«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-коммникационных 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 отличии от магистрали до Пешавара, которая предоставит совершено 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 совершено 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 межрегиоональных исследований при президенте Узбекистана.

Источник