

ТЕМАТИЧЕСКОЕ ДОСЬЕ: ТАДЖИКИСТАН В МИРОВОЙ ПОЛИТИКЕ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЯХ (Ч. 2)

ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ДИПЛОМАТИИ ТАДЖИКИСТАНА

Научная статья

Ш.Ш. Ризоён

независимый исследователь
Душанбе, Республика Таджикистан
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8910-1240>
E-mail: sherali.rizoyon@gmail.com

В статье анализируются вызовы и возможности транспортной дипломатии Таджикистана в современных условиях. Рассматривается ее значение в системе внешнеполитических приоритетов страны и расширению транзитного потенциала Центральной Азии как инструмента для укрепления внутрирегиональных транспортных связей. Указывается опыт Таджикистана в строительстве и реконструкции транспортных артерий, их роль для выхода из коммуникационного тупика и превращение в транзитную страну. Раскрывается роль транспортной дипломатии в достижении ключевых национальных целей, включая: соединение всех регионов со столицей и обеспечение круглогодичного транспортного сообщения; модернизацию существующих и строительство новых автодорог для выхода на соседние государства; обновление инфраструктуры гражданской авиации и расширение воздушных перевозок; развитие железнодорожного сообщения и выход через территорию Афганистана в Иран и Туркменистан и через Кыргызстан в Китай; использование транзитного потенциала для строительства трансрегиональных сетей передачи электроэнергии и природного газа. Уделяется внимание перспективам реализации крупных инфраструктурных проектов, таких как: железная дорога «Туркменистан–Афганистан–Таджикистан (ТАТ)»; железная дорога «Китай–Кыргызстан–Таджикистан–Афганистан–Иран» (Кашигар–Герат); проект CASA-1000. Перечисляются основные препятствия для развития транспортной дипломатии, включая нехватку финансовых ресурсов, сложности в привлечении иностранных инвестиций, фактор нерегиональных акторов в инициировании проектов в сфере транспорта и транзита и неопределенность политической ситуации в Афганистане после возвращения движения «Талибан»¹.

Ключевые слова: Таджикистан, Центральная Азия, транспортная дипломатия, вызовы, возможности.

Для цитирования: Ризоён Ш.Ш. Вызовы и возможности транспортной дипломатии Таджикистана // Постсоветские исследования. 2024. Т. 7. № 8. С. 843–852.

CHALLENGES AND OPPORTUNITIES OF TRANSPORT DIPLOMACY IN TAJIKISTAN

Research article

Sherali Sh. Rizoyon

Independent Researcher
Dushanbe, Republic of Tajikistan
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8910-1240>
E-mail: sherali.rizoyon@gmail.com

¹ Организация запрещена на территории РФ.

The article examines the challenges and opportunities of Tajikistan's transport diplomacy in the modern context. It emphasizes the importance of transport diplomacy within the country's foreign policy priorities and the expansion of Central Asia's transit potential as a means to strengthen intraregional transport connections. Tajikistan's efforts in constructing and reconstructing transport arteries are highlighted, underscoring their role in overcoming the communication deadlock and transforming the country into a transit hub. The article explores the contribution of transport diplomacy to achieving key national objectives, including: connecting all regions to the capital and ensuring year-round transport accessibility; modernizing existing highways and constructing new ones to facilitate access to neighboring states; upgrading civil aviation infrastructure and expanding air transportation networks; developing railway connections, including routes through Afghanistan to Iran and Turkmenistan, as well as through Kyrgyzstan to China; leveraging the country's transit potential to establish transregional electricity and natural gas transmission networks. The article also focuses on the prospects for implementing major infrastructure projects, such as: the railway «Turkmenistan–Afghanistan–Tajikistan» (TAT); the railway «China–Kyrgyzstan–Tajikistan–Afghanistan–Iran» (Kashgar–Herat); the CASA-1000 project. Furthermore, it identifies key obstacles hindering the development of transport diplomacy, including a lack of financial resources, challenges in attracting foreign investments, the influence of extra-regional actors on transport and transit initiatives, and the political uncertainty in Afghanistan following the return of «Taliban» to power.

Keywords: *Tajikistan, Central Asia, transport diplomacy, challenges, opportunities.*

For citation: *Rizoyon Sh.Sh. Challenges and opportunities of transport diplomacy in Tajikistan // Postsovetskie issledovaniya = Post-Soviet Studies. 2024. Vol. 7. № 8. P. 843–852. (In Russ.)*

Введение. Транспортная дипломатия неразрывно связана с транзитным потенциалом страны. Для государств, имеющих благоприятное географическое расположение, она выступает в качестве существенного ресурса внешней политики, а для тех, кто не имеет прямого выхода к морю, ее значение возрастает еще больше. Транспортная дипломатия в научной и специальной литературе рассматривается как сегмент экономической дипломатии, которая направлена на формирования благоприятного климата для внешнеэкономической деятельности страны и субъектов предпринимательства. На этом фоне расширение транзитных возможностей является важным условием повышения потенциала страны. Этот тезис актуален для государств, не имеющих выхода к морю. К числу таких стран можно отнести Таджикистан и все другие государства Центральной Азии.

Анализ стратегии развития независимых стран, появившихся на карте мира после окончания Второй мировой войны, показывает, что некоторые из них смогли воспользоваться своим транзитным потенциалом и естественным выходом к морю для

построения современного национального государства и сегодня вошли в число ведущих государств. Феномен «азиатских тигров» в большей степени имеет отношение к планированию и реализации их экономической политики. В этом направлении их транзитный потенциал сыграл ключевую роль. Поэтому Таджикистан продвигает транспортную дипломатию как инструмент достижения поставленных задач Национальной стратегии развития до 2030 г.

Следует подчеркнуть, что за последние годы все страны Центральной Азии активно проводят транспортную дипломатию и заинтересованы в появлении новых транспортных коридоров из региона и в регион. Сегодня в регионе формируется понимание того, что проекты в области транспортных и транзитных коридоров, которые существуют или разрабатываются странами, не являются конкурентами друг другу, а воспринимаются как взаимодополняющие возможности всех государств. Такой подход формирует выигрышную позицию для всех, где каждый может получить необходимую для себя выгоду. Поэтому этот вектор стал «важнейшей задачей внешнеполитической

стратегии государств региона» [Нуриμβетов, 2024: 489].

В научных и экспертных заседаниях, которые проводятся в странах региона, зачастую вопросу развития и расширения транспортно-транзитного потенциала и его включения в международные транспортные коридоры посвящаются специальные сессии [Центральноазиатское сотрудничество..., 2022], и это показывает приоритетность данной тематики для всех стран региона.

Принимая во внимание это обстоятельство, настоящая статья посвящена актуальным аспектам, а также рассмотрению вызовов и возможностей транспортной дипломатии Таджикистана.

Методы исследования. В статье применены ретроспективные, сравнительные и описательные методы исследования, а также метод оценки рисков и возможностей. В частности, рассмотрено влияние источников уязвимостей и возможностей на среднесрочную перспективу развития страны. Использован ситуативный анализ, который позволяет выявить сильные и слабые стороны транспортной дипломатии в контексте анализа внешней политики в условиях формирования многополярного мира.

Транспортная дипломатия во внешней политике Таджикистана. В октябре 2024 г. в Душанбе прошла официальная церемония открытия деятельности Регионального центра транспортной дипломатии с участием Президента Республики Таджикистан Эмомали Рахмона. Согласно официальному сообщению, основной целью создания этого Центра является подготовка отраслевых специалистов и экспертов, продвижение интересов страны в этой сфере, привлечение иностранных инвестиций, а также налаживание сотрудничества для выработки единой региональной транспортной политики¹.

Таджикистан несколько лет на официальном уровне продвигал идею создания

этого Центра. На сегодняшний день налажено сотрудничество этого Центра со многими государствами и международными институтами. Официальные представители страны принимают участие и выдвигают свои предложения во всех крупных мероприятиях, которые проводятся за рубежом. Знаменательно, что в сентябре 2023 г. в г. Душанбе в рамках V Консультативной встречи глав государств Центральной Азии состоялась первая встреча министров транспорта стран региона, в ходе которой прошел обмен мнениями по укреплению и расширению сотрудничества в этой сфере. В результате встречи было подписано Совместное коммюнике о сотрудничестве в сфере транспорта и логистики. Таким образом, сотрудничество в сфере транспорта является одним из драйверов укрепления региональной кооперации в Центральной Азии.

В расширении транзитного потенциала в Центральной Азии особое значение приобретает возможность развития и укрепления внутрорегиональных транспортных связей, которые, в конечном итоге, удваивают общий транзитный потенциал. Диверсификация транспортных коридоров создает благоприятные возможности для устойчивого развития Центральной Азии и, в частности, Таджикистана. Важность транспортной дипломатии также заключается в том, что расширение транзитных коридоров способствует изменению геополитической ситуации в регионе и появлению дополнительного внешнеполитического ресурса для реализации проактивной внешней политики. Этот фактор в условиях неопределенности и турбулентности постсоветского пространства открывает «окно возможностей» для реализации национальных интересов.

В Таджикистане серьезное внимание начали уделять транспортной дипломатии, а именно – расширению транзитного потенциала и строительству новых автомобильных дорог в условиях постконфликтного миростроительства. По данным Министрства транспорта страны, в 1997 г. только 42% дорог республиканского значения и 20% дорог местного значения были покрыты асфальтом, из них 73% имели плохое качество, 26% – среднее качество и

¹ Эмомали Рахмон запустил работу регионального Центра транспортной дипломатии в Душанбе. URL: <https://www.asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/power/20241029/v-dushanbe-otkrit-tsentr-tsifrovizatsii-transporta-i-mezhdunarodnoi-transportnoi-diplomatii> (дата обращения: 20.11.2024).

только 1% дорог находились в хорошем техническом положении¹. В 1999 г. Таджикистан собственными силами начал строительство Анзобского тоннеля, и в марте 2006 г. во время торжественного собрания в честь начала его эксплуатации ему дали название «Истиклол».

В начале нулевых годов тезис «Выход страны из коммуникационного тупика» был назван одной из стратегических целей Республики. В действующей Национальной стратегии развития Республики Таджикистан до 2030 г. в подразделе «Вызовы» отмечается «географическая удаленность [Таджикистана] от морей и крупных рынков сбыта, которая усугубляется неразвитостью транспортных коммуникаций в направлении этих рынков и ограничивает конкурентоспособность национальной экономики»². Сегодня эта стратегическая цель перефразирована так: «Выход из коммуникационного тупика и превращение в транзитную страну»³. Таким образом, согласно поставленным задачам Национальной стратегии развития Республики Таджикистан до 2030 г., транспортная дипломатия является одним из приоритетных направлений внешнеполитической деятельности страны.

Важность анализа и оценки потенциала транспортной дипломатии Таджикистана, расширения транзитных возможностей, а также реализованных и планируемых мер по выходу страны из транспортно-коммуникационного тупика заключается в том, что в совокупности они формируют новые точки роста. Таджикистан, будучи одной из отдаленных республик Советского Союза, не имел развитую транспортную сеть, поэтому стране пришлось строить новые дороги и модернизировать существующую инфраструктуру. В годы гражданской войны данная сфера понесла большие потери и, по

оценке Министерства транспорта страны, 80% транспортной инфраструктуры стала непригодной для эксплуатации.

В годы независимости благодаря проведению активной транспортной дипломатии и привлечению иностранных инвестиций стране удалось достичь определенных успехов, а именно:

1) соединение всех регионов страны с Душанбе и круглогодичное транспортное движение между ними. Одной из существенных проблем Таджикистана в деле укрепления государственности и единства граждан выступал вопрос наличия круглогодичных дорог. До строительства и эксплуатации современных международных автомобильных дорог, соединяющих Душанбе с другими городами и районами, страна строго разделялась на три региона, которые в зимнее время были разделены между собой горными и труднопроходимыми дорогами. В начале нулевых годов Правительством страны были предприняты безотлагательные меры и построены автомобильные дороги международного значения (в большей степени за счет внешних кредитов и грантов), соединяющие, прежде всего, Душанбе с Согдом (север), Раштом (восток), ГБАО (востоком), Бохтарской и Кулябской зоной Хатлонской обл. (юг) и г. Турсунзаде (запад). Сегодня продолжаются работы по строительству новых дорог, соединяющих города и районы внутри областей. Следует отметить, что в строительстве автомобильных дорог Таджикистан за годы независимости достиг больших успехов, страна занимает одно из лидирующих мест на пространстве СНГ. Сейчас все регионы страны, включая столицу, связаны круглогодичной дорогой, что в условиях горной страны, безусловно, является большим достижением;

2) модернизация существующих и строительство новых дорог для выхода в соседние страны. В советское время выход Таджикистана в другие союзные республики осуществлялся через транспортную инфраструктуру Узбекистана. Прямых связывающих дорог с Китаем и Афганистаном у Таджикистана не было, они были построены уже в годы независимости. В силу неразвитости приграничных регионов Кыргызстана не была построена столь серьез-

¹ См.: Справка о достижениях транспортного комплекса в условиях независимости (27 лет) [на тадж. яз.]. URL: https://www.mintrans.tj/sites/default/files/2018/oktober/dastovardhoi_sohai_nakliyot_dar_da_vrai_istikloliyat_27_sol_02.08.2018.pdf (дата обращения: 20.11.2024).

² Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 г. (утверждена Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 1 октября 2016 г., № 392).

³ Там же.

ная дорожная инфраструктура, как автомобильная дорога через Памирский тракт «Хорог–Мургаб–Ош». В нулевых годах началось строительство автомобильных дорог, связывающих Душанбе с регионами, которые были также нацелены на выход в соседние страны: «Душанбе–Худжанд–Чанак» (на Узбекистан), «Айни–Пенджикент–Саразм» (на Узбекистан), «Душанбе–Турсунзаде» (на Узбекистан), «Душанбе–Рашт–Карамык» (на Кыргызстан), «Душанбе–Куляб–Хорог–Кульма» (на Китай). На р. Пяндж в нулевых годах было начато строительство 6 мостов, соединяющих Таджикистан с Афганистаном. Следует отметить, что все дороги (кроме «Душанбе–Хорог») были полностью реконструированы (часть дороги «Душанбе–Рашт» из-за зоны затопления Рогунской ГЭС оставалась). Сегодня идут строительные работы на участке «Калаи Хумб–Вандж–граница Рушанского района» (93 км) стоимостью свыше 200 млн долл. Согласно информации Минтранса страны, за последние 32 года было реконструировано и отремонтировано 2407,8 км дорог, 274 моста, 2 трехуровневых и 2 двухуровневых перекрестка, 7 транспортных тоннелей, т.е. реализованы 58 проектов общей стоимостью около 2,2 млрд долл.¹ Реконструкция старых и строительство новых дорог заметно облегчит выход страны на КНР и придаст новый толчок торгово-экономическим связям Таджикистана с Поднебесной;

3) модернизация инфраструктуры в сфере гражданской авиации и расширение воздушных перевозок. В сфере гражданской авиации страны сегодня функционируют 2 отечественные авиакомпании (государственная ОАО «Tajik Air» и частная ООО «Somon Air»), 4 международных аэропорта в Душанбе, Худжанде, Кулябе и Бохтаре; были построены 29 региональных аэропортов (из них функционируют 13)².

¹ Кто строит дороги в Таджикистане и за какие деньги? URL: <https://asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/20240820/kto-stroit-dorogi-v-tadzhikistane-i-za-kakie-dengi> (дата обращения: 20.11.2024).

² См.: Справка о достижениях транспортного комплекса в условиях независимости (27 лет) [на тадж. яз.]. URL: https://www.mintrans.tj/sites/default/files/2018/oktober/dastovardhoi_sohai_nakliyat_dar_davrai_istikloliyat_27_sol_02.08.2018.pdf (дата обращения: 20.11.2024).

Отечественные авиакомпании осуществляют полеты в 10 стран мира, 13 зарубежных авиакомпаний выполняют полеты в Таджикистан. После нулевых годов были модернизированы аэропорты в гг. Душанбе и Худжанда, на которых в целом направлен основной поток воздушного сообщения. В связи с кризисом в «Tajik Air» авиакомпания 7 лет не выполняла авиаперелеты, но в октябре 2024 г. возобновила свою деятельность и осуществила рейс «Душанбе–Хорог–Душанбе». В гражданской авиации Таджикистана существует множество проблем; одной из самых обсуждаемых является цена перелетов, которая выше, чем в соседних странах. Данный фактор выступает сдерживающим для развития этой отрасли. Таджикистан подписал множество соглашений и меморандумов по организации полетов с другими странами, и их реализация позволит при доступности цен для пассажиров реализовать существующий потенциал;

4) железнодорожное сообщение между регионами и выход через территорию Афганистана в Иран и Туркменистан и через Кыргызстан в Китай. Железнодорожная сфера контролируется ГУП «Таджикские железные дороги» и в данный момент на южном, центральном и северном направлении соединена только с ж/д Узбекистана. За годы независимости были построены ж/д «Кургантюбе–Куляб» (132 км, начала функционировать с 7 сентября 1999 г.) и участок «Вахдат–Яван» ж/д «Душанбе–Кургантюбе–Куляб» (40,7 км, начала функционировать с 24 августа 2016 г.), где построили 3 тоннеля протяженностью 3,7 км и 5 больших мостов. Сегодня перспективными проектами являются строительство трансрегиональной ж/д «Китай–Кыргызстан–Таджикистан–Афганистан–Иран» [Майтдинова, 2024: 710] и «Туркменистан–Афганистан–Таджикистан»;

5) возможность использования транзитного потенциала страны для строительства трансрегиональных сетей по передаче электроэнергии и природного газа. Существенными транрегиональными проектами являются:

1) газопровод «Туркменистан–Узбекистан–Таджикистан–Кыргызстан–Китай» (ли-

ния D) общей стоимостью 3,2 млрд долл.; строительство таджикской части, которое началось в сентябре 2014 г. во время государственного визита Председателя КНР Си Цзиньпина в Таджикистан;

2) трансрегиональная линия электропередачи CASA-1000 (Центральная Азия и Южная Азия), строительство которой началось 12 мая 2016 г. в г. Турсунзаде.

Возможности расширения транзитного потенциала и транспортной дипломатии Таджикистана. Географическое месторасположение Таджикистана предполагает тесное сотрудничество в сфере транспорта и транзита со всеми приграничными странами. С улучшением внутрорегионального сотрудничества в Центральной Азии и запуском формата консультативной встречи глав государств региона вопросы, связанные с сотрудничеством во всех областях, особенно в транспортной сфере, улучшились. Этот фактор благоприятно повлиял на транспортное сотрудничество, что ведет к расширению транзитного потенциала всех без исключения государств. Страны Центральной Азии уделяют большое внимание развитию транспортно-коммуникационной инфраструктуре, применяют гибкую тарифную политику и упрощают таможенные процедуры, а также углубляют транспортно-транзитное взаимодействие [Ризоён, 2023: 220]. К числу перспективных для Таджикистана направлений входит реализация данных проектов:

1. Проект железной дороги «Туркменистан–Афганистан–Таджикистан» (ТАТ). Соглашение о строительстве данной железной дороги между сторонами было подписано в 2013 г. в Туркменистане. Ашхабад начал строительство своей части к границе Афганистана и завершил его в 2016 г. Важность данного проекта для Таджикистана заключалась в том, что из-за натянутых отношений с Узбекистаном страна остро нуждалась в обходных путях, что существенным образом отражалось на развитии экономики страны. В целом за эти годы ряд факторов повлиял на то, чтобы строительство этой дороги законсервировалось.

К числу сдерживающих факторов реализацию данного проекта можно отнести следующие:

– во-первых, первоначально международные финансовые институты согласились финансировать данный проект (участки на территории Таджикистана и Афганистана), но после ухудшения военно-политической обстановки в северных провинциях Афганистана в 2014–2015 гг. отказались от участия. Таджикистан и Афганистан не имели собственных свободных средств для осуществления данного проекта. Но все внешние партнеры понимали важность проекта для мирного развития Афганистана. Как известно, после спецоперации армии Пакистана в приграничных районах с Афганистаном в 2014 г. значительная часть боевиков «Талибана»¹ и других иностранных террористических групп, в том числе центральноазиатского происхождения, укрылись в северных провинциях, и данный фактор заметно повлиял на желание международных партнеров вкладывать свои финансовые ресурсы в этот проект;

– во-вторых, все стороны своевременно не смогли урегулировать вопрос протяженности железной дороги: афганская администрация времен республики предлагала выбрать самый длинный маршрут с целью соединения множества своих провинций как с Туркменистаном, так и с Таджикистаном. Данный вопрос был предметом раздражения туркменской стороны, когда Душанбе и Кабул начали вести переговоры между собой по этому вопросу. В информационном пространстве появлялась информация, что все стороны согласовали общий маршрут строительства железной дороги. На сайте Министерства транспорта Таджикистана несколько лет назад была представлена следующая информация: «Железная дорога “Таджикистан–Афганистан–Туркменистан” пролегает по территории района «Н. Хусрав (Таджикистан)–Калдор–Хайратон–Исломпанджа (Афганистан)–Келиф (Туркменистан)» протяженностью 160 км; стоимость проекта – 237,8 млн долл.»². Данный участок на сайте Торгово-промыш-

¹ Организация запрещена на территории РФ.

² Строительство железной дороги Таджикистан–Афганистан–Туркменистан. URL: <https://www.mintrans.tj/ru/ground-transportation/projects/stroitelstvo-zheleznoy-dorogi-tadzhikistan-afghanistan-turkmenistan> (дата обращения: 20.11.2024).

ленной палаты Таджикистана приводится как «Строительство железной дороги “Колхозабад–Нижний Пяндж–Кундуз”» и расписана таким образом: «железнодорожная линия “Колхозабад (Дж. Балхи. – Ш.М.) – Дусти–Нижний Пяндж–Кундуз (ИРА)” станет связующим звеном транспортной сети, пролегающей из Китая через Кыргызстан, Таджикистан, Афганистан в Пакистан, Иран и далее к портам Индийского океана; протяженность – 115 км, в том числе 50 км по территории РТ и 65 км по территории ИРА; стоимость проекта – 90 млн долл. (по состоянию 2017 г.)»¹.

В августе 2024 г. Таджикистан приступил к проектированию железной дороги до границы с Афганистаном. Между Минтранс Таджикистана и Корейским агентством по международному сотрудничеству (КОИСА) был подписан протокол о разработке ТЭО проекта железной дороги «Дж. Балхи–Нижний Пяндж» общей стоимостью 4 млн долл.² Согласно распространенной информации, протяженность железной дороги до афганской границы составит около 51 км со строительством 28 мостов и 160 водосточных систем;

– в-третьих, после улучшения отношений с Узбекистаном и возобновления ж/д сообщения между Бохтаром и Термезом через ветку «Галаба–Амузанг» произошел информационный казус с участием таджикских чиновников, который привел к жестким заявлениям и шагам туркменской стороны. Туркменистан несколько лет не пропускал через свою территорию транзит грузов, предназначенных для Таджикистана. Сегодня после возвращения «Талибана»³ к власти в Афганистане реализация этого проекта остается неопределенной, поскольку в этой стране нет легитимного правительства.

2. Проект железной дороги «Китай–Кыргызстан–Таджикистан–Афганистан–

¹ Официальный сайт Торгово-промышленной палаты Таджикистана. URL: <https://clck.ru/3EgrRE> (дата обращения: 20.11.2024).

² В Таджикистане приступили к проектированию железной дороги до границы с Афганистаном. URL: <https://www.asiaplustj.info/ru/news/tajikistan/economic/2024-0802/v-tadzhikistane-pristupili-k-proektirovaniyu-zheleznoi-dorogi-do-granitsi-s-afganistanom?post> (дата обращения: 20.11.2024).

³ Организация запрещена на территории РФ.

Иран» («Кашигар–Герат»). Данный проект является одной из масштабных инициатив, связывающих Китай со странами Ближнего Востока, и выступает существенной мерой реализации инициативы «Один пояс – один путь». Проект направлен, прежде всего, для удовлетворения интересов Китая и Ирана. Практической выгодой для Таджикистана будет то, что страна будет иметь выход к портам южных морей. Согласно сообщениям СМИ, на территории Таджикистана длина железной дороги составит 392 км. Это участки Нижний Пяндж – 50 км, «Вахдат–Яван» – 46 км (данный участок уже построен), «Вахдат–Карамик» – 296 км. Строительство ж/д «Китай–Кыргызстан–Таджикистан–Афганистан–Иран» включает в себя 3 развилки. Две из них соединятся с туркменскими железными путями, а третья – с Хайратоном в Узбекистане⁴.

В Министерстве транспорта Таджикистана разработан проект строительства железной дороги «Вахдат–Карамик» (296 км) общей стоимостью 3,2 млрд долл.⁵ Альтернативой данному проекту выступает трансрегиональная ж/д «Китай–Кыргызстан–Узбекистан». По инициативе Ташкента и Пекина идет серьезная работа по началу функционирования этой дороги. В перспективе если будут соединены железные дороги Таджикистана и Кыргызстана, это может выступить новым маршрутом железной дороги из Таджикистана в Китай через Кыргызстан.

Важность проекта соединения железных дорог между Таджикистаном и Кыргызстаном для официального Душанбе заключается в развитии и укреплении внутреннего коммуникационного потенциала. Так, функционирование железной дороги, связывающей центральную и восточную часть республики, позволит реализовать существующий производственный потенциал районов Раштской долины и других регионов страны. Скорее всего, соединение железных дорог Таджикистана и Кыргыз-

⁴ Таджикистан предлагает инвесторам угольное месторождение взамен строительства железной дороги. URL: <http://avesta.tj/index.php?newsid=5566> (дата обращения: 20.11.2024).

⁵ Строительство железной дороги «Вахдат–Карамик». URL: <https://www.mintrans.tj/ru/ground-transportation/projects/stroitelstvo-zheleznoy-dorogi-vahdat-karamik> (дата обращения: 20.11.2024).

стана произойдет после полного урегулирования пограничного вопроса между двумя странами.

3. Проект CASA-1000. Важность реализация трансрегиональной линии электропередачи CASA-1000 (Центральная Азия и Южная Азия) для Таджикистана можно обосновать в следующих тезисах:

1) использование существующих природных ресурсов для повышения уровня жизни своих граждан, так как основной задачей правительства является использование этих ресурсов для решения внутренних проблем и удовлетворения существующих потребностей;

2) возможность превратиться в экспортеров дешевой и экологически чистой электроэнергии в страны Южной Азии, обеспечить непрерывную связь национальных энергосетей государств обоих регионов, что приведет к диверсификации рынков сбыта электроэнергии и сделает завершение строительства CASA-1000 важным приоритетом для Таджикистана в краткосрочной перспективе;

3) реализация данного проекта изменит положение и статус Таджикистана в региональной политике, поскольку обеспечится гидроэнергетический потенциал страны.

В целом реализация трех вышеназванных проектов заметно повлияет на расширение транзитного потенциала Таджикистана. В Национальной стратегии развития Таджикистана отмечается, что до 2030 г. «будут завершены строительство и реконструкция намеченных транспортных коридоров и Таджикистан выйдет из железнодорожного тупика, откроется путь к морю, расширятся возможности функционирования транспортной системы в целом»¹.

Для осуществления этой благородной цели необходимо реализовать все запланированные проекты и сгенерировать все потенциальные возможности для развития данной сферы, в том числе:

– придание КПП «Карамик» статуса международного пункта пропуска для расширения коммуникационного потенциала обоих

государств как значимой альтернативной артерии, связывающей постсоветские страны с Афганистаном и Южной Азией;

– использование потенциала Ваханского коридора для выхода в Пакистан. Настоящий коридор является кратчайшей дорогой из Центральной Азии (из Таджикистана) в Южную Азию (в Пакистан) и разделяет два крупных региона от 18 до 20 км [Ризоён, Гисов, 2023: 287].

Строительство автомобильной дороги «Ишкашим–Читрал» (в будущем и железной дороги) позволит заметно усилить товарооборот между Таджикистаном и Пакистаном и обеспечить выход к морю. Реализация этой инициативы будет способствовать стабилизации социально-экономического положения ГБАО, созданию новых рабочих мест для населения области и развитию трансграничной торговли, а также росту возможностей Свободной экономической зоны (СЭЗ) «Ишкашим», что положительно повлияет на благосостояние граждан республики;

– скорейшее завершение реконструкции автомобильной дороги на Хорог и в ближайшем будущем до границ Китая может заметно уменьшить количество часов и облегчить дорогу как для граждан страны, так и для иностранных туристов;

– рассмотрение возможности соединения Раштской и Зарафшанской долины через Камаробское ущелье (между Раштскими и Горномачинскими районами). Несколько столетий жители обоих регионов поддерживали связь между собой, данная горная дорога использовалась жителями Раштской долины для поездки в Ферганскую долину. Воссоединение обеих долин может существенным образом повлиять на уровень жизни населения этих горных регионов;

– реализация проекта академика Б. Гафурова по соединению Душанбе и Худжанда (через Фанские горы) железной дорогой, что также может выступать толчком для экономического развития всей республики.

Препятствующие факторы для расширения транспортной дипломатии и реализации транзитного потенциала Таджикистана. Анализ показывает, что существенными препятствующими факторами выступают следующие:

¹ Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 г. (утверждена Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 1 октября 2016 г., № 392). С. 27.

1) отсутствие свободных финансовых ресурсов и существующие трудности в привлечении иностранных инвестиций. Данный фактор можно назвать универсальным препятствующим фактором, во многом именно он является как причиной, так и следствием всех других факторов. Для устойчивого развития Таджикистана жизненно необходима реализация транспортно-коммуникационных проектов, что также является условием укрепления суверенитета и экономического процветания страны;

2) все существующие и потенциальные проекты в сфере транспорта и диверсификации транзитного потенциала в Центральной Азии инициированы со стороны внерегиональных акторов. В этом ключе активизация одной глобальной или региональной державы может спровоцировать другие для создания препятствий в реализации этих инициатив. Ряд инициатив по использованию транзитного потенциала Центральной Азии, в том числе Таджикистана, инициирована Китаем, что, безусловно, входит в сегмент реализации инициативы «Один пояс – один путь». Учитывая нынешнюю обстановку в глобальной повестке, можно предположить, что она сегодня в целом не устраивает конкурентов (и, возможно, партнеров) Поднебесной;

3) дальнейшее развития событий в Афганистане после возвращения «Талибана». Отсутствие легитимности правительства «Талибан», а также уязвимость безопасности и стабильности в этой стране затрудняет реализацию трансрегиональных проектов через территорию Афганистана. Вдобавок наблюдается несовпадение интересов Пакистана и Ирана как влиятельных соседей этой страны по расширению транзитного потенциала Афганистана. Поскольку этот фактор затрагивает их постоянные эконо-

мические интересы, они заинтересованы в развитии своих портов. Таким образом, Пакистан и Иран могут повлиять на реализацию трансафганских проектов и на расширение транзитного потенциала стран Центральной Азии.

Заклучение. В целом расширение транспортной дипломатии и транзитного потенциала Таджикистана тесно переплетено с реализацией интересов страны на долгосрочную перспективу. Важным вектором транспортной дипломатии Таджикистана выступает южное направление, которое открывает новые возможности для страны. Открытие южного направления для Таджикистана и в целом для стран Центральной Азии может оказать существенное влияние на реализацию государственных программ и стратегий этих стран на среднесрочную перспективу. Реализация транзитных проектов выводит страны региона из коммуникационного тупика и превращает Центральную Азию в перекресток торговли. Это открытие новых возможностей, увеличение товарооборота, диверсификация торгово-экономических связей, а также повышение уровня жизни населения, что, в конечном итоге, сопоставимо с расширением потенциала субъектности региона в современных международных отношениях.

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры и улучшение транзитных возможностей не только способствует экономическому росту, но и укрепляет связи между населением региона, а также международные контакты, улучшая позиции Центральной Азии на глобальной арене. Это позволит Таджикистану и соседним государствам занять более активную роль в международной торговле, расширяя свое влияние и привлекая дополнительные инвестиции.

ЛИТЕРАТУРА

- Майтдинова Г.М. Таджикистан во внешнеполитическом процессе России и Китая в условиях становления нового мироустройства // Постсоветские исследования. 2024. Т. 7. № 7. С. 703–714.
- Нуримбетов Р.И. Транспортная дипломатия Узбекистана в рамках ШОС // Постсоветские исследования. 2024. Т. 7. № 5. С. 488–493.
- Ризоён Ш.Ш., Гисов М.Ф. Афганистан до и после возвращения «Талибан». Душанбе: Дониш, 2023. 508 с.
- Ризоён Ш.Ш. Национальные интересы во внешней политике Республики Таджикистан. Душанбе: Дониш, 2020. 320 с.
- Центральноазиатское сотрудничество в новых геополитических условиях: вызовы и перспективы: сборник материалов международной конференции. Астана: КИСИ при Президенте РК, 2022. 352 с.

REFERENCES

Maytdinova G.M. Tadzhiqistan vo vneshnepoliticheskom protsesse Rossii i Kitaya v usloviyakh stanovlenii novogo miroustroystva // Postsovetskiye issledovaniya. 2024. T. 7. № 7. S. 703–714. [*Maitdinova G.M.* Tajikistan in the foreign policy process of Russia and China in the conditions of formation of a new world order // Post-Soviet Studies. 2024. Vol. 7. № 7. P. 703–714.]

Nurimbetov R.I. Transportnaya diplomatiya Uzbekistana v ramkakh SHOS // Postsovetskiye issledovaniya. 2024. T. 7. № 5. S. 488–493. [*Nurimbetov R.I.* Transport diplomacy if Uzbekistan in the SCO // Post-Soviet Studies. 2024. № 5 (7). P. 488–493.]

Rizoyon Sh.Sh., Giyosov M.F. Afganistan do i posle vozvrashcheniya Taliban. Dushanbe: Donish, 2023. 508 s. [*Rizoyon Sh.Sh., Giyosov M.F.* Afghanistan before and after the Taliban's comeback. Dushanbe: Donish, 2023. 508 p.]

Rizoyon Sh.Sh. Natsional'nyye interesy vo vneshney politike Respubliki Tadzhiqistan. Dushanbe: Donish, 2020. 320 s. [*Rizoyon Sh.Sh.* National interests in the foreign policy of the Republic of Tajikistan. Dushanbe: Donish, 2020. 320 p.]

Tsentral'noaziatskoye sotrudnichestvo v novykh geopoliticheskikh usloviyakh: vyzovy i perspektivy: sbornik materialov mezhdunarodnoy konferentsii. Astana: KISI pri Prezidente RK, 2022. 352 s. [The Cooperation of Central Asia In the New Geopolitical Environment: Challenges and Opportunities: Collection of Materials of The International Conference. Astana: KazISS, 2022. 352 p.]

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Шерали Шукруллозода Ризоён – кандидат политических наук, независимый исследователь (Душанбе, Республика Таджикистан).
E-mail: sherali.rizoyon@gmail.com

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Sherali Sh. Rizoyon – candidate of political science, independent researcher (Dushanbe, Republic of Tajikistan).
E-mail: sherali.rizoyon@gmail.com

ОСОБЕННОСТИ ОТНОШЕНИЙ ЯПОНИИ И ТАДЖИКИСТАНА НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ

Научная статья

О.А. Добринская

*Дипломатическая академия МИД, Институт Китая и современной Азии
Москва, Российская Федерация
E-mail: doa_78@mail.ru*

В статье рассматриваются политические и экономические аспекты отношений Японии и Таджикистана. Несмотря на то что страны не являются приоритетными друг для друга партнерами, они поддерживают прочные дружеские связи. Их значение для Таджикистана во многом определяется вкладом Японии в решение социально-экономических проблем страны, а также участием страны в решении проблем, относящихся к сфере «безопасности человека», которые отвечают целям многовекторной политики «открытых дверей». Для Японии сотрудничество с Таджикистаном важно с точки зрения обеспечения безопасности Центральной Азии, где у нее есть политические и экономические интересы, а также поддержания и наращивания присутствия в регионе и усиления ее международного статуса. Таджикистан разделяет ее международные инициативы и поддерживает ее кандидатуру в ООН. После начала кризиса на Украине Япония пристально наблюдает за политическими и экономическими тенденциями в Центральной Азии в целом и в Таджикистане в частности, рассчитывая воспользоваться возможностями для усиления своего влияния. До сих пор Таджикистан не являлся привлекательным направлением для японского бизнеса, однако по мере роста экономики страны и активизации деятельности по привлечению иностранных инвестиций следует ожидать увеличения деловой активности.