

Планировалось, что данная железная дорога диверсифицирует торговые пути в одном из наименее развитых в транспортном отношении районов Центральной Азии. Однако спустя полгода после того, как рабочие приступили к сооружению новой железнодорожной магистрали из Туркменистана в Таджикистан по территории северного Афганистана, возник конфликт, который угрожает пустить под откос весь проект.

Душанбе надеялся, что новая 400-километровая магистраль поможет ему обойти проблемный Узбекистан, по территории которого пролегают все его железнодорожные пути советских времен и который фактически установил экономическую блокаду в отношении своего меньшего по размеру соседа верховья. В своих попытках не допустить строительства Душанбе самой высокой в мире ГЭС Ташкент прибегает к самой жесткой тактике.

Таким образом, план Ашхабада по сооружению железной дороги мог стать подлинным спасением для Душанбе. Подключение же к нему Афганистана превращало его в один из факторов, свидетельствующих в пользу пропагандируемой Вашингтоном стратегии Нового Шелкового пути, анонсированной Госсекретарем Хиллари Клинтон в 2011 году. Азиатский и Исламский банки развития обещали поддержать финансами этот проект, проектная стоимость которого оценивается в 2 млрд долларов. Туркменистан, на территории которого в июне прошлого года состоялась официальная церемония закладки железной дороги с участием президентов всех трех стран, пообещал профинансировать строительство своего 90-километрового участка дороги плюс ветки протяженностью 35 км до города Андхой на севере Афганистана.

Однако последние недели поубавили оптимизма в отношении данного проекта. 29 января руководитель государственной компании «Таджикские железные дороги» Амонулло Хукуматулло объявил, что Душанбе и Кабул достигли договоренности по варианту маршрута афганского участка дороги. Это объявление, по-видимому, застало Ашхабад врасплох, потому что 31 января МИД Туркменистана выразил протест, подчеркнув, что заявление Амонулло Хукуматулло является «контрпродуктивным», «тенденциозным и абсолютно неприемлемым». По словам Хукуматулло – родственника президента Эмомали Рахмона, впоследствии уволенного с занимаемой должности в связи с другим скандалом, новый афганский участок составит чуть больше 200 км, но он короче, чем планировалось изначально, что позволит Таджикистану сэкономить на транзитных тарифах.

Реакция Туркменистана может указывать на наличие более серьезных проблем, связанных с осуществимостью данного проекта, в том числе в связи с обстановкой безопасности в Афганистане после вывода оттуда войск НАТО и отношением Ашхабада к региональному сотрудничеству в целом, отмечает преподаватель центральноазиатских исследований университета Глазго Лука Анчешчи (Luca Anceschi). Как он поведал EurasiaNet.org, Туркменистану свойственно подключаться к энергетическим и транспортным проектам, «не беря на себя серьезных обязательств в плане их завершения». «Прогрессу мешают не столько географические, сколько политические факторы».

Позиция Ашхабада по вопросу железной дороги Таджикистан-Афганистан-Туркменистан (ТАТ) отвечает общему принципу внешнеполитического курса страны – «участвовать практически во всех начинаниях, не принимая на себя никаких твердых обязательств и отказываясь от дальнейших работ, когда сочтешь

нужным», поясняет Анчешчи. Он привел в пример и другие отложенные проекты, такие как туркменский участок казахстанско-иранской железной дороги, строительство которого отстает от графика уже на три года, а также давно буксующий проект газопровода Туркменистан-Афганистан-Пакистан-Индия (ТАПИ). «Я усматриваю параллель между отношением Ашхабада к проекту ТАТ и его поведением в процессе строительства железной дороги Казахстан-Туркменистан-Иран».

Душанбинский политолог Рашид Гани Абдулло отмечает утверждение Ашхабада, что туркменская сторона была не в курсе таджикско-афганских планов, «потому что они [планы] широко освещались в региональной прессе». По его словам, вместо публичного заявления Ашхабад вполне мог воспользоваться дипломатическими каналами, чтобы выразить свою озабоченность. «Я не думаю, что аргументы Туркменистана о необходимости координации позиций двух стран по данному вопросу были бы проигнорированы таджикской стороной, потому что Таджикистан дорожит своими отношениями с Туркменистаном», – сказал политолог EurasiaNet.org.

Туркменистан нередко встает на сторону Узбекистана в спорах по вопросу водных ресурсов, давая Душанбе немало резонансных примеров испытывать беспокойство в связи с надежностью Ашхабада. Разлад в отношениях может внушить беспокойство и Китаю, планирующему сооружение нового газопровода из Туркменистана по территории Узбекистана и Таджикистана. Некоторые уже высказывали предположения, что данный трубопровод под названием «4-ая нитка» призван стать гарантией в дополнение к имеющимся маршрутам и может, как и железнодорожная магистраль по северу Афганистана, вообще пройти в обход территории Узбекистана. Маршрут еще не обрел четких очертаний, хотя проект должен быть завершен уже в 2016 году.

Сомнения вызывают не только политические соображения, но и экономическая осуществимость железнодорожного проекта. Чтобы обеспечить экономическую осуществимость магистрали ТАТ, необходимо определиться с двумя аспектами: транзитным потенциалом и объемом грузоперевозок, следующих в Таджикистан и обратно, отмечает эксперт по энергетической и транспортной инфраструктуре региона Свободного университета Берлина Якопо Пепе (Jacopo Pepe).

В идеале, транзитную торговлю обеспечит крупнейший инвестор региона Китай, проявляющий заинтересованность в новых железных дорогах на территории Центральной Азии. Решение о давно обсуждаемом проекте дороги из Китая в Узбекистан по территории Кыргызстана откладывается по той причине, что Бишкек настаивает на варианте маршрута, который совершенно не подходит остальным потенциальным партнерам. Это обстоятельство делает участок дороги в Таджикистане потенциально привлекательным для богатого Пекина. Осуществимость проекта ТАТ «будет зависеть от заинтересованности Китая поддержать его. Такое может случиться, если Китай продолжит топтаться вокруг кыргызского проекта», – сказал эксперт EurasiaNet.org.

Проблемы, наметившиеся в отношении проекта ТАТ, являются симптоматическими для регионального сотрудничества в Центральной Азии с его постоянными сложностями. «Отсутствие координации действий [по вопросу согласования маршрута] еще раз свидетельствует о том, какой иррациональный характер может носить региональное сотрудничество в Центральной Азии даже при наличии

общей заинтересованности в реализации такого актуального трансграничного проекта», – подчеркивает Якопо Пепе.