізделген нақты жағдайлар, аналитикалық шолулар мен нақты ұсыныстар бар. Сіздер көлік инфрақұрылымын дамыту, логистикалық үдерістерді оңтайландыру және жүк тасымалдау саласында инновациялық технологияларды енгізу бойынша жобаларды табысты іске асырудың мысалдарын таба аласыздар. Жинақта халықаралық ынтымақтастық мәселелеріне ерекше назар аударылды. Қазақстанның көрші елдермен және әлемдік көлік қызметтері нарығындағы негізгі ойыншылармен өзара іс-қимыл мүмкіндіктері қаралды. Қазақстанның "Бір белдеу, бір жол" бастамасы сияқты ірі халықаралық көлік жобаларына қатысу мүмкіндіктері талданды және осы жобалар шеңберінде елдің транзиттік әлеуетін пайдалану тиімділігін арттыру жолдары ұсынылды.

Мұнда сіздер аймақтың көлік инфрақұрылымының қазіргі жағдайы, негізгі жүк бағыттары, кедендік рәсімдер және осы аймақта бизнес жүргізу үшін маңызды басқа аспектілер туралы ақпаратты таба аласыздар. Осы ретте жинақ материалдары Көлік және логистика саласында жұмыс істейтін мамандар үшін ғана емес, Орталық Азиямен сауда байланыстарын дамытуға мүдделі бизнес өкілдері үшін де пайдалы болатынына сенімдіміз.

Бұл жинақ оқырмандардың кең ауқымына: Қазақстан мен Орталық Азияның көлік-логистика саласына маманданған зерттеушілерге, мемлекеттік қызметшілерге, көлік саласының мамандары мен студенттерге, магистранттарға және докторанттарға арналған. Ол жаңа идеяларды ынталандыруға және өңірдің көлік дәліздерін дамыту және Қазақстанның халықаралық логистикалық жүйедегі ұстанымын нығайту үшін жаңа мүмкіндіктер ұсынуға арналған. Осы жинақта ұсынылған материалдар Қазақстанның транзиттік әлеуетін ашуға бағытталған ғылыми зерттеулер мен тәжірибелік шараларды қолдаудың маңыздылығын атап өткеніне сенімдіміз.

Мақалалар мен баяндамаларда ұсынылған пікірлер мен тұжырымдар тек авторларға тиесілі және ұйымдастыру комитетінің көзқарасымен сәйкес келмеуі мүмкін екенін ескеру маңызды. Осыған қарамастан, бұл жұмыстардың барлығы Қазақстан мен Орталық Азияның көлік-логистикалық саласын дамытуға бағытталған сындарлы диалог пен жемісті пікірталас үшін негіз болатыны хақ.

Осы халықаралық ғылыми конференцияны өткізуге және жинақты жасауға үлес қосқан барлық ұйымдастырушыларға, авторларға және сарапшыларға шын жүректен алғысымызды білдіреміз. Сіздердің еңбектеріңіз Қазақстанның транзиттік әлеуетін арттыруға және өңірдің көлік-логистикалық инфрақұрылымын дамытуға айтарлықтай әсер ететіні анық. Бұл басылым Сіздер үшін Қазақстан мен Орталық Азияның көлік дәліздерінің қазіргі жай-күйі мен даму болашағын терең түсінуге мүмкіндік беретін пайдалы әрі қызықты ақпарат көзі болады деп үміттенеміз.

Сіздерге жағымды да жемісті оқу тілейміз!

**Бас редактор,
әл-Фараби атындағы ҚазҰУ-дың
қауымдастырылған профессоры,
AP19679313 «Баламалы көлік дәліздерін
қалыптастыру жағдайында Қазақстанның
транзиттік-көліктік әлеуетінің бәсекеге қабілеттілігі»
атты жоба жетекшісі,
Жекенов Д.К.**

Умарова Наргиза Баходировна,
Старший научный сотрудник
Института перспективных международных исследований (ИПМИ)
Университета мировой экономики и дипломатии Ташкент, Узбекистан
e-mail: nargiza.umarova@iais.uz

ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ АКТИВИЗАЦИИ ЮЖНОГО НАПРАВЛЕНИЯ ТРАНЗИТА ДЛЯ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Аннотация. В современных геополитических реалиях Центральная Азия стремится восстановить свою историческую роль сухопутного транспортного узла, облегчающего связи между крупными экономическими центрами мира. Актуализированы торговые маршруты в южном направлении. Узбекистан, Туркменистан, Казахстан продвигают собственные проекты, включая железные дороги, газопроводы и линии электропередач через Афганистан. Растущая динамика взаимодействия большинства государств региона с Кабулом в сфере транспортной логистики отражает их стремление к диверсификации внешней торговли и налаживанию эффективных поставок на обширный рынок Южной Азии.

К транзитным возможностям Афганистана привлечено внимание таких влиятельных держав, как Россия, Китай, Индия и Иран, что может усилить геополитическое соперничество между ними. В статье рассмотрены потенциальные последствия такого сценария для долгосрочных интересов государств Центральной Азии в отношении Афганистана. Представлены рекомендации по минимизации возможных рисков и подчеркнута необходимость проводить согласованную региональную политику по развитию южного транзитного направления на взаимовыгодной основе.

Ключевые слова: Центральная Азия, Афганистан, Иран, транспортный коридор, железная дорога

Введение

После начала войны в Украине странам Центральной Азии представилась возможность снизить свою транзитную зависимость от России за счет активной диверсификации внешнеторговых потоков. При этом особое внимание уделено развитию южного направления транзита, где прочную позицию занимает Иран, обеспечивающий географически замкнутой Центральной Азии доступ к теплым водам Индийского океана. Через иранскую территорию проходят несколько ключевых международных транспортных маршрутов, соединяющих наш регион с Европой и Ближним Востоком сухопутными и морскими путями. Однако в последние годы Афганистан также пытается зарекомендовать себя в качестве межрегионального транзитного узла, о чем свидетельствуют решительные действия правительства Талибан по реализации крупных транспортных инициатив в партнерстве с ближними соседями (*TOLOnews*, 2024).

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 таких 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 градоформирующими центрами – Россией и Китаем (Turkic World, 2024). 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 (EADaily, 2023). Создание железнодорожного сообщения между Туркменистаном и Афганистаном также даст импульс развитию Лазуритового коридора, инициированного в 2012 году при активной поддержке Турции и Азербайджана (Реджепова, 2021).

Активизация стран Центральной Азии в сегменте трансафганских коммуникаций сам по себе тренд положительный, так как дает возможность полноценному раскрытию транзитного потенциала региона, а также существенные экономические и геополитические преимущества. С другой же стороны, центральноазиатские государства в порыве новых транспортных инициатив могут вступить в конкуренцию друг с другом, или стать заложниками конкурирующих интересов крупных держав. В статье рассмотрены потенциальные последствия таких сценариев для долгосрочных интересов государств Центральной Азии в отношении Афганистана.

Сбор данных осуществлен методом контент-анализа, на основе которого проведен качественный разбор научных и аналитических публикаций, экспертных выступлений, докладов, материалов СМИ.

Торговые маршруты в Афганистан

В июле 2024 года Ашхабад и Астана договорились о совместном продвижении Трансафганского железнодорожного коридора по маршруту «Торгунди-Герат-Кандагар-Спин-Булдак» (Премьер-министр РК, 2024). После состоялись туркменско-афганские переговоры в Кабуле, где делегация «Туркмендемирёллары» (Туркменские железные дороги) выразила готовность профинансировать строительство железной дороги из станции Торгунди (Афганистан) до Герата (News Central Asia, 2024). 11 сентября 2024 года в торжественной обстановке начата закладка первого участка анонсированного объекта – 22-километровой железнодорожной линии «Торгунди-Санобар» (Туркменистан сегодня, 2024).

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, на наш взгляд, 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» (*TOLOnews*, 2024). Вместе с Индией Исламская Республика давно предпринимает практические действия в этом направлении. О них речь пойдет в следующих главах.

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, к примеру, проектировалась железная дорога «Термез-Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар». Согласно подсчетам, к 2030 году грузопоток по новому маршруту составит около 22 миллиона тонн в год. Основная его часть будет сформирована за счет транзита (Umarova, 2024).

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 (*Известия*, 2024). Им, с позиции Москвы, должна стать Трансафганская магистраль.

Пару лет назад талибы призывали Россию и Казахстан присоединиться к реализации данного проекта (*TACC*, 2023). 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.

Далеко идущие планы России

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 трансафганских маршрутов, но и газопровода Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия (ТАПИ), строительство которого было возобновлено в сентябре 2024 года (*Turkmenportal*, 2024).

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 (Министерство транспорта РУ, 2022). Спустя год стороны подписали меморандум о его реализации (*Dunyo*, 2023). 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 (*Interfax*, 2024). 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.

Взаимодействуя с правительством Талибан, Москва раз за разом актуализирует вопрос внутриафганского урегулирования (Совет безопасности РФ, 2024). Такая позиция перекликается с далеко идущими планами РФ по активизации торгово-экономического сотрудничества с Кабулом (Deputy PM for Economic Affairs, 2024). Для строительства железных дорог, газопроводов и прочих объектов критической инфраструктуры в Афганистане должен воцариться мир и порядок, чему готовы содействовать многие государства, включая, Россию.

Совпадающие интересы Индии и Ирана

Весной 2023 года талибы обнародовали план строительства железной дороги Мазари-Шариф-Герат-Кандагар, протяженностью 1468 километров (*Ariana New*, 2023). 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 (*The Guardian*, 2016). Следом был открыт торговый коридор Афганистан-Иран-Индия с использованием Чабахарского порта (*The Independent*, 2017). 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 (*International Railway Journal*, 2020). Ее планируют соединить с городом Зарандж в приграничной провинции Нимроз, отсюда продлить до Диларама и Кандагара. Афганская сторона уже провела инженерные изыскания для строительства железной дороги «Зарандж-Кандагар» (*Tinn News*, 2024). 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 протекает один из древних маршрутов Великого Шелкового пути известный как Ваханский коридор. В сентябре 2023 года афганская сторона начала укладку гравийного покрытия 50-километрового участка этой дороги – от главного кыргызского поселения Бозай Гумбаз на Малом Памире до перевала Вахджир, разделяющего Афганистан и КНР (*Ariana New*, 2023).

В августе 2024 года Министерство восстановления и развития села Афганистана сообщило о завершении предварительных работ на Ваханском тракте (Nakimi, 2024). 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 наращивающего 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 трансфганском треке. Упредить возможные риски путем проведения согласованной политики по вопросу развития южного направления

транзита, а также выработать единый подход к развитию торговых маршрутов через Афганистан. Целесообразно определить приоритетный маршрут, который будет представлять взаимный экономический интерес для всей региональной «пятерки», и объединить усилия по его продвижению. В качестве источника финансирования проекта и других подобных инициатив предлагается создать региональный инвестиционный фонд.

Список литературы:

1. *Ariana News*. (2023, May 2). Mazar-Herat-Kandahar railway project to begin this year. <https://www.ariananews.af/mazar-herat-kandahar-railway-project-to-begin-this-year/>
2. *Ariana News*. (2023, November 29). Construction of Wakhan road in Badakhshan has started: Mujahid. <https://www.ariananews.af/construction-of-wakhan-road-in-badakhshan-has-started-mujahid/>
3. Deputy PM for Economic Affairs. (2024, November 17). The Deputy Prime Minister for Economic Affairs Meets with Russian Investors. <https://dpmea.gov.af/index.php/1403-English-News-73>
4. *Dunyo*. (2023, 1 ноября). В Ташкенте подписаны документы по транспортным коридорам «Беларусь – Россия – Казахстан – Узбекистан – Афганистан – Пакистан» и «Россия – Каспийское море – Туркменистан – Узбекистан - Кыргызстан». <https://dunyo.info/ru/sotrudnichestvo/v-tashkente-podpisany-dokumenty-po-transportnym-koridoram-belarus--ros>
5. *EADaily*. (2023, 2 мая). «Талибан» планирует строить железные дороги для маршрута Москва—Нью-Дели. <https://eadaily.com/ru/news/2023/05/02/taliban-planiruet-stroit-zheleznnye-dorogi-dlya-marshruta-moskva-nyu-deli>
6. Hakimi, B.A. (2024, August 21). Preliminary Work on Wakhan Road to China Completed. *TOLONews*. <https://tolonews.com/afghanistan-190341>
7. *Известия*. (2024, 19 ноября). Транспортный коридор Север – Юг пройдет через Афганистан в Пакистан и Китай. <https://iz.ru/1793319/2024-11-19/transportnyi-koridor-sever-iug-proidet-cherez-afganistan-v-pakistan-i-kitai>
8. *Interfax*. (2024, 25 ноября). Оверчук сообщил о подготовке обоснования проекта трансафганской железной дороги. <https://www.interfax.ru/world/994426>
9. *International Railway Journal*. (2020, July 8). Iran begins track laying on Chabahar - Zahedan railway. <https://www.railjournal.com/infrastructure/iran-begins-track-laying-on-chabahar-zahedan-railway/>
10. Информационный ресурс Премьер-министра РК. Казахстан. (2024, 20 июля). Туркменистан и Афганистан обсудили строительство новой железнодорожной магистрали. <https://primeminister.kz/ru/news/kazakhstan-turkmenistan-i-afganistan-obsudili-stroitelstvo-novoy-zheleznodorozhnoy-magistrali-28809>
11. Министерство транспорта РУ. (2022, 25 ноября). Узбекистан намерен создать новый мультимодальный транспортный коридор по маршруту «Север-Юг». <https://mintrans.uz/ru/news/ozbekiston-shimol-zhanub-jonalishi-bojlab-yangi-multimodal-transport-jolagini-tashkil-etmoqchi>
12. *News Central Asia*. (2024, 1 августа). Туркменистан готов инвестировать в строительство железной дороги в Афганистане Тургунди-Герат.

<https://www.newscentralasia.net/2024/08/01/turkmenistan-gotov-investirovat-v-stroitelstvo-zheleznoy-dorogi-v-afganistane-turgundi-gerat/>

13. Реджепова, О. (2021, 15 мая). Лазуритовый коридор – путь из Афганистана в Европу. *Бизнес Туркменистан*. <https://business.com.tm/ru/post/7064/lazuritovyi-koridor-put-iz-afganistana-v-evropu>

14. Совет безопасности РФ. (2024, 26 ноября). Секретарь Совета Безопасности России Сергей Шойгу посетил Афганистан с рабочим визитом. <http://www.scrf.gov.ru/news/allnews/3747/>

15. TACC. (2023, 3 августа). Талибы пригласили Россию к участию в проекте строительства Трансафганской железной дороги. <https://tass.ru/ekonomika/18437701>

16. *Tinn News*. (2024, November 20). آغاز مذاکرات فنی برای اتصال راه آهن کشور های چین افغانستان ایران (Начались технические переговоры по железнодорожному сообщению между Китаем, Афганистаном и Ираном). <https://www.tinn.ir/fa/tiny/news-285955>

17. *The Guardian*. (2016, May 23). India to invest \$500m in Iranian port of Chabahar. <https://www.theguardian.com/world/2016/may/23/india-invest-500m-iran-port-chabahar-modi-transit-accord-afghanistan>

18. *The Independent*. (2017, October 30). India opens trade route to Central Asia. <https://theindependent.in/india-opens-trade-route-to-central-asia/>

19. *TOLONews*. (2024, May 28). Herat-Khaf Railway Planned to Be Completed in 18-24 Months: Official. <https://tolonews.com/afghanistan-188993>

20. *TOLONews*. (2024, July 6). Contract Extended for Repairs to Railway with Uzbekistan. <https://tolonews.com/afghanistan-189603>

21. *Turkic World*. (2024, July 24). Turkmenistan invites Kazakhstan to build railway through Afghanistan to Pakistan and India. <https://turkic.world/en/articles/turkmenistan/263603>

22. *Туркменистан сегодня*. (2024, 11 сентября). Торжества по случаю открытия и начала строительства объектов энергетической, транспортно-коммуникационной и логистической инфраструктуры. <https://tdh.gov.tm/ru/post/42095/torzhestva-po-sluchayu-otkrytiya-i-nachala-stroitelstva-obektov-energeticheskoy-transportno-kommunikacionnoj-i-logisticheskoy-infrastruktury>

23. *Turkmenportal*. (2024, September 11). Turkmenistan and Afghanistan opened and laid the foundation for construction of new infrastructure facilities. <https://turkmenportal.com/en/blog/82426/turkmenistan-and-afghanistan-opened-and-laid-the-foundation-for-construction-of-new-infrastructure-facilities>

24. Umarova, N. (2024, May 31). Uzbekistan and the New Realities of Trans-Afghan Trade. <https://thediomat.com/2024/05/uzbekistan-and-the-new-realities-of-trans-afghan-trade/>