ОТ «БУФЕРА» К «МОСТУ»: ТРАНСАФГАНСКИЙ КОРИДОР В ГЕОЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРАТЕГИИ НОВОГО УЗБЕКИСТАНА

Атабекова Шахзодабону Маратовна
Магистрант направления
«Прикладная политология» УМЭД
Телефон: +998(90)539 30 60
E-mail: shakhulya@bk.ru

Аннотация. В свете сегодняшних геополитических вызовов статья рассматривает афганское направление как стратегический элемент региональной интеграции Нового Узбекистана в условиях переориентации транспортных потоков на Восток, подчёркивая необходимость комплексного подхода, к развитию маршрутов для обеспечения роли страны как ключевого транзитного хаба.

Ключевые слова: Узбекистан, Афганистан, трансафганские маршруты, экономическое сотрудничество, региональная интеграция, геополитические вызовы.

“BUFER” DAN “KO‘PRIK”GA: TRANSAFG’ON YO’LAGI YANGI O’ZBEKISTON GEOIQTISODIY STRATEGIYASIDA

Annotatsiya. Bugungi geosiyosiy chaqiriqlar nuqtai nazaridan, maqola Afg‘oniston yo‘nalishini Sharqqa transport oqimlarining qayta yo‘naltirilishi sharoitida Yangi O‘zbekistonning mintaqaviy integratsiyasining strategik elementi sifatida ko‘rib chiqadi, mamlakatning asosiy tranzit xabi rolini ta’minlash uchun yo‘nalishlarni rivojlantirishga kompleks yondashuv zarurligini ta’kidlaydi.

Kalit so'zlar: O'zbekiston, Afg'oniston, transafg’on yo'nalishlari, iqtisodiy hamkorlik, mintaqaviy integratsiya, geosiyosiy muammolar.

FROM "BUFFER" TO "BRIDGE": TRANS-AFGHAN CORRIDOR IN THE GEOECONOMIC STRATEGY OF THE NEW UZBEKISTAN

Annotation In light of today's geopolitical challenges, this article examines the Afghan direction as a strategic element of regional integration for New Uzbekistan in the context of the reorientation of transport flows to the East, emphasizing the need for a comprehensive approach to route development to ensure the country's role as a key transit hub.

Keywords: Uzbekistan, Afghanistan, trans-Afghan routes, economic cooperation, regional integration, geopolitical challenges.

Введение:

Исторически, территория современного Афганистана служила мостом между различными цивилизациями и культурами Востока и Запада. Однако с истечением времени судьба афганской земли, как потенциального узла, оказалась особенно трагичной. Расположенный на перекрёстке геополитических интересов, Афганистан стал эпицентром имперских амбиций, закрепивших статус страны как «государства-прокси». Впоследствии, так определилась траектория дальнейшего развития Афганистана, превратившая его в страну «черной дыры» региональной экономики.

Следовательно, до 2016 года во внешнеполитическом дискурсе Республики Узбекистан афганская территория рассматривалась исключительно как фактор, связанный с защитой национальных и региональных интересов безопасности. Однако, с приходом к власти Ш. М. Мирзиёева, курс внешней политики которого в первую очередь акцентировался на региональной интеграции и экономического сотрудничества, Афганистан стал восприниматься не как источник угроз, но как перспективный партнёр в развитии торгово-инвестиционных отношений. При этом

вопросы безопасности по-прежнему оставались приоритетными для создания благоприятной среды экономического взаимодействия.[1]

Основная часть:

В этой связи в политике диверсификации экспортных путей Республики Узбекистан афганский маршрут стал ключевым инструментом трансформации. Поскольку, укрепление связей с южным соседом, может способствовать снижению уровня конфликтности и повышению взаимного доверия в регионе, что является особенно актуальным в свете текущих геополитических вызовов. В частности, именно транспортные коридоры призваны сыграть значительную роль в экономическом развитии самого Афганистана, а также поспособствуют интеграции страны в региональную экономическую систему. Как подчеркнул глава государства в статье, опубликованной накануне Самаркандского саммита ШОС, развитие трансафганского транспортного коридора рассматривается не только как инструмент решения социально-экономических и транспортно-коммуникационных задач, но и как важный вклад в обеспечение региональной безопасности. В этом контексте реализация инфраструктурных проектов, связывающих Центральную и Южную Азию, приобретает стратегическое значение для устойчивого развития и стабилизации всего региона.[2]

На основании вышеизложенного, данные коридоры стали важным элементом проекта «Стратегии развития транспортной системы Республики Узбекистан до 2035 года», где афганское направление, не только обеспечит надёжные связи с динамично развивающейся Южной Азией, стимулируя торговлю и экспорт транспортных услуг, но и укрепит роль Узбекистана в виду своего расположения как транзитного узла между Центральной Азией и мировыми рынками, включая Персидский залив, Восточную Африку и другие регионы.[3] К тому же как это предусмотрено «Концепцией развития транспортно-логистической системы до 2030 года», маршруты призваны снизить зависимость от традиционных транзитных партнёров, открывая новые горизонты для узбекской экономики и повышая шансы конкурентоспособности государства на фоне глобальных экономических изменений.[4]

Тем самым, строительство железной дороги «Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар», является флагманским проектом в этой области. В отличие от существующих альтернативных коридоров к иранским портам, по которым уже осуществляется транспортировка грузов, Кабульский коридор создаст принципиально новый транспортно-транзитный вектор для региона. Сокращая сроки доставки грузов из Узбекистана в Пакистан с 35 дней до 3-5. Кроме того, ожидается, что уже к 2030 году, коридор будет обеспечивать грузопоток в 22 млн тонн в год.[5] (Рис.1.)

---

[1] Махмудов, Р. (2023). Афганский вектор современной внешней политики Узбекистана. Всё об Афганистане. [Электрон. ресурс] URL: https://afghanistan.ru/doc/150247.html

[2] Мирзиёев, Ш. М. (2022). Самаркандский саммит ШОС: диалог и сотрудничество во взаимосвязанном мире. Официальный веб-сайт Президента РУз. [Электрон. ресурс] URL: //https://president.uz/ru/lists/view/5495

[3] Об утверждении Стратегии развития транспортной системы РУз до 2035 года, подготовлена во исполнение Указа Президента РУз от 01.02 2019г. № УП-5647 «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта». [Электрон. ресурс]. – URL:// https://regulation.gov.uz/uz/d/3867

[4] Постановление Президента РУз от 27.01.2025 г. № ПП-28 «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы РУз». Национальная база данных законодательства Республики Узбекистан Lex.uz. [Электрон. ресурс] URL: https://lex.uz/uz/docs/7342176

[5] Арипов, Э. (2021). Мазари-Шариф — Пешавар: коридор в новое будущее Центральной и Южной Азии. Газета.uz. [Электрон. ресурс]. URL: https://www.gazeta.uz/ru/2021/02/11/route/



Рис. 1. «Проект железной дороги Термез – Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар»
Источник: kun.uz

Однако, несмотря на определенные положительные тенденции, развитие инфраструктурных проектов в Афганистане на текущем этапе сдерживается отсутствием благоприятного инвестиционного климата в призму всё же сохраняющихся проблем безопасности. Ключевым фактором нестабильности остаётся присутствие и деятельность террористических группировок на территории страны, как «Исламское государство Хорасан» (ИГИЛ-К) и «Аль-Каида», неоднозначную ситуацию создаёт и деятельность движения «Техрик-и-Талибан Пакистан» (ТТП). Хоть и правительство исламского эмирата декларирует борьбу с терроризмом, сохраняются обвинения в его связи с ТТП, как отмечают эксперты, это усугубляет ситуацию с безопасностью в регионе. Так как до захвата Афганистана талибами в 2021 году группировка использовала удалённые горные районы восточных провинций страны в качестве базы для нападений на пакистанские силовые структуры. После изменения власти в Афганистане доступ ТТП к тайникам упрочился, и число атак на Пакистан возросло. Так, групировка взяла на себя ответственность за серию терактов в стране в 2021–2024 гг., на что правительство Исламабада отреагировало временным закрытием проходов на границе.[6] Такая своего рода двойственность политики «Талибана» представляет собой серьёзную дилемму, поскольку, с одной стороны, он контролирует основную территорию, а с другой не может полностью подавить активность деструктивных сил, которые подрывают доверие даже если они ограничиваются отдельными единичными терактами и диверсиями. Следовательно перспективы обеспечения безопасности транспорта в Афганистане напрямую связана с эффективностью властей в борьбе с ИГИЛ-К и его готовностью сдерживать «пуштунскую» фракцию ТТП на своей территории. В связи с этим ключевое значение приобретает конструктивное сотрудничество стран региона с афганским правительством в борьбе с терроризмом.

В случае, если «Талибан» сможет укрепить контроль над радикальными элементами и сохранить относительную стабильность, появится возможность для устойчивого развития транспортных коммуникаций в регионе. На сегодняшний день есть определённые сигналы, что такой сценарий возможен. Согласно официальным данным за последние полтора года общее количество терактов по стране сократилось по сравнению с периодом гражданской войны 2001–2020 гг. В частности «Талибан» провёл несколько успешных операций против ИГИЛ-К, чем повысил общественную безопасность, по версии BTI, «с момента захвата власти ситуация с внутренней безопасностью улучшилась».[7] В этом направлениее позитивным сдвигом стало также открытие талибами «воздушного коридора» Кабул–Шанхай в октябре 2023 года, что позволило системно отправлять афганский экспорт в Китай, по словам чиновников Исламского Эмирата, за первые полгода работы через этот воздушный путь экспорт составил 72 млн, а импорт 62 млн

[6] Международная новостная служба. (2024, 7 февраля). Двойной теракт в Белуджистане: закрытие границ Пакистана. [Электрон. ресурс] URL: https://www.tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/21734765
[7] BTI (2024) Afghanistan Country Report. [Электрон. ресурс] URL: https://bti-project.org/en/reports/country-report/AFG

долларов.[8] В частности данные усилия демонстрируют заинтересованность правительства в развитии экономики и укреплении связей с внешним миром, что может способствовать повышению стабильности в регионе. Если эту тенденцию удастся закрепить и даже доострить, то транзитные маршруты на севере и на юге станут более надёжными.

Однако, существует и пессимистический сценарий, предполагающий финансирование антиталибских или террористических группировок заинтересованными внешними игроками, что неминуемо приведёт к росту нестабильности и дальнейшей изоляции страны. К сожалению, уже сейчас в этом направлении также проявляются признаки, указывающие на возможность развития такого сценария. В стране сохраняются политические трения, вызванные, в частности, задержками зарплат госслужащим. Особенно остро возросло недовольство среди населения и силовых структур после решения лидера талибов урезать штаты армии и госучреждений, мер, ставших следствием острого дефицита бюджета, вызванного прекращением финансовой помощи со стороны США. По этому поводу эксперты обоснованно опасаются, что дальнейшее ухудшение социально-экономического положения военных и госслужащих может спровоцировать новые волнения внутри Афганистана, делая их уязвимыми для вербовки деструктивными силами.[9] Более того, настораживают и разногласия внутри самого руководства «Талибана». В особенности ярко эти противоречия проявились в переносе заседаний кабинета талибов из столицы в Кандагар, где расположена резиденция верховного лидера Х. Ахундзады. Кроме того, намерение эмира создать центральный финансовый орган при своём офисе, полностью лишило Министерство финансов временного правительства талибов в Кабуле полномочий распоряжаться любыми финансовыми ресурсами. После лишения полномочий глав МВД, Минобороны и Главного управления разведки (ГУР) Талибана в части контроля над оружием и боеприпасами это ознаменовало собой следующий шаг по установлению эмира талибов прямого личного контроля над денежными ресурсами страны. Такого рода действия могут указывать на обострение напряжённости между верховным лидером и более умеренными представителями движения, базирующимися в Кабуле. По этому поводу, аналитики полагают, что смещение политического центра отражает борьбу за влияние внутри движения, где радикальное крыло, связанное с Ахундзадой, стремится укрепить свои позиции. Следовательно в контексте потенциального внешнего финансирования оппозиционных сил, эти внутренние распри могут серьезно ослабить способность «Талибана» контролировать ситуацию в стране.[10] Нельзя игнорировать и напряжённую ситуацию на пакистанской границе, этот фактор приобретает особую значимость в свете сегодняшних событий, поскольку ситуация на афгано-пакистанской границе остаётся критичной, регулярные столкновения, рост террористической активности в Пакистане и обвинения в поддержке боевиков со стороны Афганистана создают препятствия для торговли и увеличивают риски для дальнейшего развития трансрегиональных инфраструктурных проектов. А возможность выхода Индии из проекта ТАПИ ставит под угрозу и участие Пакистана и его экономическую целесообразность.[11]

Паралельно риски создают не радужные экономические условия Исламкого Эмирата. По оценке Всемирного банка, рост ВВП Афганистана в 2025 г. составил лишь 2.5 %, а широкий дефицит торгового баланса и стабильная бедность остаются большими проблемами по сей день.[12] При сохранении таких трендов неразвитость производства, безработица и зависимость от гуманитарной помощи будут сдерживать развитие планируемых проектов. Поскольку

[8] TOLOnews. (2023, October 09). Mullah Baradar Pledges to Support Private Investment in Afghanistan. [Электрон. ресурс] URL: https://tolonews.com/business-185447

[9] Афганский инсайдер. (2025, 4 Мая). В Афганистане усиливается социальная напряженность на фоне сокращения численности военнослужащих и государственных служащих [Электрон. ресурс] URL: https://t.me/afgbazzar/2624

[10] *CentralasianLIGHT.org. (2025, 30 апреля).* Совещание талибов по вопросам безопасности и предотвращения преступности состоялось в Кандагаре. [Электрон. ресурс] URL: https://centralasianlight.org/ru/news/taliby-sozyvaiut-vstrechu-vysokogo-urovnia-po-preduprezhdeniiu prestupnosti-i-usilivaiut-mery-bezopasnosti-v-kandagare/

[11] Profit. (2024, November 6). Pakistan may exit TAPI gas project if India opts out, citing cost and sustainability concerns. [Электрон. ресурс] URL: https://profit.pakistantoday.com.pk/2024/11/06/pakistan-may-exit-tapi-gas-project

[12] World Bank. (2025, April 23). Afghan economy shows signs of gradual recovery, but outlook remains uncertain Press release. [Электрон. ресурс] URL: https://www.worldbank.org/en/country/afghanistan

международная помощь сейчас ограничена (план реагирования на нужды в 2024 г. профинансирован лишь на 25 %[13]), также, на экономическую ситуацию в Афганистане негативно повлиял и запрет талибов на выращивание опиумного мака, что лишило доходов значительную часть населения и оказало заметное влияние на крупнейший сектор экономики страны. При таком раскладе афганское правительство не сможет самостоятельно субсидировать перевозки, что затруднит нормальное функционирование коридоров. Но тем не менее, последовательные усилия талибов по борьбе с коррупцией, наркоторговлей и терроризмом в сочетании с углублением регионального сотрудничества создают более менее благоприятные условия для поэтапного развития масштабных транспортных и энергетических проектов.

Заключение

Таким образом, развитие трансафганского коридора происходит в условиях противоречивой динамики, при наличии ограниченных, но заметных сдвигов в сфере безопасности и экономической активности сохраняются системные риски. В этих условиях перспективы превращения Афганистана в устойчивое транзитное звено остаются зависимыми от способности действующей власти консолидировать контроль над ситуацией и от уровня вовлечённости региональных государств в обеспечение безопасности и экономической поддержки. Соответственно, реализация трансафганских инфраструктурных проектов будет носить поэтапный и условный характер, отражая баланс между сохраняющимися рисками и формирующимися возможностями региональной интеграции

Список использованных источников:

1. Мирзиёев, Ш. Самаркандский саммит ШОС: диалог и сотрудничество во взаимосвязанном мире. Официальный веб-сайт Президента РУз. 2022 г.
2. Постановление Президента РУз от 27.01.2025 г. № ПП-28 «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан». Национальная база данных законодательства РУз "Lex.uz".
3. Об утверждении Стратегии развития транспортной системы Республики Узбекистан до 2035 года, подготовлена во исполнение Указа Президента РУз от 01.02 2019г. № УП-5647 «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта».
4. Арипов, Э. «Мазари-Шариф — Пешавар»: коридор в новое будущее Центральной и Южной Азии. «Газета.uz». 2021 г.
5. Афганский инсайдер. В Афганистане усиливается социальная напряженность на фоне сокращения численности военнослужащих и государственных служащих. 2025 г.
6. BTI. Afghanistan Country Report. 2024.
7. CentralasianLIGHT.org. Совещание талибов по вопросам безопасности и предотвращения преступности состоялось в Кандагаре.2025 г.
8. Махмудов, Р. Афганский вектор современной внешней политики Узбекистана. «Всё об Афганистане». 2023 г.
9. Омарова, Г. Надежда для Афганистана: КПП Торхам возобновил работу «ПостАзия» 2025 г.
10. Profit. Pakistan may exit TAPI gas project if India opts out, citing cost and sustainability concerns.2024.
11. Umarova, N. Uzbekistan and the New Realities of Trans-Afghan Trade Наргиза Умарова. “The Diplomat” 2024 г.
12. United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs. Afghanistan Humanitarian Needs and Response Plan 2025.
13. World Bank. Afghan economy shows signs of gradual recovery, but outlook remains uncertain Press release.2025.

[13] United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs. (2024, December). *Afghanistan Humanitarian Needs and Response Plan 2025*. [Электрон. ресурс] URL:https://www.unocha.org/publications/report/afghanistan/afghanistan-humanitarian-needs-and-response-plan-2025-december-2024