

## «Мазари-Шариф — Пешавар»: коридор в новое будущее Центральной и Южной Азии



Проект строительства железной дороги «Мазари-Шариф — Кабул — Пешавар» не только откроет новый и наикратчайший путь к перспективным рынкам Южной Азии, но и внесёт вклад в достижение мира в Афганистане, пишет директор ИСМИ Элдор Арипов.

2 февраля в Ташкенте прошло знаковое для будущего Афганистана, и всего региона **событие**. Речь идет о первой трёхсторонней встрече Узбекистана, Афганистана и Пакистана по реализации проекта строительства железной дороги «Мазари-Шариф — Кабул — Пешавар».

Исключительная важность этой встречи обусловлена множеством причин. В первую очередь, достигнут твёрдый трёхсторонний консенсус о необходимости строительства трансафганской магистрали. Более того, разработан и подписан совместный План действий («Дорожная карта») по строительству железной дороги «Мазари-Шариф — Кабул — Пешавар». Уже в марте планируется начать проведение геодезических, гидрогеологических и топографических исследований по маршруту дороги. К маю стороны рассчитывают подготовить ТЭО и выработать механизмы финансирования строительства магистрали. Иначе говоря, на пути реализации «проекта века» для региона, как его уже успели назвать многие СМИ, сделан важный шаг вперед.

Поддержку проекту выразили и Россия, и Китай, и США. Заинтересованность в строительстве железной дороги на пешаварском направлении проявили представители Всемирного банка, АБР, ЕБРР, ЕИБ, ИБР, АБИИ, Международной финансовой корпорации развития. При таком раскладе вопрос источника финансирования не должен стать непреодолимой проблемой.

Встреча в Ташкенте и её итоги фактически знаменуют собой запуск абсолютно новой парадигмы регионального развития. Афганистан, связующее звено между Центральной и Южной Азией, становится символом не очередного этапа военного противостояния, а взаимовыгодного межрегионального сотрудничества.

Афганистан, долгие годы игравший роль буфера, водораздела в глобальном противостоянии глобальных держав и региональных центров сил, сегодня примеряет на себя новую консолидирующую миссию, сближая позиции разных игроков на основе общих торгово-экономических и транспортно-коммуникационных интересов.

Этот тренд ещё только начинает набирать силу. Мир в Афганистане ещё не свершившийся факт, но он уже не кажется чем-то недостижимым.

В этих условиях важно вовремя осознать открывающиеся новые стратегические возможности, не упустить шанс воспользоваться ими, активизировать диалог по ним со всеми заинтересованными региональными странами и внешними силами.

**С позиции стран Центральной Азии трансафганский коридор откроет совершенно новый и наикратчайший путь к перспективным рынкам Южной Азии.**

Громадные возможности экономического взаимодействия с Южной Азией обусловлены макроэкономическими показателями и динамикой роста этого региона. С совокупным населением **1,9** млрд человек (¼ часть мирового) и ВВП **3,5** трлн долларов Южная Азия — самый быстрорастущий регион мира (до **7,5%** в год).

Сегодня вклад региона в мировой рост составляет **15%**, к 2040 году он может возрасти до более **30%**. При сохранении опережающей динамики роста Южная Азия должна стать новым локомотивом глобальной экономики.

Именно поэтому сравнивать проект «Мазари-Шариф — Пешавар» с маршрутом «Мазари-Шариф — Герат» абсолютно не корректно. Коридоры в направлении иранских портов, точнее порта Бандар-Аббас, уже имеются, и транспортировка по ним налажена. Сегодня внешнеторговые грузы Узбекистана поставляются до Бандар-Аббаса (в будущем и до Чабахара) по трём железнодорожным и двум автомобильным маршрутам.

В прошлом году, несмотря на пандемию коронавируса, транзит на иранском направлении вырос на **5%**, причем железнодорожным транспортом — на **31%**.

В отличие от магистрали до Пешавара, которая предоставит совершенно новый транспортно-транзитный вектор для Центральной Азии, дорога до Герата с дальнейшим выходом на Чабахар только расширит имеющиеся возможности.

**Строительство трансафганского коридора также диверсифицирует транспортные потоки Центральной Азии.** Поскольку в арсенале стран региона будут иметься уже два маршрута по выходу к южным морям. С одной стороны, уже имеющиеся коридоры к портам Чабахар и Бандар-Аббас, с другой — «Мазари-Шариф — Кабул — Пешавар» с последующим выходом на порты Карачи и Гвадар.

Подобный расклад будет способствовать формированию более гибкой ценовой политики Ирана и Пакистана. Это, в свою очередь, также позволит заметно сократить экспортно-импортные затраты.

**С позиции стран Южной Азии введение в строй железнодорожного маршрута «Мазари-**

## **Шариф — Кабул — Пешавар» позволит существенно сократить сроки доставки грузов до Центральной Азии, СНГ и Европы.**

Например, при полной реализации проекта на транспортировку товаров из Пакистана в Узбекистан придется тратить не **35** дней, а всего **3–5** дня. Вместо пути протяженностью почти месяц на дорогу будет уходить меньше недели. Разница колоссальна, если не сказать больше.

В свою очередь, сокращение пути — это снижение стоимости перевозки грузов, а значит экономия средств. По предварительным расчетам, прокладка маршрута позволит снизить стоимость перевозки одного **20-фунтового** контейнера почти в **3** раза.

Более привлекательная стоимость грузоперевозок — это также то, что выгодно отличает пакистанский маршрут от иранского. По предварительным экспертным расчетам, расходы на перевозку контейнера от Ташкента до Карачи ориентировочно составят **1400-1600** долларов, тогда как по маршруту «Ташкент — Бандар-Аббас» — **2600-3000** долларов. То есть почти в **1,5-2** раза меньше.

Но и это ещё не все. Продолжая эту логическую цепочку, можно уже сейчас спрогнозировать, что повышение рентабельности перевозок будет автоматически способствовать росту грузопотока, а значит и торговли.

Обеспечение через Узбекистан транзита товаров из Индии и Пакистана в страны СНГ и Европы оценивается на уровне **3–4 млн тонн** в год.

## **Запуск железной дороги «Мазари-Шариф — Пешавар» также создаст мощную платформу для достижения инклюзивного экономического развития стран Центральной и Южной Азии.**

Мультипликативный социально-экономический эффект будет выражаться в создании новых рабочих мест, строительстве придорожной инфраструктуры, формировании условий для освоения богатых запасов полезных ископаемых вдоль трассы пролегания железной дороги. Только при строительстве самого полотна планируется дополнительно возвести **264 моста, 7 тоннелей, 641 водопропускных сооружений**.

Проект «Мазари-Шариф — Пешавар» также будет способствовать расширению транспортно-коммуникационной сети внутри Афганистана.

## **Более того, линия «Мазари-Шариф — Пешавар» станет частью более обширной инфраструктурной взаимосвязанности Центральной и Южной Азии.**

По данному маршруту уже проходит автодорога между Мазари-Шарифом и Кабулом, протянуты ЛЭП из Узбекистана и Таджикистана, ведущие к столице Афганистана.

Кроме того, по этому коридору также будет протянута линия электропередач CASA-1000, которая свяжет Центральную Азию с энергорынками Пакистана и Индии.

Наличие уже имеющейся инфраструктуры и апробированных маршрутов является ещё одним преимуществом проекта «Мазари-Шариф — Пешавар» над маршрутом железной дороги до Герата. Поскольку железнодорожную линию на иранском направлении придется проводить через совершенно не освоенную территорию Афганистана, где нет абсолютно никаких коммуникаций.

## **Вместе с тем, оценка перспектив проекта только с экономической точки зрения не совсем верна. Строительство трансафганской магистрали должно рассматриваться как часть усилий по достижению мира в Афганистане.**

Крупные экономические, инфраструктурные проекты, подобные строительству дороги «Мазари-Шариф — Пешавар» могут выступать объединяющим началом для всех сторон, заинтересованных

в мирном урегулировании афганского кризиса.

Реализация таких проектов и получение экономических выгод от них **усилит заинтересованность** как участников межафганского конфликта, так и внешних сил, в мирном урегулировании афганского кризиса, скорейшей стабилизации ситуации. А с финансовой выгодой придёт осознание, что торговать намного прибыльнее, чем воевать. Региональный консенсус, построенный на основе этой истины, будет намного прочнее любых политических договоренностей или геополитических сделок.

Поэтому поддерживая становление Афганистана в качестве моста, соединяющего Центральную и Южную Азию, мы решаем не только социально-экономические и транспортно-коммуникационные проблемы, но и вносим существенный вклад в обеспечение региональной безопасности и стабильности этих регионов.

*Элдор Арипов является директором Института стратегических и межрегиональных исследований при президенте Узбекистана.*

**Источник**