

И.А. Гужев

Трансафганские железнодорожные коридоры: между декларацией и реализацией (2021—2026)

Аннотация. Статья исследует политику Исламского Эмирата Афганистан (ИЭА) в сфере трансфганских железнодорожных логистических проектов в период с августа 2021 г. по март 2026 г. Главным образом, автор старается ответить на вопрос, каковы характер и причины разрыва между дипломатической активностью ИЭА по продвижению транспортных коридоров и фактическим состоянием инфраструктурных проектов. Во избежание смешения риторики и практики в статье введена поэтапная рамка оценки проектов, которая различает стадии их существования: 1) политическое заявление о намерении; 2) проектирование и заключение соглашения с заинтересованными сторонами; 3) реализация и эксплуатация.

Анализируется состояние ключевых проектов. Во-первых, речь идет о проекте Трансафганской железной дороги (Узбекистан (Термез)—Афганистан—Пакистан (Пешавар)). Во-вторых, рассматривается работа существующих железнодорожных линий: 1) Хаф—Герат; 2) Хайратан—Мазари-Шариф; 3) Серхетабад—Торгунди, а также короткий участок Акина—Андхой. В-третьих, уделяется внимание функционированию пограничных переходов и, в целом, таможенной системы ИЭА. К марту 2026 г. при наличии более пятнадцати подписанных соглашений ИЭА не ввел в строй ни одного километра новой магистральной линии. Активные работы ограничены объектами суммарной стоимостью порядка 100 млн долл., что составляет менее 1 % совокупной расчетной стоимости заявленных проектов.

Вместе с тем ИЭА продемонстрировал способность поддерживать существующую инфраструктуру, централизовать систему сбора таможенных пошлин, применять альтернативные финансовые механизмы (обмен минеральных концессий на строительные обязательства). Разрыв между декларациями и реализацией обусловлен системой ограничений, среди которых: фактическое отсутствие международного признания, санкционный режим, недоступность финансирования, несовместимость железнодорожных путей и напряженность в отношениях с Пакистаном, обострившаяся в феврале—марте 2026 г. до стадии авиаударов по афганским городам.

Ключевые слова: Афганистан, Исламский Эмират Афганистан, Трансафганская железная дорога, транзитные коридоры, транспортная связность, Центральная Азия, Южная Азия, инфраструктурные проекты, санкции.

Автор: Гужев Илья Андреевич, младший научный сотрудник, ИМЭМО РАН им. Е. М. Примакова. ORCID: 0000-0002-8302-028X.
E-mail: guzhev.ilya1999@mail.ru

Ilya A. Guzhev

Trans-Afghan Railway Corridors: Declaration versus Implementation (2021—2026)

Abstract. This article examines the Islamic Emirate of Afghanistan's (IEA) policy on trans-Afghan railway projects from August 2021 to March 2026. The author asks what accounts for the gap between the IEA's diplomatic efforts to promote transport corridors and the actual state of infrastructure on the ground. To avoid conflating rhetoric with practice, the article introduces a staged assessment framework that distinguishes between three phases of project development: political statement of intent, design and agreement with stakeholders, and construction and operation.

The analysis covers three areas. First, the proposed Trans-Afghan Railway linking Uzbekistan (Termez) to Pakistan (Peshawar) via Afghan territory. Second, existing rail segments: Khaf—Herat, Hairatan—Mazar-e-Sharif, Serhetabat—Torghundi, and the short Aqina—Andkhoy line. Third, the functioning of border crossings and the IEA's customs system. As of March 2026, the IEA has not commissioned a single kilometre of new mainline track despite having signed more than fifteen international agreements. Active works are limited to projects worth roughly \$100 million — less than one per cent of the total estimated cost of declared initiatives.

That said, the IEA has demonstrated an ability to maintain inherited infrastructure, centralise customs revenue collection, and deploy alternative financing mechanisms, notably the exchange of mineral concessions for construction commitments. The gap between declarations and implementation stems not from a lack of political will but from a set of mutually reinforcing constraints: the virtual absence of international recognition, the sanctions regime, inaccessibility of institutional financing, railway gauge incompatibility, and the deterioration of relations with Pakistan, which by February—March 2026 had escalated to airstrikes on Afghan cities.

Keywords: Afghanistan, Islamic Emirate of Afghanistan, Trans-Afghan Railway, transit corridors, transport connectivity, Central Asia, South Asia, infrastructure, sanctions.

Author: Guzhev, Ilya A., Junior Research Fellow, IMEMO RAS.
ORCID: 0000-0002-8302-028X. E-mail: guzhev.ilya1999@mail.ru

К августу 2021 г. железнодорожная инфраструктура Афганистана представляла собой совокупность разрозненных объектов и незавершенных проектов. Среди них: построенная на грант Азиатского банка развития (АБР) линия «Хайратан—Мазари-Шариф» (75 км) [Hairatan to Mazar-e-Sharif], незавершенный проект «Хаф—Герат» (225 км, иранское финансирование), участки «Акина—Андхой» и «Серхетабад—Торгунди» (туркменское финансирование), а также инициированный Узбекистаном проект Трансафганской железной дороги по маршруту Термез—афганские территории—Пешавар. Соглашение о нем было подписано в феврале 2021 г. [Trans-Afghanistan Railway agreement signed, 2025], но ни один из этих проектов не был доведен до устойчивой эксплуатации в полном объеме.

Исламский Эмират Афганистан последовательно позиционирует транзитную функцию страны центральной задачей экономической политики. Первый заместитель премьер-министра Мулла Абдул Гани Барадар характеризует развитие транспортных коридоров и транзитных путей как условие экономической са-

мостоятельности [Baradar's visit to Uzbekistan, 2025]. На практике эта установка воплотилась в ряде решений. К примеру, правительство ИЭА в мае 2023 г. утвердило концепцию внутренней железнодорожной магистрали «Мазари-Шариф—Герат—Кандагар» (1468 км) [Umarova, 2025a], а в октябре 2025 г. был утвержден стандарт колеи 1520 мм для Трансафганской железной дороги [Gauge chosen..., 2025]. Суммарно к марту 2026 г. подписано не менее пятнадцати международных документов различного статуса о развитии железнодорожного сообщения страны с соседями [Umarova, 2025a], однако ни один километр новой магистральной линии не построен усилиями ИЭА. Фактические работы сводятся к достройке иранской секции «Хаф—Герат» и точечной реконструкции существующих объектов суммарной стоимостью порядка 100 млн долл. при совокупной расчетной стоимости заявленных проектов свыше 15 млрд долл.

Настоящее исследование фокусируется на политике ИЭА в отношении трансафганских железнодорожных проектов и связанной с ними инфраструктуры. Главный вопрос, на который стремится ответить автор исследования, звучит так: каковы характер и причины разрыва между риторикой ИЭА в этой области, подписанными соглашениями и фактическим состоянием инфраструктурных проектов? Хронологические рамки охватывают период с августа 2021 г. по март 2026 г., также привлекаются и предшествующие периоды для введения контекста.

Источниковая база настоящего исследования опирается преимущественно на первичные и оперативные источники — документы международных организаций (Всемирный банк, Управление Верховного комиссара ООН по правам человека, Миссия ООН по содействию Афганистану, Логистический кластер), отраслевые издания (Railway Gazette International, International Railway Journal), аналитические доклады исследовательских центров (Bourse & Bazaar Foundation, CASI Analyst, Council on Foreign Relations, ХСЕРТ) и публикации афганских и региональных информационных агентств, что обусловлено спецификой предмета исследования.

Железнодорожная политика ИЭА является предельно актуальной темой. Описываемые события охватывают период до марта 2026 г., а ряд ключевых эпизодов — вооруженный конфликт с Пакистаном, подписание рамочного соглашения по Трансафганской железной дороге, авиаудары по Кабулу — произошли в последние месяцы перед завершением работы над статьей. Академическая литература по данной проблематике на сегодняшний день практически отсутствует: цикл подготовки рецензируемых публикаций составляет, как правило, от одного до трех лет, и события 2024—2026 гг. еще не получили отражения в научных статьях и монографиях. Единственной рецензируемой работой, непосредственно затрагивающей систему управления ИЭА, является статья В. Хамуна, Б. Кравченко и Т. Кравченко в журнале *Asian Affairs* (2024), посвященная, однако, государственному управлению в целом, а не транспортной политике. В этих условиях обращение к оперативным источникам является единственно возможным методологическим решением для исследования, претендующего на актуальность.

Аналитически значимым представляется последовательное разграничение стадий существования проекта. Политическое заявление, меморандум о намере-

ниях, межправительственное соглашение, технико-экономическое обоснование, проектирование, строительство и эксплуатация представляют собой качественно различные состояния, смешение которых ведет к систематическому завышению оценок прогресса талибских властей.

Железнодорожная политика Афганистана: истоки, институты, дипломатические усилия

Представление об Афганистане как о транзитном звене между Центральной и Южной Азией складывалось задолго до прихода талибов к власти. Отдельные элементы инфраструктуры, например мост Дружбы (1982) или терминал Торгунди, восходят еще к периоду советского присутствия в Афганистане. Системное оформление этой идеи связано с деятельностью программы Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (CAREC) — многосторонней инициативы Азиатского банка развития (АБР), объединяющей одиннадцать государств для развития транспортных коридоров и торговой интеграции. В рамках CAREC афганская территория вошла в два транспортных коридора: Коридор 5, ведущий из Восточной Азии к пакистанским портам через Кабул и Пешавар, и Коридор 6, связывающий Россию с Персидским заливом через Хайратан и Герат [Proposed CAREC Transport Sector Strategy]. Именно эти два направления задали логику железнодорожных проектов, унаследованных ИЭА в 2021 г.

Практическим воплощением этих идей стала линия «Хайратан—Мазари-Шариф» (75 км), построенная на грант АБР стоимостью 165 млн долл., выделенный в 2011 г. Это был первый железнодорожный проект в Афганистане, доведенный до эксплуатации при поддержке международных финансовых институтов и республиканского правительства Афганистана. В 2007 г. также Иран инициировал строительство линии «Хаф—Герат» (225 км). Хотя к августу 2021 г. иранский участок был завершен, афганские секции до сих пор находятся в различной степени готовности. Туркменистан за свой счет построил линии «Серхетабад—Торгунди» (2016) и «Акина—Андхой» (2021)¹ [Grantham], обеспечив Афганистану два дополнительных железнодорожных выхода на север. Наиболее амбициозной инициативой в транспортной сфере стал проект Трансафганской железной дороги, предложенный Узбекистаном в декабре 2018 г. и закрепленный трехсторонним соглашением с Афганистаном и Пакистаном в феврале 2021 г. [Afghanistan and the Kabul Corridor..., 2025]. Таким образом, ИЭА унаследовал не готовую транспортную систему, а набор разрозненных проектов на различных стадиях реализации, лишенных единой институциональной рамки и устойчивого финансирования.

Транспортно-железнодорожную политику ИЭА в целом уместно охарактеризовать как «совокупность ситуативных решений». Наличие политической установки на развитие транспортной сферы среди руководства страны не поддается сомнению, притом что отсутствует как таковое ее документальное оформле-

¹ Данный короткий участок является продолжением туркменской линии из пунктов Атамурат и Имамназар в афганской провинции Фарьяб.

ние. ИЭА не имеет формальных конституции, национальной программы развития и, соответственно, транспортной стратегии. Направление политического развития задает верховный лидер Хайбатулла Ахундзада¹ посредством фирманов (отдельных указов), ряд вопросов решается на уровне министерств. В академическом сообществе система управления ИЭА характеризуется как «в высокой степени институционально неопределенная», где все ключевые решения принимаются эмиром и узким кругом приближенных к нему лиц в Кандагаре, главном афганском центре принятия решений после 2021 г. [Hamoon, 2024].

В этой связи уместно обратиться к официальной странице ИЭА на английском языке Al-Emarah English, на которой публикуются разнообразные материалы Эмирата, в том числе носящие программный характер. Указанный официальный источник представляет реализацию проекта Трансафганской железной дороги как путь к переопределению роли страны в региональной системе [The Afghan Trans Railway Project, 2024]. Стоит учитывать, что данная риторика направлена на легитимацию существующего режима в глазах региональных и глобальных держав, она обосновывает претензии на экономическую самостоятельность и демонстрирует готовность к взаимодействию со стороны талибских властей.

Вопросами железнодорожного строительства в ИЭА занимаются Министерство общественных работ (МОР), возглавляемое с января 2023 г. Муллою Исой Ахундом, и подчиненное ему Управление железных дорог Афганистана (УЖД) [Logistics Cluster]. Оба ведомства существенно ослаблены оттоком квалифицированных кадров, последовавшим за сменой власти в 2021 г., а их деятельность остается малопрозрачной для внешних наблюдателей. Тем не менее, в 2025 г. обозначились конкретные шаги: в феврале МОР заключило пять контрактов с афганскими инженерными компаниями на детальное проектирование внутренней линии «Герат—Кандагар» (737,5 км) общей стоимостью 264 млн афгани (около 3,6 млн долл.) [Afghanistan and Kazakhstan agree to..., 2025].

Несмотря на отсутствие международного признания, ИЭА ведет активную дипломатию в железнодорожной сфере. За 2021—2025 гг. зафиксировано не менее пятнадцати межправительственных встреч на уровне министров [Afghanistan and the Kabul Corridor..., 2025], охватывающих двусторонние переговоры, многосторонние площадки и международные отраслевые форумы. Все это порождает разного рода документы (меморандумы, протоколы, рамочные соглашения), однако ни один из них не содержит значимых финансовых обязательств. Подписание соглашения по Трансафганской железной дороге в присутствии министров иностранных дел (июль 2025 г.) [Agreement on Feasibility..., 2025] и визит вице-премьера Казахстана в Кабул свидетельствуют о готовности региональных держав взаимодействовать с ИЭА на правительственном уровне в железнодорожной сфере, однако ни одна из этих встреч не привела к выделению финансирования.

¹ Чаще в отношении своего верховного лидера афганцы используют титул «Эмир аль-муминин» («повелитель правоверных»), что свидетельствует не только о претензиях на «истинно исламское» правление внутри страны, но и о символическом позиционировании ИЭА как духовного центра мусульманской уммы — титул, исторически закрепленный за халифами.

Карта проектов

К началу 2026 г. на территории Афганистана существует около 181 км действующих путей [Logistics Cluster], распределенных между четырьмя изолированными участками. Все они построены при доминирующем участии иностранных партнеров. Перечень заявленных проектов охватывает более 3000 км новых линий стоимостью свыше 15 млрд долл.

Особое место во всей этой карте проектов занимает **Трансафганская железная дорога** — политически наиболее значимый и наиболее сложный проект региона, существующий в данный момент исключительно на бумаге. Техническая сложность его реализации дополнительно определяется необходимостью строительства 3—5 тоннелей через высокогорный хребет Гиндукуш, более 300 мостов и 1200 искусственных сооружений [Afghanistan and the Kabul Corridor, 2025]. Маршрут железной дороги, согласованный к апрелю 2024 г., обходит Кабул и выходит к пакистанскому пограничному переходу Харлачи.

С октября 2021 г. по июль 2025 г. проект прошел путь от первых рабочих консультаций в Термезе до подписания рамочного межправительственного соглашения министрами транспорта Узбекистана, Афганистана и Пакистана в Кабуле [Agreement on Feasibility..., 2025] с перспективой вовлечения технических специалистов из Объединенных Арабских Эмиратов и ОАО «РЖД». Несмотря на всю интенсивность переговорных процессов, строительство по факту не начато. Заявленный российской стороной срок завершения технико-экономического обоснования (ТЭО) к началу 2026 г. [Перевозка..., 2025] не был соблюден, и к марту 2026 г. Узбекистан лишь формализовал правовую базу для его разработки [Jalolova, 2026], однако ни ТЭО, ни финансирования, ни строительства за этим не последовало.

Перспективы проекта дополнительно осложнил кризис в отношениях с Пакистаном, к февралю—марту 2026 г. переросший в вооруженный конфликт, в ходе которого имели место авиаудары по афганским городам, включая Кабул, закрытие границы, а также было перемещено более 115 тыс. лиц [Afghan—Pakistani border, 2026]. Поскольку конечным пунктом Трансафганской железной дороги являются пакистанские морские порты, конфликт подрывает саму коммерческую логику маршрута. В этих условиях реализация проекта в обозримой перспективе представляется маловероятной: при отсутствии ТЭО, финансирования и строительства к нерешенным техническим и институциональным проблемам добавилась утрата доступа к стране назначения.

Отдельного рассмотрения заслуживает **линия «Хаф—Герат»** (225 км) — наиболее продвинутый и протяженный из железнодорожных проектов на территории Афганистана. В 2007 г. было начато строительство линии Ираном. К моменту смены власти в Афганистане в 2021 г. иранский участок был завершен, афганские же участки находились в различной степени готовности. К середине 2024 г. готовность оставшегося отрезка превышала 90 %. Наиболее значимым шагом ИЭА стал запуск в сентябре 2025 г. строительства завершающего отрезка протяженностью 47,3 км, соединяющего действующую линию с промышленной зоной и аэропортом Герата [Afghanistan begins..., 2025]. Контракт стоимостью 54,6 млн

долл. заключен с конгломератом Gamma Group при техническом содействии «РЖД Интернэшнл». Финансирование организовано по нестандартной схеме. Министерство горнодобывающей промышленности ИЭА передало горнодобывающему подразделению Gamma Group права на разработку свинцово-цинкового месторождения Сарсархак в провинции Бамиан в обмен на обязательство достроить линию [Afghanistan begins..., 2025]. Эта модель — единственный случай, когда ИЭА самостоятельно обеспечил финансирование железнодорожного проекта, однако ее масштаб (54,6 млн долл.) несопоставим с потребностями заявленных магистралей стоимостью в миллиарды долларов.

По данным ИЭА, грузоперевозки по линии в 2024—2025 гг. выросли в семнадцать раз и достигли около 650 тыс. тонн [Afghanistan records, 2025], хотя эти цифры не подтверждены независимыми источниками. Существенным техническим ограничением остается несовместимость колеи: линия построена в иранском стандарте 1435 мм, тогда как северные участки («Хайратан—Мазари-Шариф», «Серхетабад—Торгунди») используют колею 1520 мм, что исключает сквозное движение без перегрузки.

Самым загруженным железнодорожным участком в Афганистане является линия «Хайратан—Мазари-Шариф» (75 км), по которой ежедневно проходит пять-шесть грузовых составов. Для сравнения, автомобильный трафик через пограничный пункт Хайратан на узбекско-афганской границе составляет 500—550 машин в сутки [Logistics Cluster]. Эксплуатацию линии обеспечивает узбекская компания «Согдиана Транс», контракт с которой был заключен на льготных условиях [Mohammadi, 2025].

Из двух упомянутых выше **туркменских линий** восточная («Акина — Андхой» (30 км), провинция Фарьяб) функционирует и обслуживает грузоперевозки объемом около 386 тыс. т в год [4.3m MT of goods..., 2025]. Вместе с тем от Андхоя рельсовое сообщение вглубь страны отсутствует, и линия функционирует как тупиковая ветка, что существенно ограничивает ее транзитное значение. В феврале 2025 г. стороны договорились о проектировании продолжения до Шибиргана (55 км) — участка, который в перспективе мог бы связать эту ветку с линией Мазари-Шариф, однако работы пока не вышли за рамки изысканий [Umarova, 2025a].

На западном направлении 11 сентября 2024 г. состоялась церемония закладки 22-километрового участка «Торгунди—Санобар», первого отрезка планируемого коридора «Торгунди—Герат» протяженностью 113 км и стоимостью 40 млн долл. [Turkmenistan and Afghanistan, 2024]. Аналитики, впрочем, квалифицируют церемонию скорее как символический акт [Umarova, 2025a], поскольку к марту 2026 г. независимых данных о ходе работ не появилось. В июле 2025 г. к проекту подключился Казахстан, подписавший меморандум о взаимопонимании на весь коридор с заявленным объемом финансирования в 500 млн долл. [Afghanistan and Kazakhstan..., 2025], однако источник финансирования остается невыясненным.

Таким образом, все действующие объекты возведены и эксплуатируются при доминирующем участии соседних государств. Единственный проект, финансируемый по инициативе ИЭА (достройка «Хаф—Герат»), покрывает менее 1 % со-

вокупной стоимости заявленных планов. Крупные проекты до сих остаются на бумаге, а конфликт с Пакистаном лишает ключевой из них конечной точки маршрута.

Оценка работы таможенной системы ИЭА

Если железнодорожные проекты в большинстве своем остаются на бумаге, то функционирование пограничных переходов и таможенной системы позволяет судить о реальной управленческой дееспособности ИЭА. До 2021 г. таможенные доходы Афганистана в значительной мере присваивались полевыми командирами. По оценке исследовательской программы ХСЕРТ¹, ежегодно около 767 млн долл. изымалось на пограничных переходах и еще около 650 млн долл. — на внутренних блокпостах [Mansfield, 2022]. После прихода к власти ИЭА демонтировал эту систему, проведя силовую централизацию пограничных и таможенных служб.

По официальным данным ИЭА, государственные доходы в 2023 фискальном году составили 210,7 млрд афгани (примерно 2,4 млрд долл.), из которых 108,1 млрд приходилось на таможенные сборы. Всемирный банк в своем докладе *Afghanistan Development Update* использует данные Министерства финансов ИЭА, передаваемые через систему ASYCUDA, и подтверждает выполнение плана по доходам [World Bank, 2024]. Вместе с тем Банк не располагает прямым операционным доступом к афганским финансовым системам и не проводит независимого аудита. Госдепартамент США в ежегодном *Fiscal Transparency Report* прямо указывает, что публикуемые ИЭА данные о доходах и расходах не соответствуют фактическим показателям [U.S. Department of State, 2025]. Таким образом, рост таможенных доходов зафиксирован, но его точный масштаб остается предметом дискуссии.

Северные пограничные переходы (Хайратан, Торгунди и Акина) в сложившихся условиях функционируют стабильно. По данным ИЭА, суммарный объем железнодорожных грузов, прошедших через эти пункты за первые одиннадцать месяцев 2024—2025 гг., превысил 5 млн т, что на треть больше показателей предыдущего года [Afghanistan records 33 %..., 2026]. Эти цифры не верифицированы независимыми источниками, однако косвенно подтверждаются данными Логистического кластера ООН о загрузке отдельных участков.

На западном направлении ключевую роль играет автомобильный пограничный переход Ислам-Кала — крупнейший по товарообороту пункт на афгано-иранской границе. По данным иранской стороны, через него ежедневно проходит до 1200—1300 грузовых автомобилей, а годовой товарооборот оценивается в 3—4 млрд долл. [About 1,300 trucks..., 2026]. На фоне закрытия пакистанской

¹ ХСЕРТ (Cross-Border Conflict Evidence, Policy and Trends) — исследовательская программа, финансируемая Министерством иностранных дел Великобритании (FCDO) и реализуемая консорциумом организаций во главе с Overseas Development Institute (ODI). Программа специализируется на изучении трансграничных конфликтов, теневых экономик и нелегальных финансовых потоков в зонах нестабильности, включая Афганистан.

границы в феврале—марте 2026 г. значение иранского маршрута резко возросло. По оценке МООНСА от 9 марта 2026 г., торговый путь через Иран становится для Афганистана основной альтернативой заблокированному восточному коридору.

Пакистан до недавнего времени оставался крупнейшим торговым партнером Афганистана и единственным выходом к морским портам, обеспечивая 45 % афганского экспорта [World Bank, 2025]. Однако отношения между двумя странами, напряженные с момента смены власти в 2021 г., с осени 2023 г. вступили в фазу открытой деградации. Эпизодические закрытия границы сменились вооруженными столкновениями в 2024 и 2025 г., а в феврале 2026 г. — полномасштабным конфликтом с авиаударами по афганским городам, включая Кабул. К марту 2026 г. все восемь пограничных переходов закрыты, свыше 115 тыс. человек оказались вынужденно перемещены, двусторонний товарооборот сократился с 2,46 млрд долл. (2024) до 1,77 млрд долл. (2025) и продолжает падать [Afghanistan-Pakistan..., 2026]. Попытки ИЭА компенсировать потери наращиванием экспорта в Центральную Азию [Afghanistan's exports..., 2026] не восполняют утраченного объема. Конфликт парализовал не только двустороннюю торговлю, но и поставил под вопрос коммерческую логику транзитных проектов, конечной точкой которых являются пакистанские порты.

Таким образом, таможенная система — единственная сфера, в которой ИЭА добился измеримых результатов собственными силами. Талибы ликвидировали теневое налогообложение со стороны полевых командиров, централизовали систему сборов и обеспечили бесперебойную работу переходов. Однако именно эта, наиболее успешная, сторона транзитной политики оказалась наиболее уязвимой перед внешними шоками. Во-первых, из-за закрытия пакистанской границы — меры, обесценивающей как таковой восточный коридор. При этом нарастающая нестабильность вокруг Ирана (американо-израильская агрессия в отношении Тегерана в феврале—марте 2026 г.) ставит под вопрос надежность западного торгового пути.

Системные ограничения реализации проектов

Трансафганские проекты наталкиваются на ряд препятствий, которые не существуют по отдельности, а взаимно усиливают друг друга. Во-первых, существует **финансовый барьер**. Совокупная стоимость заявленных проектов превышает 15 млрд долл., тогда как инвестиционные возможности ИЭА несопоставимо малы. По данным Всемирного банка, на цели развития приходится лишь 7,7 % государственного бюджета, что составляет 180—200 млн долл. в год [World Bank, 2024], из которых на железнодорожное строительство может быть направлена лишь незначительная доля, что, разумеется, представляется недостаточным даже для завершения одного хоть сколько-нибудь крупного участка. Золотовалютные резервы Центрального банка Афганистана (9,5 млрд долл.), замороженные на счетах в США после августа 2021 г., остаются недоступными.

Внешние источники финансирования фактически закрыты. Ни один международный финансовый институт не осуществляет кредитования Афганистана.

Всемирный банк с 2022 г. работает в стране в рамках так называемого поэтапного подхода, суть которого состоит в том, что средства направляются исключительно через агентства ООН и международные НКО, минуя бюджет и институты талибских властей [World Bank Group..., 2024]. Финансирование при этом ограничено базовыми услугами, здравоохранением, продовольственной безопасностью, образованием. Данные суммы не распространяются на развитие инфраструктурного строительства. АБР не утвердил ни одного нового инфраструктурного проекта с 2021 г. Что касается потенциального двустороннего партнерства с Россией, Китаем и ОАЭ, ни один из них к марту 2026 г. не принял на себя публичных финансовых обязательств по афганским железнодорожным проектам.

Единственным работающим механизмом привлечения средств остается описанная выше модель обмена минеральных концессий, апробированная на линии «Хаф — Герат», на инвестиционные обязательства. Все это свидетельствует об адаптивности политики ИЭА, но сама схема не поддается масштабированию. Объем доступных концессий ограничен, а крупные инвесторы не готовы принимать горнодобывающие активы в непризнанной юрисдикции в качестве гарантии многомиллиардных вложений.

Во-вторых, руководство ИЭА включено в **санкционные списки** Совета Безопасности ООН и Управления по контролю за иностранными активами Министерства финансов США (OFAC) [UN Security Council, 2024]. Афганская банковская система отключена от международной платежной сети SWIFT. На практике это означает, что любой иностранный подрядчик, заключающий контракт с талибскими властями, принимает на себя юридические риски, связанные с нарушением санкционного режима, а проведение банковских операций в пользу афганских государственных структур существенно затруднено. Дополнительный фактор неопределенности создает иранское направление. Торговые маршруты, проходящие через Иран, подпадают под отдельный режим американских санкций, а исключение для Индии по порту Чабахар, позволяющее обходить часть ограничений, действует на ограниченный срок и может быть пересмотрено.

В-третьих, как было показано выше, деградация афгано-пакистанских отношений к марту 2026 г. достигла стадии открытого **вооруженного конфликта**. В основе противостояния лежит обвинение Пакистана в адрес ИЭА в укрывательстве боевиков «Техрик-е Талибан Пакистан»¹, число атак которых внутри Пакистана выросло с 658 в 2022 г. до более чем 2400 в 2025 г. [Fong, 2026]. ИЭА, в свою очередь, отвергает легитимность «Линии Дюранда», текущей де-факто границы между Афганистаном и Пакистаном. Посредничество Катара, Турции и Китая не привело к устойчивому урегулированию. Для железнодорожных проектов этот конфликт имеет прямое значение, поскольку он подрывает коммерческое обоснование строительства Трансафганской железной дороги и всех восточных коридоров, конечной точкой которых являются пакистанские порты.

¹ «Техрик-е Талибан Пакистан» (ТТП) — пакистанское вооруженное движение, действующее преимущественно в зоне пуштунских племен на северо-западе Пакистана. Несмотря на схожесть названия, ТТП организационно не входит в структуру афганского «Талибана», хотя обе группировки поддерживают контакты. ТТП включена в санкционный список Совета Безопасности ООН.

Сосуществование на территории Афганистана **трех стандартов колеи** (российско-центральноазиатского (1520 мм), иранско-европейского (1435 мм) и пакистанско-индийского (1676 мм) представляет собой не только техническую, но и геополитическую проблему. Выбор стандарта для внутренних магистралей определяет, с какой из соседних транспортных систем Афганистан окажется интегрирован [Umarova, 2025b]. Решение Кабинета ИЭА от октября 2025 г. в пользу колеи 1520 мм для Трансафганской железной дороги фактически закрепляет ориентацию на центральноазиатское направление, но вступает в противоречие с уже построенной иранской линией «Хаф—Герат» (1435 мм).

Перечисленные ограничения образуют замкнутый круг. Отсутствие международного признания закрывает доступ к международному кредитованию. Санкции отпугивают подрядчиков и усложняют банковские операции. Без финансирования строительство не начинается, а без строительства проекты утрачивают убедительность в глазах потенциальных партнеров. Конфликт с Пакистаном лишает ключевой маршрут конечной точки, а конкуренция альтернативных коридоров, не проходящих через зону боевых действий, сужает окно возможностей. Ни одно из этих ограничений ИЭА не в состоянии преодолеть в одностороннем порядке — каждое из них требует участия тех самых внешних игроков.

Заключение

Разрыв между дипломатической активностью ИЭА вокруг железнодорожных проектов и фактическим их состоянием к марту 2026 г. носит структурный характер. Ключевая проблема — это не отсутствие политической воли, а система ограничений, в которой каждое последующее препятствие вытекает из предыдущего. Более пятнадцати подписанных международных документов не привели к строительству ни одного километра новой магистральной линии, поскольку между подписанием соглашения и началом строительства стоят барьеры, которые ИЭА не способен преодолеть в одностороннем порядке.

При этом характеризовать железнодорожную политику ИЭА как безрезультатную было бы неточно. ИЭА унаследовал набор разрозненных проектов, начатых соседними государствами, и, тем не менее, смог превратить тему транзита в устойчивый элемент своей экономической политики. На практике это выразилось в сохранении объемов грузоперевозок по действующим линиям, централизации таможенной системы и продвижении отдельных проектов — прежде всего, достройки линии «Хаф—Герат».

Крупные же проекты остаются на бумаге. Трансафганская железная дорога к марту 2026 г. не имеет ни завершеного ТЭО, ни финансирования, ни начатого строительства. Конфликт с Пакистаном ставит под вопрос саму коммерческую логику восточного коридора. Поскольку ИЭА не признан международным сообществом (за исключением России, которая признала режим талибов в 2025 г.), ни один многосторонний финансовый институт не вправе выдать ему суверенный кредит. Санкционный режим, в свою очередь, делает сотрудничество с талибскими властями юридически рискованным для иностранных подрядчиков.

В отсутствие и кредитов, и подрядчиков строительство не может начаться, а проекты, не подкрепленные физическими работами, не вызывают доверия у потенциальных инвесторов. Вопрос о стандарте колеи, по существу инженерный, приобретает геополитическое измерение и дополнительно затягивает согласование. Наконец, вооруженный конфликт с Пакистаном лишает восточный коридор конечной точки, делая бессмысленной саму идею.

Афганский случай демонстрирует общую уязвимость трансграничных инфраструктурных проектов в зонах нестабильности: одновременное сочетание непризнанности режима, многоуровневых санкций, технической несовместимости колеи и вооруженного конфликта с государством, контролирующим конечные точки маршрутов, значительно усложняет их реализацию. За пять лет ИЭА подтвердил способность поддерживать унаследованное от предыдущих властей и вести дипломатию, нетипичную для непризнанного режима. Однако перевести дипломатические конструкции в километры рельсов он не смог — и без качественного изменения внешних условий не сможет.

Библиографический список

4.3m MT of goods transported via railways in 2024 // Pajhwok Afghan News. 8 February 2025. URL: <https://pajhwok.com/2025/02/08/4-3m-mt-of-goods-transported-via-railways-in-2024/> (дата обращения: 15.03.2026).

About 1,300 trucks cross daily as Afghanistan-Iran trade remains steady // Pajhwok Afghan News. 9 March 2026. URL: <https://pajhwok.com/2026/03/09/about-1300-trucks-cross-daily-as-afghanistan-iran-trade-remains-steady/> (дата обращения: 20.03.2026).

Afghanistan and Kazakhstan agree to build new line // International Railway Journal. 17 February 2025. URL: <https://www.railjournal.com/regions/asia/afghanistan-and-kazakhstan-agree-to-build-new-line/> (дата обращения: 15.03.2026).

Afghanistan and the Kabul Corridor: Risk Assessment // SpecialEurasia. 2025. URL: <https://www.specialeurasia.com/2025/06/06/afghanistan-kabul-corridor/> (дата обращения: 15.03.2026).

Afghanistan begins construction of final phase of the Herat railway // Railway Gazette International. 15 October 2025. URL: <https://www.railwaygazette.com/infrastructure/afghanistan-begins-construction-of-final-phase-of-the-herat-railway/69607.article> (дата обращения: 15.03.2026).

Afghanistan records 33 % rise in railway cargo transport // Ariana News. 2 March 2026. URL: <https://www.ariananews.af/afghanistan-records-33-rise-in-railway-cargo-transport/> (дата обращения: 20.03.2026).

Afghanistan-Pakistan trade volume declines sharply // Pajhwok Afghan News. 10 January 2026. URL: <https://pajhwok.com/2026/01/10/afghanistan-pakistan-trade-volume-declines-sharply-2/> (дата обращения: 20.03.2026).

Afghanistan's exports to Central Asia surge 77 % as IEA pushes trade strategy // Ariana News. 2 March 2026. URL: <https://www.ariananews.af/afghanistans-exports-to-central-asia-surge-77-as-iea-pushes-trade-strategy/> (дата обращения: 20.03.2026).

Afghan—Pakistani border: UN experts urgently call for lasting peace // OHCHR. 21 March 2026. URL: <https://www.ohchr.org/en/press-releases/2026/03/afghan-pakistani-border-un-experts-urgently-call-lasting-peace> (дата обращения: 25.03.2026).

Agreement on Feasibility Study for Trans-Afghan Signed // Ministry of Foreign Affairs of Afghanistan. 17 July 2025. URL: <https://mfa.gov.af/en/45037> (дата обращения: 10.03.2026).

Andrew Grantham. Railways of Afghanistan. URL: <https://www.andrewgrantham.co.uk/afghanistan/> (дата обращения: 20.03.2026).

Baradar's visit to Uzbekistan // Gazeta.uz. February 2025. URL: <https://www.gazeta.uz/en/2025/02/24/uzb-afg/> (дата обращения: 15.03.2026).

Fong C. Why Are the Afghan Taliban and Pakistan in an 'Open War'? // Council on Foreign Relations. 18 March 2026. URL: <https://www.cfr.org/articles/why-are-the-afghan-taliban-and-pakistan-in-an-open-war> (дата обращения: 20.03.2026).

Gauge chosen for Trans-Afghanistan Railway // Railway PRO. 2025. URL: <https://www.railwaypro.com/wp/gauge-chosen-for-trans-afghanistan-railway/> (дата обращения: 15.03.2026).

Hairatan to Mazar-e-Sharif Railway Project // CAREC Program. URL: <https://carecprogram.org/?feature=hairatan-to-mazar-e-sharif-railway-project> (дата обращения: 10.03.2026).

Hamoon W., Krawchenko B., Krawchenko T. Governance and Public Administration Under the Taliban // Asian Affairs. 2024. DOI: 10.1080/03068374.2024.2446960.

Jalolova S. Uzbekistan Approves Feasibility Study for Trans-Afghan Railway // The Times of Central Asia. 12 February 2026. URL: <https://timesca.com/uzbekistan-approves-feasibility-study-for-trans-afghan-railway/> (дата обращения: 20.03.2026).

Logistics Cluster. Afghanistan. URL: <https://logcluster.org/en/where-we-work/afg/afghanistan> (дата обращения: 20.03.2026).

Mansfield D., Alcis. Changing the Rules of the Game: How the Taliban Regulated Cross-Border Trade and Upended Afghanistan's Political Economy // XCEPT Research. 25 July 2022. URL: <https://www.xcept-research.org/publication/changing-the-rules-of-the-game-how-the-taliban-regulated-cross-border-trade-and-upended-afghanistans-political-economy/> (дата обращения: 05.03.2026).

Mohammadi H. Railway operations deal on Hairatan-Mazar line extended through 2026 // Amu TV. 24 April 2025. URL: <https://amu.tv/170443/> (дата обращения: 15.03.2026).

Proposed CAREC Transport Sector Strategy: Executive Summary // CAREC Program. URL: https://www.carecprogram.org/uploads/001_101_210_Proposed-CAREC-Transport-Sector-Strategy.pdf (дата обращения: 10.03.2026).

The Afghan Trans Railway Project: Paving the Way for Afghanistan's Economic Revival and Regional Connectivity // Al Emarah English. 2024. URL: <https://www.alemarahenglish.af/the-afghan-trans-railway-project-paving-the-way-for-afghanistans-economic-revival-and-regional-connectivity/> (дата обращения: 10.03.2026).

Trans-Afghanistan Railway agreement signed // Railway Gazette International. July 2025. URL: <https://www.railwaygazette.com/infrastructure/trans-afghanistan-railway-agreementsigned/64551.article> (дата обращения: 15.03.2026)

Turkmenistan and Afghanistan launch the construction of a number of energy and transport infrastructure facilities // News Central Asia (nCa). 11 September 2024. URL: <https://www.newscentralasia.net/2024/09/11/turkmenistan-and-afghanistan-launch-the-construction-of-a-number-of-energy-and-transport-infrastructure-facilities/> (дата обращения: 15.03.2026).

U.S. Department of State. 2025 Fiscal Transparency Report: Afghanistan. 19 September 2025. URL: <https://www.state.gov/reports/2025-fiscal-transparency-report/afghanistan/> (дата обращения: 20.03.2026).

Umarova N. Afghan authorities accelerate push for road and rail projects // Bourse & Bazaar Foundation. 5 May 2025. URL: <https://www.bourseandbazaar.org/articles/2025/5/5/afghan-authorities-accelerate-push-for-road-and-rail-projects> (дата обращения: 20.03.2026).

Umarova N. Transport Projects in Afghanistan: Iran's Ambitions and a Balancing Central Asia // SACI Analyst. 28 January 2025. URL: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13841-transport-projects-in-afghanistan-irans-ambitions-and-a-balancing-central-asia.html> (дата обращения: 15.03.2026).

UN Security Council. Resolution 2763. S/RES/2763 (2024). 17 September 2024. URL: [https://docs.un.org/en/s/res/2763\(2024\)](https://docs.un.org/en/s/res/2763(2024)) (дата обращения: 20.03.2026).

World Bank Group Announces Next Phase of Support for People of Afghanistan // World Bank. 15 February 2024. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/02/15/world-bank-group-announces-next-phase-of-support-for-people-of-afghanistan> (дата обращения: 10.03.2026).

World Bank. Afghanistan Development Update. April 2025. Washington, DC. URL: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/71dd45bbb425564ee41e22e1dc2c2f57-0310012025/original/Afghanistan-Development-Update-April-2025-Final.pdf> (дата обращения: 20.03.2026).

World Bank. Afghanistan Development Update. December 2024. Washington, DC. URL: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/126f9684f0c7ff20248c0c7bf45cccd-0310012024/original/Afghanistan-Development-Update-December-2024-Final.pdf> (дата обращения: 10.03.2026).

Перевозка российских грузов по Трансафганской ж/д предварительно оценена в 8—15 млн т/год // Интерфакс. 28 апреля 2025. URL: <https://www.interfax.ru/business/1023035> (дата обращения: 20.03.2026).

References

Afghanistan and Kazakhstan agree to build new line. International Railway Journal, 17 February 2025. URL: <https://www.railjournal.com/regions/asia/afghanistan-and-kazakhstan-agree-to-build-new-line/> (accessed: 15 March 2026).

Afghanistan and the Kabul Corridor: Risk Assessment. Special Eurasia, 2025. URL: <https://www.specialeurasia.com/2025/06/06/afghanistan-kabul-corridor/> (accessed: 15 March 2026).

Afghanistan begins construction of final phase of the Herat railway. Railway Gazette International, 15 October 2025. URL: <https://www.railwaygazette.com/infrastructure/afghanistan-begins-construction-of-final-phase-of-the-herat-railway/69607.article> (accessed: 15 March 2026).

Afghanistan records 33 % rise in railway cargo transport. Ariana News, 2 March 2026. URL: <https://www.ariananews.af/afghanistan-records-33-rise-in-railway-cargo-transport/> (accessed: 20 March 2026).

Afghanistan-Pakistan trade volume declines sharply. Pajhwok Afghan News, 10 January 2026. URL: <https://pajhwok.com/2026/01/10/afghanistan-pakistan-trade-volume-declines-sharply-2/> (accessed: 20 March 2026).

Afghanistan's exports to Central Asia surge 77 % as IEA pushes trade strategy. Ariana News, 2 March 2026. URL: <https://www.ariananews.af/afghanistans-exports-to-central-asia-surge-77-as-iea-pushes-trade-strategy/> (accessed: 20 March 2026).

Afghan—Pakistani border: UN experts urgently call for lasting peace. OHCHR, 21 March 2026. URL: <https://www.ohchr.org/en/press-releases/2026/03/afghan-pakistani-border-un-experts-urgently-call-lasting-peace> (accessed: 25 March 2026).

Agreement on Feasibility Study for Trans-Afghan Signed. Ministry of Foreign Affairs of Afghanistan, 17 July 2025. URL: <https://mfa.gov.af/en/45037> (accessed: 10 March 2026).

Baradar's visit to Uzbekistan. Gazeta.uz, February 2025. URL: <https://www.gazeta.uz/en/2025/02/24/uzb-afg/> (accessed: 15 March 2026).

Fong, C. (2026). Why Are the Afghan Taliban and Pakistan in an 'Open War'? Council on Foreign Relations, 18 March 2026. URL: <https://www.cfr.org/articles/why-are-the-afghan-taliban-and-pakistan-in-an-open-war> (accessed: 20 March 2026).

4.3m MT of goods transported via railways in 2024. Pajhwok Afghan News, 8 February 2025. URL: <https://pajhwok.com/2025/02/08/4-3m-mt-of-goods-transported-via-railways-in-2024/> (accessed: 15 March 2026).

Gauge chosen for Trans-Afghanistan Railway. Railway PRO, 2025. URL: <https://www.railwaypro.com/wp/gauge-chosen-for-trans-afghanistan-railway/> (accessed: 15 March 2026).

Grantham, A. Railways of Afghanistan. URL: <https://www.andrewgrantham.co.uk/afghanistan/> (accessed: 20 March 2026).

Hamoon, W., Krawchenko, B., Krawchenko, T. (2024). Governance and Public Administration Under the Taliban. *Asian Affairs*. DOI: 10.1080/03068374.2024.2446960.

Jalolova, S. (2026). Uzbekistan Approves Feasibility Study for Trans-Afghan Railway. *The Times of Central Asia*, 12 February 2026. URL: <https://timesca.com/uzbekistan-approves-feasibility-study-for-trans-afghan-railway/> (accessed: 20 March 2026).

Logistics Cluster. Afghanistan. URL: <https://logcluster.org/en/where-we-work/afg/afghanistan> (accessed: 20 March 2026).

Mansfield, D., Alcis. (2022). Changing the Rules of the Game: How the Taliban Regulated Cross-Border Trade and Upended Afghanistan's Political Economy. XCEPT Research, 25 July 2022. URL: <https://www.xcept-research.org/publication/changing-the-rules-of-the-game-how-the-taliban-regulated-cross-border-trade-and-upended-afghanistans-political-economy/> (accessed: 5 March 2026).

Mohammadi, H. (2025). Railway operations deal on Hairatan-Mazar line extended through 2026. *Amu TV*, 24 April 2025. URL: <https://amu.tv/170443/> (accessed: 15 March 2026).

Perevozka rossiyskikh gruzov po Transafganskoy zh/d predvaritel'no otsenena v 8—15 mln t/god [Russian freight shipments on Trans-Afghan Railway preliminarily estimated at 8—15 mln tpy]. *Interfax*, 28 April 2025. URL: <https://www.interfax.ru/business/1023035> (accessed: 10 March 2026) (In Russian).

Proposed CAREC Transport Sector Strategy: Executive Summary. CAREC Program. URL: https://www.carecprogram.org/uploads/001_101_210_Proposed-CAREC-Transport-Sector-Strategy.pdf (accessed: 10 March 2026).

About 1,300 trucks cross daily as Afghanistan-Iran trade remains steady. *Pajhwok Afghan News*, 9 March 2026. URL: <https://pajhwok.com/2026/03/09/about-1300-trucks-cross-daily-as-afghanistan-iran-trade-remains-steady/> (accessed: 20 March 2026).

The Afghan Trans Railway Project: Paving the Way for Afghanistan's Economic Revival and Regional Connectivity. *Al Emarah English*, 2024. URL: <https://www.alemarahenglish.af/the-afghan-trans-railway-project-paving-the-way-for-afghanistans-economic-revival-and-regional-connectivity/> (accessed: 10 March 2026).

Trans-Afghanistan Railway agreement signed. *Railway Gazette International*, July 2025. URL: <https://www.railwaygazette.com/infrastructure/trans-afghanistan-railway-agreement-signed/64551.article> (accessed: 15 March 2026).

Turkmenistan and Afghanistan launch the construction of a number of energy and transport infrastructure facilities. *News Central Asia (nCa)*, 11 September 2024. URL: <https://www.newscentralasia.net/2024/09/11/turkmenistan-and-afghanistan-launch-the-construction-of-a-number-of-energy-and-transport-infrastructure-facilities/> (accessed: 15 March 2026).

Umarova, N. (2025a). Afghan authorities accelerate push for road and rail projects. *Bourse & Bazaar Foundation*, 5 May 2025. URL: <https://www.bourseandbazaar.org/articles/2025/5/5/afghan-authorities-accelerate-push-for-road-and-rail-projects> (accessed: 20 March 2026).

Umarova, N. (2025b). Transport Projects in Afghanistan: Iran's Ambitions and a Balancing Central Asia. *CACI Analyst*, 28 January 2025. URL: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13841-transport-projects-in-afghanistan-irans-ambitions-and-a-balancing-central-asia.html> (accessed: 15 March 2026).

UN Security Council. Resolution 2763. S/RES/2763 (2024). 17 September 2024. URL: [https://docs.un.org/en/s/res/2763\(2024\)](https://docs.un.org/en/s/res/2763(2024)) (accessed: 20 March 2026).

U.S. Department of State. (2025). 2025 Fiscal Transparency Report: Afghanistan. 19 September 2025. URL: <https://www.state.gov/reports/2025-fiscal-transparency-report/afghanistan/> (accessed: 20 March 2026).

World Bank. (2024a). Afghanistan Development Update. December 2024. Washington, DC. URL: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/126f9684f0c7ff20248c0c7bf45cccd-0310012024/original/Afghanistan-Development-Update-December-2024-Final.pdf> (accessed: 10 March 2026).

World Bank. (2024b). World Bank Group Announces Next Phase of Support for People of Afghanistan. Press Release, 15 February 2024. URL: <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2024/02/15/world-bank-group-announces-next-phase-of-support-for-people-of-afghanistan> (accessed: 10 March 2026).

World Bank. (2025). Afghanistan Development Update. April 2025. Washington, DC. URL: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/71dd45bbb425564ee41e22e1dc2c2f57-0310012025/original/Afghanistan-Development-Update-April-2025-Final.pdf> (accessed: 20 March 2026).

Поступила в редакцию: 26.03.2026.

Принята к публикации: 31.03.2026.

Received: 26 March 2026.

Accepted: 31 March 2026.