

DOI 10.35775/PSI.2025.117.5.027

УДК 32.327

П.Д. СИБИРКИН

аспирант Российского государственного
гуманитарного университета,
Россия, г. Москва
E-mail: pusibirkin@gmail.com

ЭВОЛЮЦИЯ ТРАНСАФГАНСКИХ ПРОЕКТОВ НА ПРИМЕРЕ ГАЗОПРОВОДА ТАПИ И ТРАНСАФГАНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ С 1996 ГОДА

В статье дана оценка трансфганским межрегиональным проектам, включающие различные маршруты из Центральной в Южную Азию. Проанализирован проект газопровода ТАПИ, восходящего еще к 1992 году, и перспективы его реализации. Также разобран проект Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар, который приведет к увеличению транзитного потенциала Афганистана. Выделяется роль трансфганской железной дороги, начинающаяся с узбекской территории, проходящей через Афганистан и далее в Южную Азию. Также в статье анализируется американское участие в данных проектах, и какую роль они играли в установление того или иного режима в Афганистане. Особенностью работы является академическая неисследованность данной проблемы. Данные события связаны с современностью, не смотря на то, что многие проекты уходят еще 19 век, следовательно присутствует определенная доля субъективности и ангажированности в представлении данной темы.

Ключевые слова: Центральная и Южная Азия, транспортный коридор, Узбекистан, Афганистан, безопасность, талибы, газопровод, железная дорога.

Введение. Один из крупных проектов реализует Туркменистан. Это проект газопровода ТАПИ, проектная мощность которого будет составлять 33 млрд. кубометров газа в год. Осуществляется строительство линий электропередачи мощностью 500 кВт, опто-волоконных линий. С 60-х годов 20 века между странами функционирует 10-километровый участок железной дороги между пограничными городами Кушка (Туркменистан) и Тургунди (Афганистан).

После 2018 года началась постепенная реализация проекта по прокладке афганского участка газопровода ТАПИ. Продолжается строительство оптоволоконных линий, которые должны протянуться на 814 км. до Пакистана. Таким образом, Туркменистан станет важным информационным связующим звеном между Европой и Юго-Восточной Азией. Относительно недавно была введена в эксплуатацию железная дорога Серхетабат-Тургунди, которая должна увеличить товарооборот между странами.

Изначально проект ТАПИ позиционировался как газопровод-миротворец, который должен стать мостом, соединяющим Центральную Азию с Южной. Он пойдет на пользу и Афганистану, как транзитной территории, так и Индии с Пакистаном, которые получают возможность получать дешевые энергоресурсы. Для Туркменистана это не только экономический, но и политический проект, который должен подчеркнуть его нейтральный статус для возможности экспорту нефти и газа во всех направлениях.

Один из крупных проектов – железная дорога Мазари-Шариф-Герат, которая обеспечит работой около 30 тыс. афганцев, а также будет приносить стране 400–500 млн. долларов. Сам проект железной дороги, соединяющий Центральную Азию с Южной упоминается еще в 19 веке со времен второй англо-афганской войны. Однако проект так и не был реализован, учитывая геополитическую нестабильность. Интересно, что сегодня та же самая причина служит препятствием геополитическая нестабильность. Интересно, что по той же причине проект затормаживается и сегодня. И на данный момент в Афганистане функционирует всего одна железная дорога от Термеза до Мазари-Шарифа.

Цель: проследить эволюцию реализации трансафганских проектов по строительству газопровода и прокладке железной дороги через территорию Афганистана.

Материалы и методы. Средства массовой информации является чуть ли не единственным источником, раскрывающим события, связанные с трансафганскими проектами. Следовательно, данные источники нуждаются в определенной фильтрации и анализе.

При этом среди авторов академических работ по взаимодействию Центральной Азии и Афганистана можно выделить А.А. Князева, С.М. Акимбекова, центральноазиатских авторов, как например, Р.Б. Махмудов, Б.И. Эргашев, С.Т. Мирзоев и другие.

Среди более-менее фундаментальных работ по трансафганским проектам можно выделить труды российского востоковеда А.Е. Снесарева, чьи труды относятся еще к началу 21 века, ставших классикой по данному вопросу. В настоящем времени многие российские исследователи занимаются этой проблемой.

Среди **методов** можно выделить: сравнительно-исторический, хронологический, системный, позволяющий представить общую картину происходящего, источниковедческий, в виде анализа публикаций в СМИ, а также хронологический, позволяющий проследить цепь событий.

Выводы. Среди стран Центральной Азии, Узбекистан и Туркменистан давно сформировали свои стратегические планы по ликвидации транспортной ограниченности Афганистана. Этот интерес заложен в трансафганских проектах, разной степенью реалистичности, уходящими в историю.

Трансафганская железная дорога должна стать продолжением направления «Хайратон-Мазари-Шариф», которая дойдет до крупнейших индийских и пакистанских портов: Гвадар, Карачи, Мумбаи. В целом это может создать единую железнодорожную сеть, соединяющую не только Центральную Азию, но и СНГ

и Европу с Южной Азией, что позволит без дополнительных расходов осуществлять транзит грузов [16].

Что касается строительства трансфганского газопровода, то он имеет неплохие перспективы, ландшафт Афганистана вполне подходит для строительства. Другой вопрос возникает с обеспечением безопасности строительства не только на афганской территории, но и в пакистанском Белуджистане. Туркменистан испытывает сложности с финансированием данного проекта. Россия, несмотря на все сложности, способна обеспечить строительство.

Газопровод ТАПИ. История и современность. Как известно, после распада СССР образовалась большое количество геополитических «черных дыр», президент США Дж. Буш-старший оставался довольно консервативен и не спешил их заполнить. Однако ему на смену пришел Билл Клинтон.

Среди таких «дыр» была Центральная Азия. С 1993 по 1994 года США не рассматривали Россию как стратегического противника, поэтому не стремились подчинить этот регион своему влиянию, не неся бремя расходов и признав их зоной российских интересов. Как бывшим саттелитам, Россия будет им предоставлять «военный зонтик» и экономическую помощь.

Однако пробуксовывание реформ в России заставили США понять, что американское влияние должно распространяться и на Центральную Азию. Это тенденция была усилена в ноябре 1994 года, когда республиканцы взяли под свой контроль оба палаты конгресса.

Республиканцы считали Россию по природе своей агрессивной и стремящейся воссоздать «империю», что может угрожать Западу. По этой причине, США стремились ослабить российское влияние в СНГ, особенно в ее «южном подбрюшье», где молодые центральноазиатские республики, по-прежнему, находились под влиянием России. На их территории была энергетическая и транспортная инфраструктура, что обеспечивала российскую монополию на поставки нефти и газа.

Конечно, в первой половине 90-х годов цены на энергоносители были низкими, но тенденция в любой момент могла измениться, и Москва смогла бы оказывать еще большее влияние на республики Центральной Азии. США собирались создать санитарный кордон вокруг российских границ, подобно тому, который был вокруг СССР, с целью сдерживания. Именно поэтому в 1995 году Билл Клинтон объявил Центральную Азию зоной жизненно важных интересов США.

И в качестве основного шага предполагалось соединить Центральную Азию и Закавказья с внешним миром посредством железных дорог, нефте- и газопроводов, при этой минуя Россию, и таким образом сменив геополитический вектор данных стран и, полностью уведя их от российского влияния. Предполагалось создать комбинированный транспортный маршрут, соединяющий Запад и Восток, который получил название «Шелковый путь», по аналогии со средневековым определением.

Существовали различные направления этого маршрута. Самым удобным считался через Каспийское море в Иран, а далее в Персидский залив. Однако данный проект в жесткой форме блокировали США, не желая иметь дел с исламским

режимом ни в какой форме. Предлагался вариант на западное направление: через Каспий, транскавказский коридор и Турцию. Вариант признавался политически благоприятным, но неудобным и неэкономичным.

И, наконец, третьим вариантом был путь через Афганистан и Пакистан, а далее в Южную Азию. Этот маршрут представлялся наиболее политически благоприятным, удобным и дешевым. Однако главным препятствием являлась нестабильность в Афганистане.

Самой заинтересованной стороной являлся Исламабад, который на тот период испытывал экономические трудности и надеялся за счет данных проектов их преодолеть. Центральную Азию Пакистан интересовал по разным направлениям: как рынок сбыта, источник для поставок энергоресурсов, транзит товаров в Европу. Уже в ноябре-декабре 1991 года, когда СССР еще существовал пакистанская делегация посетила республики Центральной Азии: были заключены соглашения с Таджикистаном по поставкам электроэнергии и с Туркменистаном по поставкам газа. В общем счете было заключено 35 торгово-экономических договоров, с одним Казахстаном подписано 21.

Перспективы данного проекта были блестящими: Пакистан планировал импортировать из Центральной Азии не только нефть и газ, но и черные и цветные металлы, урановое сырье, пшеницу, продукты машиностроения из Бишкека и Ташкента. В свою очередь, в центральноазиатские республики будут поставляться текстильная продукция, сахар, некоторые виды технологий.

Для Центральной Азии это был кратчайший путь для выхода в Мировой океан. Тем более из Пешавара до Карачи проходила современная автомагистраль, оставалось только соединить афганское звено в данном направлении. В 1993 году в Исламабаде были подписаны соглашения по реконструкции старых и строительстве новых дорог, проекты были поддержаны кредитами МБРР.

Конечно, не менее важным являлся проект по прокладке нефте- и газопровода. Соблазнительную идею по поставкам газа из Туркменистан в Южную Азию подхватила аргентинская компания «Брида» под руководством К. Бульгерони. Он с 1992 по 1994 года проделал большую работу по исследованию афганской территории, прокладке и реконструкции дорог в Афганистане, договаривался с племенами и полевыми командирами. Даже добился того, что президент Туркменистана С. Ниязов и президент Пакистана Б. Бхутто подписали соглашение о начале проектных работ по строительству газопровода.

В целом проект строительства газопровода оказался практически готовым к реализации, однако первый же груз из 30 фургонов, отправленный в октябре 1994 года из Пакистана в центральноазиатские республики, после пересечения афганской границы сразу же был разграблен моджахедами.

Таким образом, все планы по реализации данного проекта развивались о нестабильность в Афганистане. Исламабаду приходилось брать на себя ответственность за обеспечение безопасности данного проекта. Несмотря на то, что Пакистан сам во время советско-афганской войны поддерживал моджахедов, на тот момент, уже сложно было на них влиять.

Пакистан потерял свой шанс еще в апреле 1992 года, когда был свергнут про-московский режим М. Наджибуллы, и можно было сделать ставку на одного из полевых командиров. Однако лидер Исламской партии г. Хекматиар сильно подвел Пакистан, осудив операцию 1991 г. США против Ирака, учитывая, что Исламабад отправил 11000 человек на помощь международным силам в Ираке.

Поэтому Пакистан предпочел раздробленность Афганистана, как наиболее предпочтительный для него вариант, когда разные полевые командиры контролируют свои зоны влияния. Это и становится препятствием для реализации строительства газопровода.

Пакистанские власти начали искать способ контролировать Афганистан и поддержка различных полевых командиров оказалась довольно слабой, так как выбор в пользу одного настроил бы против остальных. Необходимо было создавать новую силу, способную обеспечить безопасность маршрута. Так, из пакистанских медресе появилось движение «Талибан», финансируемое США, Великобританией и Саудовской Аравией [15].

Для США коридор из Пакистана в Центральную Азию представлял важный геополитический интерес. Компания «Брида» с довольно импульсивным руководителем К. Бульгерони не контролировалась из Вашингтона, поэтому со временем в Туркменистане вместо нее появилась техаско-калифорнийская компания «Unocal».

В 1996 году в Ашхабаде прошла встреча представителей Туркменистана, Афганистана, Узбекистана и Пакистана для подписания меморандума по взаимопониманию при строительстве газопровода. Также при поддержке Unocal был создан консорциум из главных акционеров, среди которых 10% акций было у РАО «Газпром». Президент С. Ниязов обозначил сроки поставок газа в Пакистан, предполагая в 1999 г. довести их до 20 млрд. куб. с, а в 2002 г. – до 40 млрд.

Таким образом, соглашения были подписаны, цели и задачи определены. Оставался главный вопрос – кто обеспечит безопасность поставок газа через территорию Афганистана. Летом 1996 года США и Пакистан должны были сделать окончательный выбор.

Власть в Афганистане в лице Б. Раббани была самой ненадежной, так как они дружили с Ираном – главным противником строительства газопровода через Афганистан, в то время как северные районы контролировались моджахедами, находившимся под влиянием центральноазиатских республик и Москвы.

Исходя из этого, для Вашингтона все стало очевидным, и Талибан получил «зеленый свет». 12 августа в Афганистане прибыл сенатор Хенк Браун, он посетил Кандагар и провел переговоры с лидером движения. После этого спустя 2 недели талибы развернули крупное наступление и 27 сентября уже вошли в Кабул. Под их контролем оказалось три четверти территории страны.

Больше всего приветствовал приход к власти талибов президент Unocal Крис Татгард. На опасение исламского фундаментализма данного режима, он парировал тем, что движение не будет экспортировать свою идеологию в другие страны и представлять угрозу для США. Они рассчитывали, что будет установлен режим,

похожий на существующий в Саудовской Аравии, в которой борьба с инакомыслием сочетается с плотным сотрудничеством с Западом. Не зря в числе акционеров оказалась саудовская компания «Дельта-Ойл» [10].

Радиостанции США и Пакистана превозносили заслуги талибов по установлению мира в стране. Американский посол в Туркменистане Майкл Коттер заявил, что США «заинтересованы в успехе дела», то есть строительстве газопровода [17].

Движение «Талибан», разумеется, понимало, благодаря кому оно пришло к власти, однако не собирались становиться марионетками других государств. К Unocal они предъявляли завышенные требования, особенно касающиеся оплаты их услуг по стабилизации ситуации в стране. Со временем к 1998 году были урегулированы вопросы между талибами и компанией, однако упущенные сроки привели к фактору Усамы Бен Ладена, который встал между Афганистаном и западным миром, и привел к катастрофическим последствиям начала 21 века.

Однако в декабре 2002 года на встрече лидеров Афганистана, Туркменистана и Пакистана в Ашхабаде снова решили вернуться к ТАПИ. Пакистан рассчитывал, что проект позволит улучшить политический климат в регионе. Туркменистан стремился как можно быстрее начать экспортировать газ. Афганистан намеревался получать около 300 млн. долларов ежегодно за транзит, при этом в дальнейшем разрабатывать собственное месторождение газа на севере страны.

Главным препятствием для строительства, как тогда называли, «проекта мира» осталась нестабильность в Афганистане. Официальный представитель Unocal Терри Ковингтон заявил об отказе в участии проекта, многие выразили сомнения, что газопровод может быть построен. При этом Азиатский банк развития заявил, что готов профинансировать техническую часть проекта, в случае его одобрения поддержку готовы оказать Всемирный банк и Агентство международного развития США. Азиатский банк заявлял о том, что у данного газопровода должна быть международная охрана.

На сегодняшний день проект газопровода известен, как ТАПИ, заглавные буквы которых говорят о том, через какие страны должен он проходить (Туркменистан-Афганистан-Пакистан-Индия). С помощью него Туркменистан может получить экономические преференции и стать доминирующим государством в регионе.

Москва также заинтересована в развитии газопровода. Как мы выяснили, изначально инициатива исходила от США, предполагая экспорт углеводородов из Довлетабадского месторождения в Туркменистане в густонаселенные, с растущей экономикой Индию и Пакистан. Однако после ухода войск НАТО в августе 2021 года проектом заинтересовалась Россия и КНР.

Как писал в 2019 году российский афганист Александр Князев: «ни один из «ни один из коммуникационных проектов по линии «Центральная Азия – Афганистан» не имеет китайской финансовой поддержки. Зато все эти проекты имеют политическую поддержку США. Что легко объясняется в первую очередь стремлением создать альтернативы, обходящие территории России и Исламской Республики Иран (ИРИ) и формирующие придуманный в Вашингтоне новый регион «Большой Центральной Азии» [7].

Если Россия, Казахстан и Узбекистан смогут договориться о создании газового союза и поставках газа в Афганистан, а далее в Южную Азию, можно соединить его с газопроводом ТАПИ. Либо может быть реализован вариант монополии на поставки газа, без сотрудничества с Туркменистаном, проходя напрямую из Узбекистана в Афганистан [9]. Базой может стать газопровод «Средняя-Азия-Центр-2», построенный еще во времена СССР и проходящий в том числе через территорию Узбекистана.

Новое афганское правительство не раз заявляло, что видит своим подрядчиком в ТАПИ именно Россию. Однако монополия данного газопровода может подорвать планы Ирана по экспорт газа в Пакистан. Иранские чиновники несколько раз выступали с критикой ТАПИ, говоря что отстаивают его противники Ирана – США и Саудовская Аравия.

Как указывает казахстанский экономист Ахмет Бурханов, Россия активно сотрудничает с Туркменистаном в данной сфере. В республике ведут активную деятельность «Газпром», «Татнефть» и другие энергетические компании. Одной из целей России является соединение с Туркменистаном для проложения газопровода в Южную Азию [1].

Несмотря на объективные трудности, идея газового союза довольно привлекательной и перспективной. Напряженность в отношениях с главным потребителем российского газа в лице Европейского Союза привело к смещению вектора в азиатское направление. Конечно, гористая и неровная местность вызывает потребность в технологическом оснащении при прокладке трубопровода, однако при должном финансировании проект вполне реализуем. Казахстан, Узбекистан, возможно, и Туркменистан станут транзитными странами при поставках российского газа в Южную Азию [11].

Проект интересен и с точки зрения доходов стран-участниц газового союза. Южная Азия – крупнейший рынок, который может переварить любые объемы поставок углеводородов. Население Пакистана составляет 230 млн. человек, у Индии – 1,5 млрд., что составляет самое большое население, а также это одна из крупнейших и быстрорастущих экономик мира.

Специфика трансафганской железной дороги. Афганистан является страной, практически не охваченной железнодорожным сообщением, хотя и располагается на перекрестке путей Центральной и Южной Азии. Первые проекты восходят еще к периоду второй англо-афганской войны (1878-1880 гг.), основной путь должен был пролегать по маршруту «Мазари-Шариф-Герат» и далее в Индию. В дальнейшем предлагались другие подобные проекты. А.Н. Снесарев подчеркивает перспективность данного направления, хотя существуют трудности в его реализации [13]. По его мнению, лучшим будет гератское направление, а соединяться российская и индийская железная дорога должна на участке Кушка-Новый Чаман. При этом данный проект был отвергнут еще в 1955 году, когда его предоставили Н.А. Булганину и Н.С. Хрущева во время подготовки к официальному визиту в Индию, Бирму и Афганистан. Одной из причин была высказана нерентабельность проекта.

Узбекистан заинтересован в диверсификации маршрутов и рассматривает два направления строительства железной дороги – Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар и Мазари-Шариф-Герат. Второй проект предоставляет доступ к иранским портам, в чем не заинтересованы США, что дает риски санкционного давления с их стороны. Из-за этого США спонсирует именно первый проект, который является частью стратегии «Большой Центральной Азии», учитывающий интересы Узбекистана, но обходящий Россию и Иран.

Для Узбекистана на данный момент приоритетным является первый проект и доступ к крупнейшим пакистанским портам Карачи и Гвадар. В трехсторонней группе Узбекистан-Афганистан-Пакистан с 2018 года проходили встречи для обсуждения различных вопросов строительства, включая картографию, участки прокладки, организационные моменты, обязанность сторон. Заинтересованность в финансировании проекта выражают Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Европейский банк реконструкции и развития, Исламский банк развития, Азиатский банк развития.

траны-участницы признают проблемы, связанные со строительством железной дороги в горной местности, что приводит к дороговизне проекта по сравнению с линией «Мазари-Шариф-Герат-Чабахар». По этой причине, необходимо использование инновационных инфраструктурных механизмов. Другой обсуждаемой проблемой является безопасность на территории Афганистана и пакистанской провинции Белуджистан [5].

Существуют также проблемы геополитического характера. Индия является партнером Узбекистана и активно поддерживает иранский проект, учитывая сложные отношения с Пакистаном. По этой причине, данное направление может испортить отношения с Дели. Китай выступает активным инициатором развития порта Чабахар, что вроде бы может стать зеленым сигналом для строительства проекта, однако он противоречит концепции «Один пояс – один путь», который идет через территорию Афганистана в широтных направлениях. Таким образом, помимо проблем, описанных выше, возникает вопрос отношений с другими государствами.

15-16 июля 2021 года по инициативе президента Узбекистана Ш. Мирзиёева была проведена конференция «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности», которая была направлена на укрепление сотрудничества двух важных и исторически связанных с собой регионов: Центральной и Южной Азии [2].

На конференции были рассмотрены состояние и перспективы действующих проектов, а также развитие новых и расширение нынешних транспортных коридоров. Рассматривая вопрос практического взаимодействия, важная роль отводится Афганистану, как стране, соединяющая данные регионы.

Очевидно, обеспечение эффективной торговли невозможно без создания маршрутов, обеспечивающих транзит и своевременную доставку грузов. По мнению экспертов, на конференции были выработаны конкретные предложения по проекту строительства железнодорожной линии

«Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар» или, так называемый, «Кабульский коридор», позволяющий обеспечить транзит грузов к портам Пакистана.

Страны Центральной Азии, как известно, наиболее сильно страдают от отсутствия доступа к морским путям, а следовательно, и к самым дешевым видам транспортных перевозок. Узбекистан даже не имеет границы со странами с выходом в море. Поэтому транспортные проекты является одним из главных приоритетов для Центральной Азии.

Важность развития сухопутных транспортных путей определяется следующими факторами: риск блокировки Суэцкого канала, что уже происходило в 2021 году. Сильная зависимость мировой торговли от этого маршрута заставляет искать альтернативные пути [8].

Также недостатком морской торговли являются военные операции Саудовской Аравии в Баб-эль-Мандемском проливом, через который корабли попадают в Суэцкий канал, загруженность крупнейших морских портов Европы, пиратство в Индийском океане [4], удорожание топливных сборов.

На сухопутных маршрутах проблемы возникают проблемы в виде отсутствия единого технического документа, а разница в колеи железнодорожных линий: советской и индо-пакистанской. Однако при реализации данного маршрута: Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар позволит увеличить грузопоток до 5,5 млн. тонн в год. Доходы одного Узбекистана могут достигнуть в 595 млн. долларов [6].

В феврале 2021 года состоялись узбекско-афганско-пакистанские переговоры, на которых была составлена «Дорожная карта» по строительству железной дороги «Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар» протяженностью около 600 км [14].

13-17 марта 2021 года делегация республики Узбекистан посетила Пакистан с целью изучения инфраструктуры пакистанские портов «Касим», «Карачи» и «Гвадар» [12]. В мае 2021 года Всемирный банк выразил готовность выделить финансирование для строительства железной дороги, а также на полевые исследования и составление проектно-сметной документации. Проект оценивается в 5 млрд. долларов и транзитным потенциалом 20 млн. тонн грузов в год [3].

Географическое положение Узбекистана ставит его на перекрестке направлений Север-Юг и Запад-Восток. Сама Центральная Азия может стать крупным логистическим хабом и рынком мирового значения при транзите товаров из Европы в Южную Азию.

До 2022 года строительство железной дороги через Афганистан не стояло в приоритете России, ОАО «РЖД» выступало в качестве подрядчика. Однако после ухудшения отношений с Европой данный проект стал способом диверсификации направления движения газа.

По договоренности между Узбекистаном, Афганистаном и Пакистаном предполагается советская колея железной дороги шириной 1520 мм., учитывая, что она уже проходит по территории Узбекистана и менять ее было бы достаточно затратно. Смена колесных пар должна будет происходить уже на территории Пакистана. В другом варианте Афганистан может стать интегратором

российской и индийской колеи. Это пойдет на пользу афганской стороне, предоставляя большое количество рабочих мест при смене колесных пар.

В августе 2022 года начались экспедиционные работы для построения маршрута железной дороги. Предполагается, что она будет проходить через провинции Бамиан и Вардак, в провинции Дайкунди она может соединиться с иранским проектом. Это соединение позволит создать новую транспортную конфигурацию в регионе, диверсифицируя маршруты из Центральной Азии в Южную и Средний Восток.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК:

1. **Бурханов А.** Поворот России на Восток и «газовый союз». Россия планирует пробить транзитный коридор в Индию. 2023 // <https://iarex.ru/articles/89365.html>.
2. Выступление Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева на международной конференции «Центральная и Южная Азия: региональная взаимосвязанность. Вызовы и возможности» // <https://president.uz/ru/lists/view/4484>.
3. ВБ готов поддержать строительство железной дороги «Мазари-Шариф-Кабул-Пешавар» // <https://www.gazeta.uz/ru/2021/05/18/railway-wb/>.
4. Доклад Генерального секретаря о ситуации с пиратством и вооруженным разбоем на море у берегов Сомали // ООН Совет безопасности. S/2017/859 // <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/S/2017/859>.
5. **Зоидов К.Х., Медков А.А.** Экономические интересы России и развитие транспортно-транзитных систем Афганистана и других стран Центральной Азии // Проблемы рыночной экономики. 2021. № 4.
6. **Ибрагимов У.Н.** Доклад на многосторонней встрече руководителей железнодорожных администраций России, Казахстана, Узбекистана, Афганистана, Пакистана // <http://railway.uz/upload/iblock/af0/af0e8f76609f61c8b4aca94e47a52bce.pdf>.
7. **Князев А.** Мифология трансафганских проектов. В центральноазиатских столицах перманентно мечтают выйти к Индийскому океану. 2019 // https://www.ng.ru/dipkurer/2019-01-27/11_7492_mythology.html.
8. **Макарычев М.** Блокировка Суэцкого канала обходится в 9,6 млрд долларов в день // <https://rg.ru/2021/03/26/blokirovka-sueckogo-kanala-obhoditsia-v-96-mlrd-dollarov-v-den.html>.
9. **Мендкович Н.** Итоги казахско-российских переговоров. 2022 // <https://stanradar.com/news/full/51158-itogi-kazahsko-rossijskih-peregovorov.html>.
10. **Огибенин Е., Графов П.** Трансафганский проект: от мифа к реальности? России есть чем ломать гипотетическую трубу. 24 сентября 2002 г. // <http://www.centrasia.ru/newsA.php?st=1032840600>.
11. **Панфилова В.** Казахстан и Узбекистан раздумывают над предложением Путина. 2022 // https://www.ng.ru/cis/2022-11-30/5_8603_kazakhstan.html.

12. Расширение сотрудничества с Пакистаном в сфере транспорта // <https://www.railway.uz/ru/informatsionnayasluzhba/novosti/21806/?VOICE=Y>.
13. **Снесарев А.Е.** Индия как главный фактор в среднеазиатском вопросе. Избранные статьи / сост. А.А. Снесарев, предисл. Л.Г. Ивашова. М.: Кучково поле, 2017.
14. Узбекистан, Афганистан и Пакистан подписали «Дорожную карту» по строительству железной дороги // <https://www.gazeta.uz/ru/2021/02/08/trans-afghan-railway/#>.
15. Corporations, National Security and War Profiteering: The Great Game: Oil and Afghanistan (An Interview with Ahmed Rashid) // Multinational Monitor. November, 2000.
16. **Rasulov M., Ibragimov U., Mirakhmedov M., Rizaev A.** Central Asian transport corridors and prospects of Uzbekistan's further integration to the global transport network // The 7th International Symposium for Transportation Universities in Europe and Asia / Dalian Jiaotong University, China. 2014.
17. **Risen J.** New Breed of Roughnecks Battles over Caspian Oil Field // Los Angeles Times. 1998. May 24.

P.D. SIBIRKIN

Postgraduate student, Russian State
Humanitarian University, Moscow, Russia

EVOLUTION OF TRANS-AFGHAN PROJECTS WITH THE EXAMPLE OF THE TAPI GAS PIPELINE AND THE TRANS-AFGHAN RAILWAY SINCE 1996

The article assesses trans-Afghan interregional projects, including various routes from Central to South Asia. The TAPI gas pipeline project, dating back to 1992, and the prospects for its implementation are analyzed. The Mazar-i-Sharif-Kabul-Peshawar project, which will increase Afghanistan's transit potential, is also analyzed. The role of the trans-Afghan railway, starting from Uzbek territory, passing through Afghanistan and further to South Asia, is highlighted. The article also analyzes American participation in these projects and the role they played in establishing this or that regime in Afghanistan. A feature of the work is the lack of academic research on this problem. These events are associated with modern times, despite the fact that many projects date back to the 19th century, therefore there is a certain amount of subjectivity and bias in the presentation of this topic.

Key words: Central and South Asia, transport corridor, Uzbekistan, Afghanistan, security, Taliban, gas pipeline, railway.