

МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ

УДК: 330.341.2; 339.944.2; 339.565
JEL: L91, L92

**Экономические интересы России и развитие
транспортно-транзитных систем Афганистана
и других стран Центральной Азии**

К.Х. Зоидов, к.ф.-м.н., доцент
<https://orcid.org/0000-0002-8474-0895>; SPIN-код (РИНЦ): 2293-9802
Scopus author ID: 57190430349
e-mail: kobiljonz@mail.ru

А.А. Медков, к.э.н.
<https://orcid.org/0000-0002-9597-9092>; SPIN-код (РИНЦ): 6481-1251
Scopus author ID: 57190430569
e-mail: medkov71@mail.ru

Для цитирования

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. – С. 140-156.

DOI: //doi.org/10.33051/2500-2325-2021-4-140-156

Аннотация

Исследование направлено на выявление и анализ экономических интересов России в процессе развития транспортно-транзитных систем (ТТС) Афганистана и других стран Центральной Азии (ЦА). **Цель.** Доказать, что экономическим интересам России отвечает содействие стабилизации военно-политической обстановки в Афганистане и обеспечение инклюзивного роста и устойчивого развития стран ЦА путём реализации в регионе масштабных инфраструктурно-интеграционных проектов, формирования высокотехнологичных ТТС, строительства трансафганских железных дорог. **Задачи.** Выявить историко-экономические предпосылки транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Афганистана; определить перспективы реализации и направления повышения транспортно-транзитного потенциала Афганистана, а также присоединения Афганистана к Инициативе КНР «Пояс и путь»; дать описание и проанализировать позиции Индии и Ирана по развитию транспортного направления «Север – Юг» через территорию Афганистана; выявить проблемы и перспективы функционирования Лазуритового (Нефритового) коридора; определить сильные и слабые стороны актуальных проектов трансафганских железных дорог; дать описание важнейших особенностей сооружения объектов транспортной инфраструктуры в Афганистане. **Методология.** В исследовании использованы методы эволюционно-институциональной теории, теории производственно-технологической сбалансированности и технико-экономических укладов, миросистемного и политико-экономического анализа, исторического подхода, аналитических и экспертных оценок. **Результаты.** Показано, что для Афганистана участие в развитии транснациональных (международных) транспортных коридоров будет, помимо получения экономической выгоды от реализации транспортно-транзитного потенциала, способствовать стабилизации ситуации внутри страны. Доказано, что формирование Лазуритового коридора для государств ЦА может рассматриваться как дополнение к китайской Инициативе «Пояс и путь», в процессе роста перевозок по его маршрутам Афганистан может превратиться в

транзитный узел евро-азиатских транспортно-торговых коммуникаций, пока же функционирование коридора не может кардинально повлиять на социально-экономическое развитие и обеспечение инклюзивного роста Афганистана; определено, что наиболее реализуемым в современных условиях является проект сооружения Трансафганской железной дороги по маршруту Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар через Хайберский проход. **Выводы.** Развитие ТТС Афганистана и других стран ЦА станет инновационно-инфраструктурной основой установления партнёрских отношений между государствами с разным уровнем социально-экономического развития, распространения центральной власти на отдалённые территории слабозажитых стран, создания новых рабочих мест, что отвечает экономическим интересам России. Для этого требуется организация многостороннего взаимодействия в транспортно-транзитной сфере на принципах межгосударственно-корпоративного партнёрства.

Ключевые слова: мировая экономика, эволюционно-институциональная теория, транспортно-транзитные системы, международные транспортные коридоры, китайская Инициатива «Пояс и путь», межгосударственно-корпоративное партнёрство, железнодорожный транспорт, автомобильный транспорт, Центральная Азия, Афганистан, экономико-математическое моделирование, высокотехнологическая трансформация.

Исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ) в рамках научного проекта № 20-010-00454 а.

Russia's economic interests and the development of transport and transit systems in Afghanistan and other Central Asian countries

Kobiljon Kh. Zoidov, Cand. of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor
<https://orcid.org/0000-0002-8474-0895>; SPIN-code (RSCI): 2293-9802
Scopus author ID: 57190430349
e-mail: kobiljonz@mail.ru

Alexey A. Medkov, Cand. of Sci. (Econ.)
<https://orcid.org/0000-0002-9597-9092>; SPIN-code (RSCI): 6481-1251
Scopus author ID: 57190430569
e-mail: medkov71@mail.ru

For citation

Zoidov K.Kh., Medkov A.A. Russia's economic interests and the development of transport and transit systems in Afghanistan and other Central Asian countries // Market economy problems. – 2021. – No. 4. – Pp. 140-156 (In Russian).

DOI: //doi.org/10.33051/2500-2325-2021-4-140-156

Abstract

The research is aimed at identifying and analyzing Russia's economic interests in the process of developing transport and transit systems (TTS) in Afghanistan and other Central Asian (CA) countries. **Goal.** To prove that it is in Russia's economic interests to stabilize the military-political situation in Afghanistan and ensure inclusive growth and sustainable development of the Central Asian countries through the implementation of large-scale infrastructure and integration projects in the region, the formation of high-tech TTS, and the construction of trans-Afghan railways. **Tasks.** To identify the historical and economic prerequisites for the transport and communication interaction between Russia

and Afghanistan; to determine the prospects for the implementation and directions for increasing the transport and transit potential of Afghanistan, as well as Afghanistan's accession to the Initiative of the PRC «Belt and Road»; to describe and analyze the positions of India and Iran on the development of the transport direction «North – South» through the territory of Afghanistan; to reveal the problems and prospects for the functioning of the Lapis Lazuli (Jade) corridor; to identify the strengths and weaknesses of current Trans-Afghan railways projects; to give a description of the most important features of the construction of transport infrastructure facilities in Afghanistan. **Methodology.** The research uses the methods of evolutionary and institutional theory, the theory of industrial and technological balance and technical and economic structures, world-system and political-economic analysis, historical approach, analytical and expert assessments. **Results.** It is shown that for Afghanistan, participation in the development of transnational (international) transport corridors will, in addition to obtaining economic benefits from the realization of transport and transit potential, contribute to the stabilization of the situation inside the country. It is proved that the formation of the Lapis Lazuli Corridor for the Central Asian states can be considered as an addition to the Chinese Initiative «Belt and Road», in the process of increasing traffic along its routes, Afghanistan can turn into a transit hub of Euro-Asian transport and trade communications, while the functioning of the corridor cannot cardinaly affect the socio-economic development and ensuring inclusive growth of Afghanistan; It is determined that the most feasible project in modern conditions is the construction of the Trans-Afghan Railway along the Mazar-I-Sharif-Kabul- Peshawar route through the Khyber Passage. **Conclusions.** The development of the TTS of Afghanistan and other Central Asian countries will become an innovative and infrastructural basis for establishing partnership relations between states with different levels of socio-economic development, the spread of central government to remote territories of underdeveloped countries, and the creation of new jobs, which meets Russia's economic interests. This requires the organization of multilateral cooperation in the transport and transit sphere on the principles of interstate-corporate partnership.

Keywords: *world economy, evolutionary and institutional theory, transport and transit systems, international transport corridors, Chinese Initiative «Belt and Road», interstate-corporate partnership, railway transport, road transport, Central Asia, Afghanistan, economic and mathematical modeling, high-tech transformation.*

The study was conducted with the financial support of the Russian Foundation for Basic Research (RFBR) within the framework of scientific project No. 20-010-00454 a.

Введение

Драматические события в Афганистане второй половины 2021 г., связанные с поспешным выводом вооружённых сил международной коалиции во главе с США и приходом к власти на большей территории страны представителей движения «Талибан» (запрещенная в России террористическая организация), сделали это государство центром геополитических и геоэкономических интересов крупнейших мировых держав, реализующих свои глобальные политико-экономические инициативы, прежде всего, связанные с развитием транспортно-транзитных систем (ТТС).

Мировой финансово-экономический кризис, усугублённый пандемией коронавируса и мероприятиями по борьбе с ней, сопровождается дестабилизацией работы глобальных морских контейнерных сервисов, обострением нехватки контейнеров, сокращением спроса на перемещение больших партий грузов, резким ростом тарифов на морские перевозки. Удорожание привело к тому, что в декабре 2020 г. стоимость морского фрахта на трейде КНР – ЕС превысила уровень железнодорожного тарифа по этому маршруту на 50%.

Эти факторы увеличили конкурентные преимущества железнодорожного транспорта в евро-азиатском сообщении. Нестабильность на рынке морских перевозок грузов повышает

интерес к развитию альтернативных сухопутных направлений, прежде всего, маршрутов «Север – Юг», в т.ч. и через Афганистан. Намечены, реанимированы и реализуются такие транспортно-транзитные проекты, как Лазуритовый (Нефритовый) коридор, формирование современных путей сообщения через Хайберский проход и Ваханский коридор, сооружение железных дорог в сложных природно-климатических условиях, сравнимых со строительством и эксплуатацией Цинхай-Тибетской железной дороги в Китае (Зоидов, Медков и Зоидов, 2017; Зоидов и Медков, 2020).

Сравнение инфраструктурно-строительных проектов в Афганистане и Тибете тем более уместно, что долгое время эти государства рассматривались как буферные в противостоянии Британии и России. Преодоление природно-климатической, геополитической и транспортно-транзитной изолированности этих регионов – актуальная задача формирования Глобальной Евразии. Кроме того, при развитии ТТС Афганистана могут быть использованы передовые техника и технологии, наработки и компетенции инфраструктурного строительства, применённые китайскими компаниями при сооружении и эксплуатации Цинхай-Тибетской железной дороги.

По мнению директора Центра истории Кавказа, старшего научного сотрудника Института права и прав человека НАНА Р. Гусейнова, «экономическая мощь атлантистов (стран Америки и Западной Европы) зиждется на контроле над океанскими и морскими поставками. Поэтому страны Запада с опаской относятся к новым сухопутным транзитным проектам в Евразии, которые могут нанести урон западной транспортно-морской и экономической гегемонии». Исходя из этого, эксперт делает вывод, что «США и Западная Европа будут и далее препятствовать реализации масштабных сухопутных коридоров, которые могут представить угрозу морским перевозкам» (Лазуритовый коридор: плюсы и минусы для Южного Кавказа и ЦА, 2021).

С другой стороны, есть несколько крупнейших государств мира, заинтересованных в развитии сухопутных коммуникаций через Афганистан, в т.ч. такие большие по численности населения страны, как Китай, Индия, Пакистан, Турция, Иран, Россия, а также страны Центральной Азии (ЦА) и Южного Кавказа.

Необходимо отметить, что в районах восточного Афганистана, Таджикистана, Кыргызстана и Казахстана китайская цивилизация вошла в соприкосновение с исламским миром, который может рассматриваться, как буфер для глобальной экспансии Поднебесной, в т.ч. и путём применения «мягкой силы» и роста экономического влияния (Цветков, Зиядуллаев, Зоидов и Медков, 2019; Цветков, Зоидов и Медков, 2014).

Для Афганистана участие в развитии транснациональных (международных) транспортных коридоров будет, помимо получения экономической выгоды от реализации транспортно-транзитного потенциала, способствовать стабилизации ситуации внутри страны.

В статье выдвинута гипотеза, что экономическим интересам России отвечает содействие стабилизации военно-политической обстановки в Афганистане и обеспечение инклюзивного роста и устойчивого развития стран ЦА путём реализации в регионе масштабных инфраструктурно-интеграционных проектов, формирования высокотехнологичных ТТС, строительства трансафганских железных дорог.

Методы (теоретическо-методологические основы)

В исследовании использованы методы системного анализа (Клейнер, 2021), эволюционно-институциональной теории (Alchian, 1950; Норт, 1997; Nelson and Winter, 2000), теории производственно-технологической сбалансированности и технико-экономических укладов (Яременко, 1999), миросистемного и политико-экономического анализа, исторического подхода, аналитических и экспертных оценок (Бондаренко, 2009; Зоидов, Медков и Зоидов 2017; Зоидов и Медков, 2020; Ишбулдина, 2019; Окимбеков, 2016; Снесарев, 2017; Цветков, Зоидов и Медков, 2014; Цветков, Зиядуллаев, Зоидов и Медков 2019).

Результаты исследования и обсуждения

1. Историко-экономические предпосылки транспортно-коммуникационного взаимодействия России и Афганистана

В XIX – начале XX вв. активно обсуждались проекты железнодорожного соединения Европы, России и Индии через Афганистан в свете расширения влияния России и Великобритании в регионе, опасений последней за безопасность своей индийской колонии, так называемой «Большой игры».

А. Снесарев отмечал, что в это время особое внимание обращали на себя: проект железной дороги Бомбей – Багдад и другой проект, предложенный французским предпринимателем и организатором строительства Суэцкого канала Ф. Лессепсом, а именно железной дороги по маршруту Оренбург – Ташкент – Балх (Мазари-Шериф) – Кабул – Пешавар. Предлагался и более короткий маршрут: Варшава – Москва – Баку – Ашхабад – Серакс – Кветта. По справедливому замечанию А. Снесарева, «все ограничивалось таким вполне гадательным суммированием верст, оставляя в стороне политические, экономические, торговые, топографические и другие данные» (Снесарев, 2017, с. 209).

Оценивая грузовую базу будущей железной дороги, А Снесарев указывал на перспективы перевозки предметов товарообмена между Россией и Индией, Индией и Европой, Индией и Афганистаном, Россией и Бухарой. Однако более точно оценить грузовую базу не представлялось возможным по причинам:

- неизвестности точного маршрута железной дороги;
- неизвестности районов тяготения к транспортной коммуникации;
- недостаточности топографических данных;
- неясности отношения к дороге населения, а также эмира Афганистана, который имел собственные хозяйственные интересы.

Уже на рубеже XIX и XX вв. указывалось на трудности строительства транспортных коммуникаций в Афганистане и Восточной Персии, связанные с недостатком воды, малолюдностью и безлюдностью обширных территорий, бедностью населения.

А. Снесарев делает вывод о преимуществе гератского направления трансафганской железной дороги, обусловленном его краткостью, топографическими удобствами и наличием широкой экономической перспективы. Автор делает вывод, что «будущей железной дорогой выгоднее будет русскую и индийскую сети сомкнуть на участке Кушка – Новый Чаман через Герат – Себзевар, Тиришк и Кандагар» (Снесарев, 2017, с. 227).

Эти проекты не были реализованы, главным образом по причинам опасений эмира Афганистана роста внешнего влияния, взаимного недоверия России и Великобритании, трудностей с привлечением внешнего финансирования.

Только в XX в. при содействии СССР была построена автомагистраль с бетонным покрытием Кушка – Герат – Кандагар протяженностью 679 км, для чего Афганистану было выделено на безвозмездной основе 140 млн. долл.

Автомобильная дорога имела для СССР стратегическое значение, как самый короткий маршрут до границ с Пакистаном, что было важным, поскольку начиная с 1969 г. внешняя торговля страны с Пакистаном осуществлялась именно через Афганистан. При этом перевозками грузов от Кушки до пакистанской границы занимались афганские транспортные компании (Окимбеков, 2016, с. 89).

При строительстве в XIX в. Закаспийской железной дороги особое значение имело сооружение Ашхабадо-Мервского участка, обеспечившего проникновение России в исторические районы ЦА. Так называемый «Закаспийский хлопковый путь» стал важнейшим евро-азиатским интеграционным проектом, привел к изменению маршрутов торговых путей, их повороту в западном направлении. Строительство дороги происходило в сложных природно-климатических условиях пустынной местности. Вдоль транспортной коммуникации, строившейся силами военного ведомства, формировалась социальная инфраструктура, развивались медицинская и образовательная сферы (Максаков, 2021).

Маршруты древних и современных торговых путей были проложены по Ваханскому коридору (через Панджшерское ущелье) и Хайберскому проходу, соединяющему ЦА с Южной

Азией. Через проход проложена железная дорога с пакистанской стороны к границе, а также автомобильная дорога Пешавар – Кабул.

Главными трудностями развития ТТС Афганистана являются:

- экономическая отсталость страны, изолированность от мировых производственно-технологических и организационно-институциональных инноваций;
- дезинтеграция национальной экономики на изолированные, автономные хозяйственные образования, обусловленная, в первую очередь, гористой местностью (горная и гористая местность занимает около 75% территории страны);
- последствия заключённого в 1895 г. российско-британского договора, разделившего границей Горный Бадахшан, таджикское и узбекское население, которые ощущаются до сих пор;
- недостаточный объём экспортной грузовой базы;
- низкая диверсификация маршрутов экспортных поставок товаров на мировые рынки, которая осуществлялась преимущественно через Пакистан и реже через Иран, что открывало возможность экономического давления на афганских предпринимателей, особенно при перевозке скоропортящихся грузов.

Афганистан не имеет выходов к Мировому океану, в стране нет единой разветвленной сети железных дорог, оставляет желать лучшего степень разработки месторождений природных ресурсов, наблюдается низкая эффективность сельского хозяйства.

Развитие ТТС будет способствовать преодолению раздробленности Афганистана по родоплеменным, территориальным, религиозно-культурным и институциональным критериям.

2. Перспективы реализации и направления повышения транспортно-транзитного потенциала Афганистана

Афганистан потенциально может стать узловой точкой макрорегиональных железнодорожных коммуникаций. Существует возможность организации на территории страны узла стыковки железных дорог колеи европейско-иранского (1435 мм), индо-пакистанского (1676 мм) и российско-постсоветского (1520 мм) стандартов.

Актуальными направлениями развития ТТС Афганистана являются:

- развитие сухопутных коммуникаций со странами, имеющими выход к Мировому океану и развитую портовую инфраструктуру;
- диверсификация маршрутов экспортно-импортных грузоперевозок;
- формирование национальной сети железных дорог.

К началу XXI в. Афганистан остался единственной страной региона, которая не имеет национальной сети железных дорог. Между тем, организация железнодорожного сообщения позволит в несколько раз снизить издержки грузоперевозок, особенно каменного угля, цемента, а также сельскохозяйственной продукции (Окимбеков, 2016, с. 187).

При развитии ТТС Афганистана, стран ЦА, Южного Кавказа и России следует использовать транзитные маршруты перевозки военных и невоенных грузов, использовавшиеся в период пребывания в Афганистане сил международной коалиции, так называемую «Северную распределительную сеть» (СРС).

СРС была создана в 2008 г., как реакция на возникновение противоречий между США и Пакистаном. Сеть обеспечивала перевозку грузов из Европы через Россию, страны Южного Кавказа и ЦА в Афганистан для нужд Международных сил содействия безопасности. По ней же осуществлялся вывоз части военной техники и оборудования при выводе сил коалиции из Афганистана. Перевозки по СРС стоили дороже, чем через Пакистан, но обеспечивали диверсификацию маршрутов.

В странах ЦА и Южного Кавказа осуществляются свои национальные программы реализации и повышения транспортно-транзитного потенциала, которые во многих случаях являются конкурирующими. Прежде всего, речь идёт об Азербайджане, Узбекистане, Казахстане, Кыргызстане и Таджикистане.

Притязания Азербайджана на формирование на территории страны регионального транспортно-транзитного узла обусловлены, помимо его выгодного экономико-географического положения, ещё и тем, что через воздушное пространство страны и

аэродромную инфраструктуру осуществлялась переброска ВВС США в Афганистан, а также перевозилась существенная часть несмертельных грузов (топливо, обмундирование, продовольствие и др.).

Нормализация таджико-узбекских отношений объективно снижает заинтересованность Таджикистана в использовании трансафганских маршрутов. Более того, осуществляются тестовые автомобильные перевозки по альтернативному направлению Узбекистан – Таджикистан – Китай по маршруту Термез (Узбекистан) – Душанбе – Вахдат – Куляб – Калаи-Хумб – Хорог – Кульма (Таджикистан) – Кашгар (Китай) протяжённостью 1422 км.

Самым значимым транспортно-транзитным проектом для Таджикистана является строительство новой железной дороги Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран. Таджикистан заинтересован в прокладке железной дороги по маршруту Колхозабад – Нижний Пяндж – Кундуз. Это – часть проекта железной дороги Кашгар – Герат.

Отмечается, что организация прямого транспортного сообщения между Таджикистаном и Пакистаном по Ваханскому коридору не выгодно Афганистану, т.к. в этом случае могут остаться не у дел афганские посреднические, экспедиторские и транспортно-логистические компании (Окимбеков, 2016, с. 207).

В регионе проложены транспортные маршруты, имеющие геополитическое значение для США, Китая и ЕС, и направленные против интересов России и Ирана, а именно:

- 1) Транскаспийский международный транспортный коридор Казахстан – Азербайджан;
- 2) Лазуритовый коридор (ЛК) Туркменистан – Азербайджан;
- 3) коридор «Каспийское море – Чёрное море».

В годы американской оккупации модернизация дорожно-транспортной сети в направлении Герат – Кандагар – Кабул осуществлялась при участии турецких компаний. Отметим следующие конкурентные преимущества компаний из Турции при возведении и модернизации транспортно-коммуникационной инфраструктуры в Афганистане.

1. Большая склонность турецких предпринимателей к риску по сравнению с компаниями из Европы и США, что продолжает быть актуальным для Афганистана, где нередки случаи убийств и похищений сотрудников компаний и бизнесменов.

2. Практика найма местной рабочей силы для выполнения дорожно-строительных работ.

3. Отсутствие общих границ между Афганистаном и Турцией, а, следовательно, и приграничных конфликтов.

4. Вековая историко-экономическая и религиозно-конфессиональная близость (Ишбулдина, 2019).

Высокие риски перевозок по афганским маршрутам снижают инвестиционную активность частных инвесторов.

При реализации в Афганистане линейных инфраструктурно-интеграционных проектов необходимо учитывать наличие в стране религиозных межконфессиональных противоречий между суннитами и шиитами и социально-этнической стратификации. Главную роль в социально-политической жизни в Афганистане играют пуштуны, на вторых ролях находятся таджики, узбеки, туркмены, нуристанцы, белуджи и в ещё меньшей степени влиятельны хазарейцы. С учётом этого фактора во второй половине XX в. размещение новых промышленных и аграрных объектов в стране происходило, главным образом, в пуштунских районах.

Территориально-клановое деление общества предопределило значительный внутренний конфликтный потенциал. Отмечается, что у России и других развитых стран пока «отсутствует четкая стратегия и отработанные методы восстановления и укрепления раздробленного и охваченного военными конфликтами афганского государства, в котором процветают теневая экономика и наркобизнес, оказывающие дестабилизирующее влияние на ситуацию в обширном регионе» (Батур Абдул Гафар Адина Мохаммад, 2017).

Афганистану свойственно наличие зон влияния соседних государств. Юг страны находится под влиянием Пакистана, запад – Ирана. За влияние на северо-восточном направлении борются Китай и Индия, опасаясь проникновения туда исламских радикальных сил и организации лагерей подготовки боевиков и террористов. Север страны

контролируется таджиками и узбеками, весьма настороженно относящимися к усилению пуштунского влияния.

В связи с этим в Афганистане необходимо внедрение и использование инновационных инфраструктурно-интеграционных и организационно-институциональных механизмов, скрепляющих единство страны.

3. Перспективы присоединения Афганистана к Инициативе КНР «Пояс и путь»

Уход сил Международной коалиции во главе с США из Афганистана снял препятствия для вхождения страны в китайскую Инициативу «Пояс и путь» (ПиП) и открыл возможность для инвестиций КНР в:

- развитие ТТС афганской северо-восточной провинции Бадахшан, через которую пролегает Ваханский коридор, строительство по коридору железной дороги, автомагистрали, создания сети трубопроводов по маршрутам Китай – Афганистан (Герат) – Иран – Ирак – Сирия – Средиземное море и Китай – Афганистан – Иран – Ирак – Турция – Европа;
- строительство в рамках проекта Китайско-Пакистанского экономического коридора (КПЭК) железных и автомобильных дорог, трубопроводов по маршруту Китай (Синцзян-Уйгурский АР) – Ваханский коридор – Пакистан (вдоль границы с Афганистаном) – Индийский океан, организацию железнодорожного сообщения Афганистана с портом Гвадар (Пакистан);
- строительство автодороги Кашгар – Ваханский уезд с последующим выходом на маршрут Ишкашим – Файзабад – Мазари-Шариф – Герат – иранская граница и далее;
- формирование транспортного коридора Исламабад – Тегеран – Анкара.
- разработку китайскими компаниями месторождений цветных и редкоземельных металлов.

Редкоземельные элементы используются при производстве электроники, электромобилей, космических спутников, воздушных судов и вооружений, а также в развитии «зелёной» энергетики. В частности, литий является основным сырьём для производства аккумуляторов, используемых в смартфонах и электромобилях.

Однако зависимость от китайских компаний может приводить к тому, что месторождения не будут разрабатываться в угоду мировой конъюнктуре, а также использоваться в геэкономическом противостоянии Китая и США (Гурков, 2021). Кроме того, актуален вопрос, как повлияет приход к власти движения «Талибан» (запрещенная в России террористическая организация) на стоимость рабочей силы в Афганистане?

Имеются следующие трудности в реализации проектов развития ТТС Афганистана через Ваханский коридор:

1. Ваханский коридор – это узкая полоса территории Афганистана протяжённостью 240 км и шириной – от 14 до 64 км, проходящая через границу Китая и Афганистана, составляющую 76 км. В древности и в Средние века это был самый труднопроходимый участок Великого Шёлкового пути (ВШП), соединявший Бадахшан (Афганистан) и Яркенд (Китай) и отличавшийся высокогорным рельефом местности, суровыми природно-климатическими условиями и малолюдностью.

2. В случае прокладки транспортной коммуникации через Панджшерскую долину – ключевой участок Ваханского коридора – усилится влияние таджикских племён, а в варианте маршрута через Мазари-Шариф – узбекских, что противоречит интересам пуштунского большинства.

3. В строительстве транспортных коммуникаций через Ваханский коридор не заинтересованы некоторые правительственные и предпринимательские круги в Пакистане. Маршрут может стать конкурентом для транзитных перевозок грузов по Каракорумскому шоссе на участке Пешавар – Карачи, а также в обратном направлении Пакистан (Пешавар) – Афганистан – ЦА/Иран.

4. Сложная военно-политическая ситуация и активизация террористических группировок не позволяет приступить к началу строительства транспортных коммуникаций. Достаточно упомянуть, что в первой половине 1990-х гг. грузоперевозчики из Пешавара были главными финансовыми донорами движения «Талибан» (запрещенная в России террористическая

организация) и продолжают оказывать серьёзное влияние на военно-политическую обстановку в Афганистане.

5. Актуальна борьба с транзитом афганского героина и опиума по Ваханскому коридору.

По словам А. Князева, «Китай пытается с помощью талибов – через Пакистан, разумеется, создать относительно стабильное пространство для реализации своих проектов. Поддержка талибам оказывается на наиболее интересных для КНР направлениях Чаман – Кандагар – Герат и Вахан – Файзабад – Мазари-Шариф – Меймана – Герат» (Князев, 2021).

4. Позиция Индии по развитию МТК «Север – Юг» через территорию Афганистана

В процессе многолетнего противостояния с Пакистаном и Китаем Индия продвигает альтернативный транспортно-транзитный маршрут Индия – Афганистан – Иран. В марте 2021 г. власти Индии предложили включить порт Чабахар (Иран) в проект международного транспортного коридора «Север – Юг» (INSTC) и пригласили Узбекистан и Афганистан присоединиться к нему (Александрова, 2021). Таким образом, сам проект коридора и направления перевозок могут быть скорректированы.

С другой стороны, складывается ощущение, что власти Индии фактически поддерживают санкции США в отношении Ирана, в частности, появилась неопределённость в перспективах развития иранского порта Чабахар. В 2018 г. Индия не выделила обещанные кредитные ресурсы на строительство железной дороги Чабахар – Захедан (Иран), а индийская компания India Port Global, реализующая проект развития порта, демонстрирует низкую активность.

Афганистан заинтересован в развитии торгово-экономических связей с Индией в целях снижения зависимости от Пакистана в экспортно-импортных операциях, в частности, афганские предприниматели могли бы перенаправить часть грузопотоков в Индию из порта Карачи (Пакистан) в порты Ирана.

Главной проблемой сооружения транспортных коммуникаций является низкая грузовая база экспортно-импортных операций Афганистана и Индии. Индия импортирует из Афганистана в основном сухофрукты: грецкий орех, сушеный изюм, фисташки, миндаль, курагу, инжир, кедровый орех, шафран. Афганистан импортирует из Индии медицинское оборудование, фармацевтические препараты, сахар, цемент, компьютеры и расходные материалы к ним.

В перспективе правительство Афганистана, сформированное из представителей движения «Талибан» (запрещенная в России террористическая организация), будет находиться под влиянием Пакистана – давнего геополитического противника Индии.

5. Неопределённые перспективы сопряжения развития ТТС Ирана и Афганистана

В августе 2020 г. Иран в рамках Конвенции о международных перевозках грузов «TIR» протестировал автомобильную транспортировку грузов через Афганистан в Узбекистан, куда была отправлена партия иранских товаров (чай и автомобильные шины).

Более глобальный проект – формирование и развитие МТК «Север – Юг» – в настоящее время представляет совокупность перспективных маршрутов, по которым осуществляются лишь тестовые перевозки грузов.

В декабре 2020 г. состоялось официальное открытие железной дороги Хаф (Иран) – Герат (Афганистан) протяжённостью 225 км. В ближайшее время Иран планирует завершить строительство железной дороги Захедан – Хаш, в результате чего будет сформирована основная часть транспортного коридора «Север – Юг», связывающая порт Чабахар с сетью железных дорог Ирана и стран ЦА.

Однако существуют значительные риски реализации транспортного направления «Север – Юг» по территории Афганистана.

1. Ожидается, что установление нового режима в Афганистане не отразится на формировании и наполнении грузопотоками коридора «Север – Юг», но приведёт к сокращению транзитных перевозок через Иран.

2. В связи с приходом новых властей поставлено под угрозу развитие порта Чабахар (Иран) – ключевой узловой точки транспортного направления «Север – Юг» через Афганистан.

3. Велика вероятность усиления санкций против Ирана, в т.ч. и со стороны банков Северной Европы.

4. Сильный региональный противник Ирана – Королевство Саудовская Аравия выступает за полную изоляцию Исламской республики.

6. Проблемы и перспективы функционирования Лазуритового (Нефритового) коридора

В октябре 2017 г. в Ашхабаде в рамках 7-й региональной конференции экономического сотрудничества по Афганистану – Туркменистан, Азербайджан, Грузия, Турция и Афганистан, подписали соглашение о формировании и развитии Лазуритового коридора (Lapis Lazuli Transit, Trade & Transport Route Agreement).

Маршрут Лазуритового коридора (далее – ЛК) включает сухопутные и морские участки: Акина (провинция Фарьяб)/Тургунди (провинция Герат) – Ашхабад – порт Туркменбаши (Каспийское море) – порт Баку (Каспийское море) – Тбилиси – порты Поти/Батуми (Чёрное море)/Карс – Стамбул/Европа.

С августа 2020 г. активизировалась работа по созданию в афганских населённых пунктах Акина и Тургунди узловых станций – сухих портов (хабов). Туркменистан ведёт строительство на территории Афганистана железной дороги Акина – Андхой протяжённостью 35 км. Сооружение железной дороги Керки – Имамназар – Акина – Андхой и модернизация железнодорожного участка Серхетабат – Тургунди обеспечили частичное подключение Афганистана к ТТС Туркменистана (Реджепова, 2021).

Актуальной задачей является синхронизация развития и наполнения грузопотоками ЛК с существующими евро-азиатскими транспортно-транзитными маршрутами по направлениям Север – Юг и Восток – Запад. ЛК является юго-западным аналогом проекта ЕС ТРАСЕКА, а также во многом соответствует маршрутам СРС. В случае успешной реализации проекта ЛК в ЦА и на Южном Кавказе будет открыто новое транспортное направление «Юг – Запад».

Туркменистан заинтересован в создании на базе международного морского порта Туркменбаши Каспийского регионального логистического центра – узлового перевалочного пункта на маршруте Афганистан – Туркменистан – Азербайджан. Страна развивает транспортно-логистическую и перевалочно-складскую инфраструктуру на туркмено-афганской границе, выступает за упрощение контрольно-таможенных процедур.

ЛК поможет освободить Афганистан от зависимости от пакистанских, иранских и российских портов для осуществления экспортно-импортных операций. Формирование и развитие ЛК демпфирует монополистическое поведение операторов пакистанских маршрутов, в чём особенно заинтересованы афганские производители скоропортящейся продукции.

Маршрут из Афганистана в обход трёх крупнейших держав региона – России, Китая и Ирана соответствует геополитическим интересам США. Таким образом, ЛК можно рассматривать в качестве инфраструктурной основы геополитического проекта США в ЦА «С5+1» по формированию транспортной связи с Афганистаном через Туркменистан. Развитие ЛК может быть синхронизировано со строительством глубоководного порта Анаклия в Грузии.

Кроме того, ЛК может составить конкуренцию КПЭЖ – ключевому проекту китайской Инициативы ПиП в Западной Азии. Однако для развития ЛК как в плане формирования грузовой базы, так и для привлечения инвестиций, технологий, компетенций участие Китая имеет критическое значение.

Традиционно слабой стороной этой транспортной коммуникации является недостаточный объём грузовой базы: на рынки Азербайджана, Турции и ЕС могут транспортироваться лишь ковры, сухофрукты, полудрагоценные и драгоценные камни и хлопок. Кроме того, уже давно функционируют отработанные маршруты перевозок через страны ЦА (Шустов, 2019).

К тому же ЛК свойственны слабые стороны МТК ТРАСЕКА:

- мультимодальность перевозочного процесса;
- смена ширины железнодорожной колеи;
- множество пересечений государственных границ.

В настоящее время перевозки грузов автомобильным транспортом по ЛК носят демонстрационно-тестовый характер, в ходе которых были выявлены насущные проблемы организации перевозочного процесса, в частности, необходимость облегчения визового режима для водителей.

Международный союз автомобильного транспорта (IRU) выдвинул предложение использовать цифровую процедуру оформления книжек МДП (международных дорожных перевозок), электронные накладные и визы для водителей для организации бесшовных интермодальных перевозок по ЛК. Также предлагается выдавать профессиональным водителям многократные годовые визы.

В январе 2021 г. была согласована трёхсторонняя «дорожная карта» сотрудничества по ЛК с участием представителей Туркменистана, Азербайджана и Афганистана. Участники согласовали вопросы создания равных для всех сторон условий перевозки грузов, установления сквозной тарифной ставки, координации пограничной и таможенной политики, назначили транспортных операторов коридора от каждой страны (Согласована трёхсторонняя «дорожная карта» сотрудничества по Лазуритовому коридору, 2021).

Развитие ЛК соответствует транспортно-транзитным амбициям Азербайджана, также стремящегося стать региональным узловым центром (хабом) и компенсировать снижение транзитных перевозок военных и невоенных грузов после ухода из Афганистана коалиционных сил во главе с США. После успешных военных действий Азербайджана в Нагорном Карабахе возможна дальнейшая активизация таких инфраструктурно-интеграционных проектов, как ЛК и Зангезурский коридор, связывающий Азербайджан с Нахичеванской автономией и Турцией.

Расширению турецко-афганских внешнеполитических связей способствует то, что «тесные отношения нового Афганистана с единственной мусульманской страной – членом НАТО в глазах талибов представляет собой серьезный козырь, поскольку нынешний «Талибан» стал ценить международную легитимность» (Бустани, 2021).

ЛК для государств ЦА может рассматриваться как дополнение к китайскому проекту ПиП, в процессе развития коридора Афганистан может превратиться в транзитный узел евро-азиатских транспортно-торговых коммуникаций. Пока же функционирование ЛК не может кардинально повлиять на социально-экономическое развитие Афганистана. Кроме того, объективно в реализации проекта ЛК не заинтересованы страны, которые он обходит: Россия, Иран, Армения, Казахстан, а также Пакистан, грузовая база ТТС которого при прочих равных условиях сокротится.

7. Два проекта Трансафганских железных дорог: проблемы и перспективы реализации

В настоящее время актуальны два проекта сооружения железных дорог, играющих ключевую роль в формировании ТТС Афганистана.

1. Проект Трансафганской железной дороги (ТАЖД) Мазари-Шариф – Шибрган – Маймана – Герат. Соглашение о строительстве этой транспортной коммуникации было подписано в декабре 2017 г. представителями правительств Узбекистана и Афганистана. Предполагается, что будет проложена железная дорога колеи российского (постсоветского) стандарта 1520 мм. Непосредственно строительством должны заниматься узбекские компании.

Транспортная коммуникация будет состыкована с построенной Ираном железной дорогой Хаф (Иран) – Герат (Афганистан) протяженностью 207 км. Соединение с сетью железных дорог Ирана обеспечит выход грузопотоков к иранским портам Бендер-Аббас и Чабахар по маршруту Китай – Центральная Азия – Афганистан – Иран.

2. Проект Трансафганской железной дороги (ТАЖД) Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар протяженностью 573 км. Стоимость сооружения ТАЖД оценивается в сумму около 5 млрд. долл. Перспективный объём перевозок оценивается в 20 млн. т. грузов в год (Новое правительство Афганистана обещает Узбекистану оказать содействие в строительстве трансафганской железной дороги, 2021). Эта ТАЖД должна стать основой МТК по маршруту ЦА – порт Карачи (Пакистан) – Индийский океан.

В начале 2021 г. представители Узбекистана, Афганистана и Пакистана подписали дорожную карту по строительству железной дороги Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар,

предполагающую проведение совместных топографических, геодезических и гидрогеологических исследований, поиск источников и структурирование финансирования разработки технико-экономического обоснования и строительства транспортной коммуникации (В Узбекистане одобрили план строительства трансафганской железной дороги, 2021).

В марте 2021 г. правительство Афганистана предложило России присоединиться к проекту строительства ТАЖД Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар. Дальнейшая судьба проекта зависит от новых афганских властей (Алешина, 2021).

Сильные и слабые стороны двух проектов трансафганских железнодорожных коммуникаций приведены в таблице 1.

Таблица 1 / Table 1

**Сильные и слабые стороны трансафганских железных дорог (ТАЖД) /
Strengths and weaknesses of Trans-Afghan Railways (TAR)**

Маршрут ТАЖД	Сильные стороны	Слабые стороны
Проект ж/д Мазари-Шариф – Шибрган – Маймана – Герат	Заинтересованность Ирана, построенный участок Хаф-Герат, транспортно-транзитное обеспечение формирования геополитической оси Иран – Афганистан – ЦА, участие Индии.	Экономические санкции против Ирана, приход к власти талибов, ориентированных на Пакистан, неопределённость источников финансирования, сложная военно-политическая обстановка в Афганистане.
Проект ж/д Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар – южные порты Пакистана	Ориентация на Пакистан обеспечивает поддержку новых властей и участие Китая в строительстве, эксплуатации и формировании грузовой базы, сопряжение с КПЭК, включение в ж/д сеть Кабула.	Сложная социально-экономическая ситуация в Пакистане, разочарование в КПЭК, противодействие Индии и Ирана, неопределённость источников финансирования, сложная военно-политическая обстановка в Афганистане.

На наш взгляд, **наиболее реализуемым в современных условиях является проект сооружения ТАЖД по маршруту Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар через Хайберский проход**. Укрепление сотрудничества с Пакистаном отвечает экономическим интересам России, что подтверждается планируемым участием российских компаний в строительстве газопровода «Пакистанский поток» по маршруту Карачи – Лахор.

8. Особенности сооружения объектов транспортной инфраструктуры в Афганистане

При сооружении объектов транспортной инфраструктуры в Афганистане необходимо учитывать:

- природно-климатические и горно-ландшафтные особенности страны;
- опыт советских специалистов, участвовавших в строительстве производственных и социальных объектов;
- наработки и компетенции строительства объектов железнодорожной инфраструктуры в сложных природно-климатических условиях, накопленные китайскими компаниями.

При строительстве инфраструктурных объектов в Афганистане необходимо принимать во внимание следующие воздействия, связанные как с природно-климатическими условиями, так и с военно-политической обстановкой:

- солнечная радиация;
- землетрясения;
- оползни;
- взрывы;
- пожары (Бондаренко, 2009).

Для противодействия перечисленным угрозам необходимо вносить корректировки в проекты и процессы строительства сооружений. В частности, предусматривать температурно-деформационные швы для предотвращения образования температурных трещин, окрашивать

внешние поверхности объектов в светлые тона, ориентировать сооружения так, чтобы минимизировать попадание солнечных лучей. Высокий уровень солнечной радиации приводит к сокращению сроков службы сооружений, что необходимо учитывать при расчёте окупаемости инфраструктурных проектов.

К удорожанию строительства приводит необходимость учёта взрывоопасности и пожароопасности сооружений, что особенно важно для Афганистана, природно-климатические особенности которого характеризуются высокой температурой воздуха и низкой влажностью, способствующих интенсивному горению. Горный рельеф местности обуславливает высокий риск возникновения оползней и камнепадов, что требует устройства дополнительных инженерных сооружений.

И, конечно, критически важным является обеспечение безопасности строительных работ, в связи со сложной военно-политической обстановкой. И. Бондаренко отмечает, что во времена советского присутствия в Афганистане «армейские подразделения охраняли строительные объекты, автомобильные дороги, мосты, тоннели, газопроводы, электростанции, заводы, обеспечивали функционирование аэродромов, сопровождали автомобильные колонны с грузом. Таким образом, армия как бы косвенно, но непременно участвовала в строительном процессе» (Бондаренко, 2009, с. 31).

Чрезвычайно важным аргументом при строительстве транспортных коммуникаций в Афганистане является участие китайских компаний, имеющих опыт сооружения и эксплуатации железных дорог и подвижного состава в сложных природно-климатических условиях. Прежде всего, речь идёт о самой высокогорной в мире Цинхай-Тибетской железной дороге по маршруту Синин – Лхаса. Наиболее сложный высокогорный участок этой транспортной коммуникации Голмуд – Лхаса протяженностью 1142 км строился в 2001-2006 гг.

Транспортная коммуникация сооружалась в условиях высокогорья, вечной мерзлоты, постоянной сейсмической опасности. Природно-климатические условия предъявляли особые требования к организации строительных работ, устройству железнодорожной инфраструктуры, оборудованию подвижного состава.

Возможность использования техники и технологий, наработок и компетенций китайских компаний – ещё один аргумент в пользу приоритетной реализации проекта ТАЖД по маршруту Мазари-Шариф – Кабул – Пешавар. В любом случае будет востребован и опыт российских специалистов, хорошо знакомых с особенностями строительных процессов в Афганистане.

Заключение

В настоящее время, несмотря на приход к власти на большей части территории страны движения «Талибан» (запрещенная в России террористическая организация), Афганистан продолжает рассматриваться, как совокупность военно-политических группировок.

Региональная раздробленность обусловлена природно-географическими и историческими причинами. Отмечается, что «многие пуштунские племена фактически солидаризировались с национальными меньшинствами в борьбе за интересы локальные в противовес интересам общегосударственным» (Князев, 2021).

Население страны продолжает вести традиционный образ жизни. В традиционном обществе экономические и другие отношения определяются, главным образом, местными традициями и обычаями, решениями глав родоплеменных и территориальных образований, а не государственными нормативными актами.

Эти реалии необходимо учитывать при формировании ТТС Афганистана. В связи с этим следует разработать программу и доходчиво презентовать региональным и локальным авторитетам все преимущества прокладки, содержания и охраны общеафганских и трансграничных путей сообщения.

В настоящее время для государств ЦА и Западной Азии нет более актуальной задачи, чем развитие партнёрских отношений с развитыми странами и крупными соседними государствами, прежде всего, для решения проблем, связанных с возникновением

диспропорции между взрывным демографическим ростом и отсталым социально-экономическим развитием.

Отсутствие жизненных перспектив толкает молодых мусульман на путь экстремистской и террористической активности. Проблема перенаселения и демографического взрыва в странах Центральной, Западной и Южной Азии приводит к необходимости контроля пассажиропотоков вдоль транспортных коридоров, ведущих в Европу.

Развитие ТТС Афганистана и других стран ЦА станет инновационно-инфраструктурной основой: установления партнёрских отношений между государствами с разным уровнем социально-экономического развития, распространения центральной власти на отдалённые территории слаборазвитых стран, трансфера высоких технологий, создания новых рабочих мест, обеспечения инклюзивного роста. Требуется организация многостороннего взаимодействия в транспортно-транзитной сфере на принципах межгосударственно-корпоративного партнёрства.

Реализация проекта строительства железной дороги по маршруту Китай – Таджикистан – Афганистан – Пакистан – Индия через Ваханский коридор будет способствовать укреплению интеграционных процессов в ЦА. Однако интересам России, ЕАЭС и ШОС в большей степени отвечает северный маршрут этой перспективной транспортной коммуникации, проходящий через Кыргызстан.

Экономическим интересам России соответствует формирование глобального торгового пути XXI века – сухопутного маршрута «Север – Юг», соединяющего Северный Ледовитый (Северный морской путь) и Индийский океаны, строительство Индо-Сибирской железной дороги.

При наличии развитой ТТС в ЦА Афганистан мог бы стать рынком сбыта для российской продукции – оружия, грузового автотранспорта, железнодорожной техники, подвижного состава и элементов путевой инфраструктуры, зерна и др. товаров, а также строительных и инжиниринговых услуг.

Россия может сыграть важную геополитическую роль в ЦА и Западной Азии, в основе которой лежат экономические интересы и механизм межгосударственно-корпоративного партнёрства. По мнению политолога Р. Груздева, «успешное участие России в роли посредника между конфликтующими суннитским и шиитским государствами может усилить влияние России в исламском мире» (Груздев, 2021).

Прежде всего, необходимо решить проблему обеспечения безопасности реализации инфраструктурных и промышленных проектов в Афганистане. Здесь будет востребован российский опыт ведения локальных боевых действий, предоставления услуг безопасности частными военными компаниями, налаживания взаимодействия с местными вооружёнными формированиями и силами правопорядка. В качестве первого шага России следует пересмотреть отношение к движению «Талибан», как к террористической организации.

Литература / References

1. Александрова, К. (16.08.2021), «Развитие порта Чабахар в Иране поставлено под угрозу в связи с новой властью в Афганистане», *РЖД-Партнер*, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/razvitie-porta-chabahar-v-irane-postavleno-pod-ugrozu-v-svyazi-s-novoy-vlastyu-v-afganistane/> (Дата обращения 24.09.2021). [Alexandrova, K. (16.08.2021), «The development of the Chabahar port in Iran is under threat due to the new government in Afghanistan», *RZD-Partner*, available at: <https://www.rzd-partner.ru/wate-transport/comments/razvitie-porta-chabahar-v-irane-postavleno-pod-ugrozu-v-svyazi-s-novoy-vlastyu-v-afganistane/> (Accessed 24.09.2021)].

2. Алешина, А. (20.08.2021), «Афганистан может быть привлекательным для мировой системы железных дорог. Интервью с политологом Ю. Световым», *РЖД-Партнер*, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/afganistan-mozhet-byt-privlekatelnym-dlya-mirovoy-sistemy-zheleznykh-dorog/> (Дата обращения 17.09.2021). [Alyoshina, A. (20.08.2021), «Afghanistan may be attractive to the global railway system. Interview with political scientist Yu. Svetovym», *RZD-Partner*, available at: [https://www.rzd-partner.ru/zhd-](https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/afganistan-mozhet-byt-privlekatelnym-dlya-mirovoy-sistemy-zheleznykh-dorog/)

transport/interview/afganistan-mozhet-byt-privlekatelnym-dlya-mirovoy-sistemy-zheleznykh-dorog / (Accessed 17.09.2021)].

3. Батур Абдул Гафар Адина Мохаммад (2017), “Роль международных организаций в урегулировании афганского конфликта в XXI веке”, Диссертация на соискание ученой степени кандидата политических наук, том 1, Санкт-Петербург. [Batur Abdul Ghafar Adina Mohammad. (2017), “The role of international organizations in the settlement of the Afghan conflict in the XXI century”, Dissertation for the degree of Candidate of Political Sciences, volume 1, Saint Petersburg].

4. Бондаренко, И.Н. (2009), *Как мы строили в Афганистане: Научно-популярное издание*, Издательство Ассоциации строительных вузов, М., 136 с. [Bondarenko, I.N. (2009), *How we built in Afghanistan: A popular scientific publication*, Publishing House of the Association of Construction Universities, M., 136 p.].

5. Бустани, Дж. (26.08.2021), “Наqqin.az (Азербайджан): Турция все равно зайдет в Афганистан, но через другую дверь”, *Иносми.ру*, доступно по адресу: <https://inosmi.ru/politic/20210826/250384362.html> (Дата обращения 24.09.2021). [Bustani, J. (26.08.2021), “Naqqin.az (Azerbaijan): Turkey will still enter Afghanistan, but through a different door”, *Inosmi.ru*, available at: <https://inosmi.ru/politic/20210826/250384362.html> (Accessed 24.09.2021)].

6. “В Узбекистане одобрили план строительства трансафганской железной дороги”, (02.02.2021), *РЖД-Партнер*, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/v-uzbekistane-odobrili-plan-stroitelstva-transafganskoj-zheleznoy-dorogi/> (Дата обращения 24.09.2021). [“Uzbekistan has approved a plan for the construction of the Trans-Afghan railway”, (02.02.2021), *RZD-Partner*, available at: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/v-uzbekistane-odobrili-plan-stroitelstva-transafganskoj-zheleznoy-dorogi/> (Accessed 24.09.2021)].

7. Груздев, Р. (18.08.2021), “Развивать международные транспортные коридоры через территорию Афганистана будет сложно”, *РЖД-Партнер*, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/razvivat-mezhdunarodnye-transportnye-koridory-cherez-territoriyu-afganistana-budet-slozhno/> (Дата обращения 24.09.2021). [Gruzdev, R. (18.08.2021), “It will be difficult to develop international transport corridors through the territory of Afghanistan”, *RZD-Partner*, available at: <https://www.rzd-partner.ru/logistics/opinions/razvivat-mezhdunarodnye-transportnye-koridory-cherez-territoriyu-afganistana-budet-slozhno/> (Accessed 24.09.2021)].

8. Гурков, А. (2021), “Бизнес с «Талибаном»: чем Афганистан интересен Китаю, Турции и России”, доступно по адресу: <https://p.dw.com/p/3z610> (Дата обращения 24.09.2021). [Gurkov, A. (2021), “Business with the Taliban: why Afghanistan is interesting to China, Turkey and Russia”, available at: <https://p.dw.com/p/3z610> (Accessed 24.09.2021)].

9. Зоидов, К.Х., Медков, А.А. и Зоидов, З.К. (2017), *Государственно-частное партнерство – основа инновационного развития и безопасности транзитной экономики: Монография*, предисловие и науч. ред. чл.-корр. РАН В.А. Цветкова, Экономическое образование, Москва, 528 с. [Zoidov, K.Kh., Medkov, A.A. and Zoidov, Z.K. (2017), *Public-private Partnership – the Basis of innovative Development and Security in the Transit Economy: Monograph*, Foreword and ed. by RAS Corr. Member V.A. Tsvetkov, Publishing House Economic Education, Moscow, 528 p.].

10. Зоидов, К.Х. и Медков, А.А. (2020), “Влияние пандемии коронавируса COVID-19 и мероприятий по борьбе с ней на функционирование торговых путей”, *Проблемы рыночной экономики*, № 2, с. 48-60. [Zoidov, K.Kh. and Medkov, A.A. (2020), “The impact of the COVID-19 coronavirus pandemic and measures to combat it on the functioning of trade routes”, *Market economy problems*, no. 2, pp. 48-60].

11. Ишбулдина, К.Р. (2019), “Афгано-турецкие отношения на современном этапе (2001-2018 гг.)”, Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук, Москва. [Ishbuldina, K.R. (2019), “Afghan-Turkish relations at the present stage (2001-2018)”, Dissertation for the degree of Candidate of Historical Sciences. Moscow].

12. Клейнер, Г.Б. (2021), *Системная экономика: шаги развития: Монография*, предисловие академика В.Л. Макарова, Издательский дом «Научная библиотека», 746 с. [Kleiner, G.B. (2021), *System economy: steps of development: Monograph*, preface by Academician V.L. Makarov, Publishing house «Scientific Library», 746 p.].

13. Князев, А. (13.08.2021), “Хорошо забытые трансафганские проекты”, доступно по адресу: <http://asiais.ru/society/47368.html> (Дата обращения 24.09.2021). [Knyazev, A. (13.08.2021), “Well-forgotten trans-Afghan projects”, available at: <http://asiais.ru/society/47368.html> (Accessed 24.09.2021)].

14. “Лазуритовый коридор: плюсы и минусы для Южного Кавказа и ЦА”, (2021), *Интервью с директором Центра истории Кавказа, старшим научным сотрудником Института права и прав человека НАНА Р. Гусейновым*, доступно по адресу: https://www.rizvanhuseynov.com/2018/12/blog-post_9.html (Дата обращения 24.09.2021). [“Lapis lazuli Corridor: pros and cons for the South Caucasus and Central Asia”, (2021), *An interview with R. Huseynov, Director of the Center for the History of the Caucasus, Senior Researcher at the Institute of Law and Human Rights of ANAS*, is available at: https://www.rizvanhuseynov.com/2018/12/blog-post_9.html (Accessed 24.09.2021)].

15. Максаков, В. (02.07.2021), “Закаспийский хлопковый путь”, *Гудок*, доступно по адресу: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1570636&archive=2021.07.02> (Дата обращения 02.07.2021). [Maksakov, V. (02.07.2021), “Transcaspien Cotton Road”, *Gudok*, available at: <https://gudok.ru/newspaper/?ID=1570636&archive=2021.07.02> (Accessed 02.07.2021)].

16. “Новое правительство Афганистана обещает Узбекистану оказать содействие в строительстве трансафганской железной дороги”, (01.09.2021), *РЖД-Партнер*, доступно по адресу: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/novoe-pravitelstvo-afganistana-obeshchaet-uzbekistanu-okazat-sodeystvie-v-stroitelstve-transafgansko/> (Дата обращения 24.09.2021). [“The new government of Afghanistan promises Uzbekistan to assist in the construction of the trans-Afghan railway”, (01.09.2021), *RZD-Partner*, available at: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/novoe-pravitelstvo-afganistana-obeshchaet-uzbekistanu-okazat-sodeystvie-v-stroitelstve-transafgansko/> (Accessed 24.09.2021)].

17. Норт, Д. (1997), *Институты, институциональные изменения и функционирование экономики*, Фонд экономической книги «Начала», М. [North, D. (1997) *Institutes, institutional changes and functioning of the economy*, Foundation of the economic book «Beginnings», Moscow].

18. Окимбеков, У.В. (2016), *Экономика Афганистана (производственная инфраструктура)*, Институт востоковедения РАН, М., 447 с. [Okimbekov, U.V. (2016), *Economy of Afghanistan (production infrastructure)*, Institute of Oriental Studies of the Russian Academy of Sciences, M., 447 p.].

19. Реджепова, О. (17.05.2021), “Лазуритовый коридор – путь из Афганистана в Европу”, *Информационный центр «Бизнес Туркменистан»*, доступно по адресу: <https://business.com.tm/ru/post/7064/lazuritovyi-koridor--put-iz-afganistana-v-evropu> (Дата обращения 24.09.2021). [Rejepova, O. (17.05.2021), “Lapis Lazuli Corridor – the way from Afghanistan to Europe”, *Business Turkmenistan Information Center*, available at: <https://business.com.tm/ru/post/7064/lazuritovyi-koridor--put-iz-afganistana-v-evropu> (Accessed 24.09.2021)].

20. Снесарев, А.Е. (2017), *Индия как главный фактор в среднеазиатском вопросе. Избранные статьи*, сост. А.А. Снесарев, предисл. Л.Г. Ивашова, Кучково поле, М., 400 с. [Snesarev, A.E. (2017), *India as the main factor in the Central Asian issue. Selected articles*, comp. A.A. Snesarev, preface by L.G. Ivashova, Kuchkovo field, M., 400 p.].

21. “Согласована трёхсторонняя «дорожная карта» сотрудничества по Лазуритовому коридору”, (21.01.2021), *Каспийский Вестник*, доступно по адресу: <http://casp-geo.ru/soglasovana-tryohstoronnyaya-dorozhnaya-karta-sotrudnichestva-po-lazuritovomu-koridoru/> (Дата обращения 24.09.2021). [“A trilateral roadmap for cooperation on the Lapis Lazuli Corridor has been agreed”, (21.01.2021), *Caspian Bulletin*, available at: <http://casp-geo.ru/soglasovana-tryohstoronnyaya-dorozhnaya-karta-sotrudnichestva-po-lazuritovomu-koridoru/> (Accessed 24.09.2021)].

22. Цветков, В.А., Зиядуллаев, Н.С., Зоидов, К.Х. и Медков, А.А. (2019), *Транзитная экономика: теория, методология, практика.: Монография*, под научн. ред. чл.-корр. В.А. Цветкова, предисл. ак. РАН В.Л. Макарова, ак. РАН Б.Н. Порфирьева, Экономическое образование, Москва, 494 с. [Tsvetkov, V.A., Ziyadullaev, N.S., Zoidov, K.Kh. and Medkov, A.A. (2019), *Transit Economy: theory, methodology, practice: Monograph*, under scientific ed. V.A.

Tsvetkov, preface of the Academician of RAS V.L. Makarov, Academician of RAS B.N. Porfiriev, Economic Education, Moscow. 494 p.].

23. Цветков, В.А., Зоидов, К.Х. и Медков, А.А. (2014), *Формирование эволюционной модели транспортно-транзитной системы России в условиях интеграции и глобализации*, ИПР РАН, М.; Нестор-История, СПб., 800 с. [Tsvetkov, V.A., Zoidov, K.Kh. and Medkov, A.A. (2014), *Formation of the evolutionary model of the transport and transit system of Russia in the conditions of integration and globalization*, MEI RAS, Moscow; Nestor-History, St. Petersburg, 800 p.].

24. Шустов, А. (11.08.2019), “Куда ведет «Лазуритовый коридор?»”, *Ритм Евразии*, доступно по адресу: <https://www.ritim Eurasia.org/news--2019-08-11--kuda-vedet-lazuritovuj-koridor-44278> (Дата обращения 24.09.2021). [Shustov, A. (11.08.2019), “Where does the «Lapis Lazuli Corridor» lead?”, *Rhythm of Eurasia*, available at: <https://www.ritim Eurasia.org/news--2019-08-11--kuda-vedet-lazuritovuj-koridor-44278> (Accessed 24.09.2021)].

25. Ярёмченко, Ю.В. (1999), *Избранные труды в трех книгах. Кн. 1-3*, Наука, М. [Yaremenko, Yu.V. (1999), *Selected works in three books. Books 1-3*, Nauka, Moscow].

26. Alchian, Armen A. (1950), “Uncertainty, Evolution and Economic Theory”, *Journal of Political Economy*, vol. 58, pp. 211-221.

27. Nelson, R.R. and Winter, S.J. (2000), *An evolutionary theory of economic change*, Finstatinform, M., 474 p.

Об авторах

Зоидов Кобилжон Ходжиевич, кандидат ф.-м. наук, доцент, заведующий лабораторией интеграции российской экономики в мировое хозяйство, Институт проблем рынка РАН, Москва.

Медков Алексей Анатольевич, кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник, руководитель Центра, Институт проблем рынка РАН, Москва.

About authors

Kobilzhon Kh. Zoidov, Candidate of Sci. (Phys.&Math.), Associate Professor, Head of the Laboratory of the Russian Economy Integration into World Economy, Market Economy Institute of RAS, Moscow.

Alexey A. Medkov, Candidate of Sci. (Econ.), Leading Researcher, Head of the Center, Market Economy Institute of RAS, Moscow.