

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ НАУК  
ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ

У. В. Окимбеков

# ЭКОНОМИКА АФГАНИСТАНА

(производственная  
инфраструктура)

Москва  
2016

ББК 65.9 (5Аф) 38–39  
О49

*К 200-летию Института востоковедения РАН*

Ответственный редактор  
д.и.н., проф. *В. Я. Белокреницкий*

Рецензент к.э.н. *И. Ю. Авдаков*

**Окимбеков У. В.**

О49 Экономика Афганистана (производственная инфраструктура). — М.:  
Институт востоковедения РАН, 2016. — 447 с.  
ISBN 978-5-89282-677-8

Монография посвящена вопросам развития транспорта, коммуникаций, энергетики и ирригации Афганистана. Излагается история становления этих отраслей, анализируются их состояние в последние полтора десятилетия и перспективы на фоне общих проблем развития народного хозяйства страны и с учетом динамики внутриафганской политической обстановки. Особое внимание уделено вопросам сотрудничества Афганистана с соседними странами в разработке и реализации региональных инфраструктурных проектов.

**ББК 65.9(5Аф)**

ISBN 978-5-89282-677-8

© У. В. Окимбеков, 2016

© Институт востоковедения РАН, 2016

# СОДЕРЖАНИЕ

Введение ..... 5

## **Глава I. Афганистан**

**после апрельской революции 1978 г.** ..... 11

Особенности социально-экономического  
и политического развития страны в конце XX века  
(конец 70-х – 1990-е годы) ..... 11

Ситуация после свержения власти талибов ..... 28

## **Глава II. История становления производственной инфраструктуры**

**(к началу 1990-х годов)** ..... 73

Транспорт ..... 82

*Автомобильный транспорт* ..... 83

*Воздушное сообщение* ..... 100

*Водный транспорт* ..... 106

*Железные дороги* ..... 108

Связь ..... 109

Энергетика ..... 115

Ирригация ..... 131

## **Глава III. Развитие транспортной системы**

**(с начала 1990-х до середины 2010-х годов)** ..... 143

Автомобильная сеть ..... 149

Автомобильный парк ..... 167

Воздушное сообщение ..... 174

Водный транспорт ..... 186

Железные дороги ..... 187

Афганистан и международные транспортные коридоры ..... 189

Трансафганские автомобильные дороги ..... 193

Проекты строительства трансафганских железных дорог ..... 202

Проект трансафганского газопровода ..... 210

<b>Глава IV. Развитие средств коммуникации и связи</b> .....	217
Проводная телефонная связь.....	221
Мобильная связь .....	232
Становление Интернет-связи .....	248
Состояние почты .....	252
<b>Глава V. Состояние и развитие энергетики после 2001 г.</b> .....	257
Электроэнергетика в регионах страны .....	267
<i>Северо-Восток</i> .....	267
<i>Север</i> .....	272
<i>Запад</i> .....	276
<i>Восточно-Центральный</i> .....	278
<i>Центр</i> .....	280
<i>Восток</i> .....	288
<i>Юг</i> .....	290
<i>Юго-Запад</i> .....	291
Наличие каменного угля, нефти и газа, их значение в экономической жизни Афганистана.....	295
Афганистан и региональные энергетические проекты.....	318
<b>Глава VI. Ирригация</b> .....	339
Водно-земельные ресурсы Афганистана .....	345
Проблемы комплексного использования водно-земельных ресурсов .....	366
Проблемы использования вод трансграничных рек .....	386
Водные ресурсы Пянджа и Амударьи .....	388
Реки Мургаб и Герируд .....	395
Реки Гильменд и Фарах-руд .....	399
Река Кабул.....	402
Заклучение .....	407
Приложения .....	411
Библиография .....	418
Summary .....	447

## ВВЕДЕНИЕ

Российские и зарубежные исследователи посвятили немало интересных монографий и статей внешней и внутренней политике современного Афганистана, процессам, идущим в этой стране, идеологиям группировок и партий, находившихся там у власти в последние десятилетия<sup>1</sup>, однако проблемы экономики страны остались малоизученными. Между тем вопрос социально-экономического развития государства с 30-миллионным населением не может не быть актуальным. Заметим, что в научной литературе, особенно западной, период, начавшийся после свержения режима талибов, чаще всего условно называется постконфликтным или иногда «постталибским». Поскольку жизнь показала, что конфликты, бурлящие в стране, отнюдь не завершились, а приобрели затяжной характер, постольку в данной работе мы предпочитаем использовать термин «постталибский».

В новый XXI век Афганистан вошел с разрушенной, доведенной до полного разорения хозяйственной системой. Все экономические показатели, включая сельское хозяйство, в котором трудится подавляющая часть населения, ежегодно показывают спад. Единственный растущий индикатор, встречающийся во всех источниках и по сей день бьющий новые рекорды, — это теневая сторона хозяйственной жизни, а именно производство и сбыт наркотиков. Афганская экономика в этих условиях остается в крайне неудовлетворительном состоянии, а по качеству жизни населения страна находится на одном из последних мест и в мире, и среди соседних стран<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Например: Коргун В. Г. История Афганистана. XX век. М., 2004; Он же: Россия и Афганистан. Исторические пути формирования образа России в Афганистане. М., 2009; Сикоев Р. Р. Талибы. Религиозно-политический портрет. М., 2004; Он же: Панисламизм: истоки и современность. Джамалуддин Афгани и его религиозно-политические последователи XX — начала XXI века. М., 2010; Арунова М. Р. Афганская политика США в 1945–1999 гг. М., 2000; Арунова М. Р., Лалетин Ю. П. Очерки средневековой и новой истории Афганистана. М., 2010; Босин Ю. В. Афганистан: полиэтничное общество и государственная власть в историческом контексте. М., 2002.

<sup>2</sup> Белокреницкий В. Я. Мусульманский регион у южных границ СНГ — структура, значение, перспективы // Мусульманские страны у границ СНГ (Афганистан, Пакистан, Иран и Турция — современное состояние, история и перспективы). М., 2002. С. 5–22; Он же: Глобализация, регионализация и расходящиеся траектории развития государств Средне-западной Азии // Мусульманское пространство по периметру границ Кавказа и Центральной Азии. М., 2012. С. 12–32.

До Апрельской революции 1978 г. экономическая отсталость Афганистана была обусловлена отсутствием внутренних финансовых источников развития, нехваткой квалифицированных национальных кадров, несостоятельностью архаичной образовательной системы и других сфер социальной жизни. Затем однако все это отступило на задний план перед более сложной проблемой — дестабилизацией политической обстановки. Противостояние борющихся сторон на протяжении 80-х годов привело к тяжелейшему кризису национальное хозяйство, а с приходом к власти моджахедов и талибов положение лишь усугубилось.

Афганистан стал объектом тревоги в мире прежде всего как центр международного терроризма, исламского экстремизма и очага распространения наркотиков, однако после свержения режима талибов мировое сообщество, особенно соседние государства, стало надеяться, что в случае позитивных изменений в Афганистане его территорию можно рассматривать как потенциальную транзитную зону для развития региональной торговли.

С первых дней после распада режима талибов в 2001 г. соседние с Афганистаном страны стали разрабатывать планы интеграции отраслей своих национальных экономик (прежде всего транспортной и энергетической) с афганской производственной инфраструктурой с тем, чтобы сделать доступными рынки третьих стран. И несмотря на внутривнутриполитическую нестабильность Афганистану удалось реализовать отдельные совместные проекты в области развития транспорта, энергетики и связи. В восстановлении инфраструктурных объектов Афганистана активную роль стали играть США. Следует отметить, что Вашингтон потратил колоссальные суммы на афганскую военную кампанию. К 2014 г., по официальным данным, она обошлась бюджету США в более чем 680 млрд долл. (по неофициальным — в несколько раз больше<sup>3</sup>), а доноры на развитие национального хозяйства и социальной сферы страны за 2001–2011 гг. предоставили по различным каналам в виде гуманитарной и экономической помощи около 40 млрд долл.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> С учетом расходов, связанных с долгосрочным медицинским обслуживанием и лечением ветеранов войны, компенсации по инвалидности для военнослужащих и их семей и т. д.

<sup>4</sup> The True Cost of the Afghanistan War May Surprise You, 01.01.2015. URL: <http://time.com>; Amy Belasco. Specialist in U. S. Defense Policy and Budget. The Cost of Iraq, Afghanistan, and Other Global War on Terror Operations Since 9/11 Congressional Research Service, Prepared for Members and Committees of Congress. March 29, 2011. Summary. P. 3.

Различные политические силы в Вашингтоне неоднозначно оценивали американскую военную кампанию в Афганистане. Одна часть американских политиков хотела увидеть в итоге операции «Несокрушимая свобода» лишь конец режима талибов и искоренение оплота международного терроризма, а другая часть — расценивала ситуацию с иной стороны, предвкушая открытие новых экономических перспектив «не только для самого Афганистана, но и для всей Центральной Азии»<sup>5</sup> и возможность новых региональных проектов. Уместно привести здесь слова автора одного из таких проектов американского специалиста по ЦА Ф. Старра: «Соединенные Штаты имеют ныне шанс способствовать тому, чтобы Афганистан и регион в целом превратились в безопасную зону суверенных государств, сделавших выбор в пользу эффективной рыночной экономики, отличающихся светскими и открытыми системами государственного управления и поддерживающих позитивные отношения с Вашингтоном. Средством для достижения этой цели послужит создание регионального форума «Партнерство в сотрудничестве и развитии Большой Центральной Азии» (ПБЦА), в задачу которого войдут планирование, координация и осуществление целого ряда программ, разработанных в США... Программы ПБЦА должны быть направлены на координацию инициатив США в области инфраструктуры автомагистралей, пограничного контроля и развития регионального бизнеса. В соответствии с этими программами предстоит открыть трансафганские шоссейные коридоры, устанавливающие связь со вторичными рынками в Большой Центральной Азии и соседними экономическими центрами. Речь может идти также о транспортировке газа, нефти и гидроэлектрической энергии»<sup>6</sup>.

Сами страны ЦА приветствуют сотрудничество и интеграцию с Афганистаном, но исключительно в рамках экономических программ и проектов. Выступая на международной конференции «Партнерство, торговля и развитие в Большой Центральной Азии», проходившей в Кабуле в 2006 г., министр иностранных дел Казахстана, в частности, заявил, что его страна поддерживает реализацию идеи сплочения Большой Центральной Азии, «Если это будет служить укреплению существующих связей, безопасности и стабильности в регионе. Позиция Казахстана заключается в том, что Большая Центральная

---

<sup>5</sup> Фредерик Старр. Партнерство для Центральной Азии // Россия в глобальной политике. Июль — Август 2005, № 4.

URL:[http://www.globalaffairs.ru/print/number/n\\_5459](http://www.globalaffairs.ru/print/number/n_5459)

<sup>6</sup> Там же.

Азия должна восприниматься прежде всего как цивилизационное и экономическое понятие, но не в контексте военной доктрины... Мы выступаем за активизацию экономического сотрудничества в рамках таких региональных организаций, как ОЭС, ШОС, ЕврАзЭС... В случае достижения положительных результатов появится возможность соединить Афганистан с внешним миром, восстановить инфраструктурные связи между Центральной и Южной Азией, обеспечить доступ энергоносителей для растущих экономик Южной Азии» (ЮА)<sup>7</sup>. В таком же духе высказался таджикский министр иностранных дел, заявивший, что «Таджикистан поддерживает реализацию всех региональных инфраструктурных проектов в области коммуникаций и транспорта, в которые вовлечен Афганистан»<sup>8</sup>.

Весьма актуальным представляется изучение этих и других смежных вопросов с учетом социально-экономических преобразований, происходящих в Афганистане в связи с восстановительным процессом постталибского периода, а также исследование возможностей и перспектив участия страны в региональных инфраструктурных проектах.

Отметим, что Афганистан в целом с оптимизмом смотрит на восстановительный процесс и надеется за короткое время достигнуть высоких результатов. Для этого страна планирует опираться на финансовую и техническую помощь мирового сообщества. Начиная с 2002 г. афганским правительством были разработаны широкомасштабные планы экономического развития, в которых ставилась задача за сравнительно небольшое время восстановить национальное хозяйство, однако не все удалось выполнить.

Настоящая монография посвящена изучению экономического потенциала четырех отраслей производственной инфраструктуры афганской экономики — транспорта, связи, энергетики и ирригации, исследованию перспектив их развития, анализу наиболее важных экономических проблем, месту и роли Афганистана в системе региональных инфраструктурных проектов. В работе много внимания уделяется особенностям развития и достижениям этих отраслей в постталибский период, проблемам, стоящим на пути их дальнейшего прогресса.

---

<sup>7</sup> Выступление министра иностранных дел Казахстана Касымжомарта Токаева на приеме в честь участников международной конференции «Партнерство, торговля и развитие в Большой Центральной Азии», проходившей в Кабуле. 04.04.2006, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>8</sup> Зарифи: Деструктивные силы хотят вовлечь Афганистан в полномасштабную гражданскую войну. 03.11.2011, URL:<http://www.avesta.tj>



Само понятие производственной инфраструктуры представители различных экономических школ трактуют по-разному<sup>9</sup>. Производственная инфраструктура любой развитой экономики, по представлениям современных экономистов, включает «грузовой транспорт, оптовую торговлю, электро-, газо- и водоснабжение, складское хозяйство, связь, информационное обслуживание, аренду, лизинг, консультационное обслуживание, инжиниринг, сферу обеспечения временных потребностей рабочей силы и др.»<sup>10</sup>.

Страны с развитой экономикой имеют более разветвленную и сложную производственную инфраструктуру, а в слаборазвитых хозяйствах, таких как у Афганистана, она более примитивна. В афганских программах комплексного экономического развития в разделе инфраструктуры под таковой понимаются отрасли транспорта, энергетики, связи и система использования водных ресурсов в сельской и городской местности<sup>11</sup>.

В первой главе дан обзор политических и социально-экономических событий в Афганистане за последние три десятилетия. Во второй главе развитие отраслей прослеживается с момента обретения страной политической независимости, т. е. с 1919 г. и до свержения правительства М. Наджибуллы в 1992 г. Последующие главы посвящены изучению нынешнего состояния транспорта, связи, энергетики и ирригации, а также потенциала и возможностей участия Афганистана в региональных инфраструктурных проектах.

Следует учесть, что приводимые статистические данные экономики Афганистана, почерпнутые из официальных афганских источников и отчетов международных организаций, — оценочные. Они не претендуют на абсолютную точность, а лишь отражают общую тенденцию социально-экономических процессов, происходящих в этой стране.

---

<sup>9</sup> Золотов А. В., Глушич Н. И. Производственная инфраструктура: сущность и проблемы ее развития в России // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. 2007, № 3. С. 171; Занбуа М. К., Филоник А. О. Формирование производственной инфраструктуры в Сирии (1946–2004). М., 2005. С. 15–30.

<sup>10</sup> Власов В. В. Япония: производственная инфраструктура. М., 1991. Цит. по: Золотов А. В., Глушич Н. И. Указ. соч. С. 172.

<sup>11</sup> Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic Framework for Reconstruction and Growth. IMF Country Report. September 2003. №. 03/299. С. 55. URL: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2003/cr03299.pdf>; Afghanistan National Development Strategy. An Interim Strategy for Security, Governance, Economic Growth & Poverty Reduction. Vol. I. Kabul, 2005. P. 76; 130–135.

Автор выражает искреннюю благодарность сотрудникам ИВ РАН из Центра изучения стран Ближнего и Среднего Востока Л. Б. Аристовой, М. Р. Аруновой, С. Н. Каменеву, А. К. Лукоянову, Р. Р. Сикоеву, И. Н. Серенко, М. О. Нессару за полезные советы и пожелания, Ю. Г. Попадайкиной за литературное редактирование текста рукописи. Важную помощь при написании работы автору оказал ныне ушедший из жизни известный российский афганист В. Г. Коргун. Особенно благодарен автор В. Я. Белокреницкому за ценные рекомендации при работе над этой монографией.

## ГЛАВА I

# АФГАНИСТАН ПОСЛЕ АПРЕЛЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ 1978 г.

### Особенности социально-экономического и политического развития страны в конце XX века (конец 70-х — 1990-е годы)

На протяжении всей истории своей независимости Афганистан в социально-экономическом отношении оставался одним из самых отсталых государств мира. Были попытки модернизации экономической жизни, но из-за скудости внутренних источников финансирования они не увенчались успехом. Начиная со второй половины XX в. афганское правительство получало на развитие экономики и социального сектора помощь в виде грантов и долгосрочных льготных кредитов от многих развитых стран мира и международных финансовых институтов, позволявшую Афганистану медленно продвигаться в сторону модернизации своей народнохозяйственной системы. Но и это движение было прервано, когда наступила политическая нестабильность 70-х годов. В исследовательской литературе, особенно западной, началом периода дестабилизации внутренней обстановки в Афганистане принято считать ввод в страну ограниченного контингента советских войск. Именно с этим событием в источниках связывается, как правило, постепенная деградация и разрушение социально-экономических отраслей, с трудом построенных в годы политической независимости Афганистана.

Когда США, страны Запада, Ближнего и Среднего Востока, противодействуя советскому присутствию в Афганистане, стали оказывать военно-техническую и финансовую помощь антиправительственной оппозиции — моджахедам<sup>12</sup>, Советский Союз не только всесторонне поддерживал руководство Народно-демократической партии Афга-

---

<sup>12</sup> Подробнее об этом см.: Спольников В. Н. Афганистан: исламская оппозиция (истоки и цели). М., 1990; Арунова М. Р. Афганская политика США в 1945–1999 гг. (краткий очерк). М., 2000.

нистана (НДПА) в подавлении сил вооруженной оппозиции, но и содействовал в то же время экономическому и социальному развитию страны. Однако ущерб, нанесенный войной, был несоизмеримо больше результатов этого содействия.

Кроме того, в течение десяти лет на состоянии экономики страны тяжело сказывалось и нарушение ее внешних связей, в частности с соседним Пакистаном и странами Запада. Хрупкая социально-хозяйственная система, выстроенная в предыдущие годы ценой больших усилий, была уничтожена. Достаточно отметить, что по итогам 1987 г. силами оппозиции в стране было разрушено 39 государственных предприятий, 2707 школ, 130 медицинских учреждений<sup>13</sup>, а число официально зарегистрированных пакистанскими властями беженцев из Афганистана в декабре 1978 г. составляло 18,3 тыс., в декабре 1979–389 тыс. и в декабре 1980–1232 тыс. человек<sup>14</sup>.

Вывод советских войск из Афганистана в феврале 1989 г., вопреки ожиданиям, не привел к прекращению гражданской войны, — наоборот, соперничество между разными силами в борьбе за власть только ужесточилось. Оппозиция при финансово-технической поддержке некоторых мусульманских стран и Запада продолжала бороться против просоветского режима НДПА во главе с президентом М. Наджибуллой, и в апреле 1992 г. моджахеды захватили центральную власть. В стране произошли радикальные политические изменения: Афганистан был объявлен исламским государством<sup>15</sup>. Этот период очень важен в политической истории Афганистана еще и потому, что все внутриполитические события происходили на фоне огромных геополитических изменений — распада СССР и образования на его пространстве независимых государств. Новому афганскому правительству во главе с президентом Б. Раббани понадобилось налаживать отношения не только со старыми соседями (Иран и Пакистан), но и в отдельности с каждой из образовавшихся в Центральной Азии новых независимых постсоветских республик<sup>16</sup>.

---

<sup>13</sup> Лобанов Д. Демократическая Республика Афганистан: курс на национальное примирение // Международный ежегодник. Политика и экономика. М., 1987. С. 236.

<sup>14</sup> Слинкин М. Ф. Афганистан: страницы истории (80–90-е гг. XX в.). Симферополь: ТГУ, 2003 (в формате PDF). С. 28.

<sup>15</sup> Коргун В. Г. Россия и Афганистан: исторические пути формирования образа России в Афганистане. М., 2008. С. 290–304; Он же: Ислам и государственная власть в Афганистане // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000. С. 67.

<sup>16</sup> Мукиджанова Р. М. Афганистан и страны Центральной Азии // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000. С. 196–209; Афганистан: проблемы войны и мира. М., 1996. С. 127–149.

Приход к власти в Афганистане нового правительства не оправдал надежды ни самих афганцев, ни мирового сообщества — гражданская война продолжалась, усугубляя в стране социально-экономический и политический кризис. Правительство моджахедов, занятое в основном внутренними дразгами между группировками разных полевых командиров, так и не сумело за недолгое время своего пребывания у власти предпринять что-либо позитивное для развития экономики страны. К тому же приход к власти для самих лидеров моджахедов был, видимо, столь неожиданным, что они не только не имели четкой стратегии дальнейшего социально-экономического развития страны, но и до самого своего ухода с политической сцены Афганистана не смогли принять собственную конституцию.

В результате вооруженной борьбы за места в правительстве и раздела зон влияния по регионам внутри страны обострились отношения между различными военизированными группировками моджахедов, некогда воевавших единым фронтом против правительства НДПА. Противоречия и междоусобицы в какой-то степени появились и на национальной почве<sup>17</sup>. Впервые в Афганистане, где исторически основателями государственности были пуштуны, президентом оказался таджик Б. Раббани. Это — конечно, косвенно — отчасти повлияло на дальнейшее развитие внутривнутриполитических событий. Полностью взяв под свой контроль страну, моджахеды так и не смогли сформировать правительство, которое бы удовлетворило все политические партии и движения<sup>18</sup>.

В течение последующих двух лет (до 1994 г.), пока лидеры моджахедов пытались укрепить свою власть, на военно-политической арене Афганистана появилась новая радикальная религиозная сила — Движение «Талибан» (ДТ)<sup>19</sup>. Это состоявшее преимущественно из пуштунов и иностранных легионеров оппозиционное течение, которое активно поддерживал Пакистан, боролось против всех действовавших в Афганистане политических сил<sup>20</sup>. И хотя группировкам моджахедов в конце

---

<sup>17</sup> Босин Ю. В. Роль религиозно-этнического фактора во внутриафганском конфликте // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000. С. 70–74.

<sup>18</sup> Махкамов М. Развитие военно-политических процессов на территориях, контролируемых «Северным альянсом» // Афганистан в начале XXI века. М., 2004. С. 75–82; Там же. Арунова М. Р. Афганистан: трудные поиски путей к примирению. С. 211–224.

<sup>19</sup> О движении «Талибан» подробнее см.: Сикоев Р. Р. Талибы (религиозно-политический портрет). М., 2002; 2-е издание — М., 2004.

<sup>20</sup> Москаленко В. Н. Пакистан и Афганистан: смена курсов // Афганистан в начале XXI века. М., 2004. С. 125.

концов пришлось объединиться и создать единый антиталибский фронт — «Северный альянс», все же к 1996 г. талибам удалось захватить столицу страны Кабул, а впоследствии взять под свой контроль свыше 80% ее территории. Правительство во главе с президентом Б. Раббани было вынуждено переехать на северо-восток Афганистана; сначала оно обосновалось в провинции Баглан и Тахар, а затем и вовсе было вытеснено в Бадахшан. Государственная система страны снова подверглась преобразованию, хотя и в рамках теократических основ, превратившись из «Исламского Государства» в «Исламский Эмират»<sup>21</sup>.

Дальнейшая эскалация военно-политической обстановки привела к окончательному разрушению социально-экономической инфраструктуры страны, всех основ народного хозяйства: были выведены из строя автомобильные дороги, связывающие регионы с центром страны и между собой, электростанции, телекоммуникации, промышленные предприятия и объекты ирригации, в несколько раз сократилась площадь посевов сельскохозяйственных культур, зато бурное развитие получило производство наркотиков. Промышленные предприятия, кроме некоторых, практически перестали функционировать, школы, больницы и клиники отчасти из-за отсутствия специалистов, отчасти по религиозным соображениям закрылись. Женщинам запретили заниматься общественно полезным трудом, что особенно пагубно сказалось на сферах здравоохранения и образования<sup>22</sup>.

Талибы игнорировали международную конвенцию по правам человека, отвергли требования мирового сообщества вести борьбу с производством и оборотом наркотиков. Чтобы оказать на талибов давление, в декабре 2000 г. ООН приняла резолюцию № 1333 о введении дополнительных экономических санкций против Афганистана.

Приближение отрядов ДТ к северным границам Афганистана вызвало растущую озабоченность и правительств стран Центральной Азии<sup>23</sup> и России. Поскольку с идеологией талибов первое время не все

---

<sup>21</sup> Сикоев Р. Р. Становление теократии в Афганистане // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000. С. 35–47; Там же. С. 6–20.

<sup>22</sup> Питер Марсден. Талибан: война и религия в Афганистане. М., 2002. С. 104–117.

<sup>23</sup> Белокреницкий В. Я. Из Пакистана и Афганистана в Центральную Азию. Пути распространения исламского радикализма // Афганистан в начале XXI века. М., 2004. С. 100–114.

были знакомы, единого мнения в российских политических кругах о сути этого движения не было<sup>24</sup>. Вашингтон официально заверял, что ДТ не угрожает безопасности ЦА и интересам России. Из сопредельных стран только Туркменистан официально установил дипломатические отношения с правительством талибов в надежде реализовать проект трансафганского трубопровода для транзита туркменского газа в Пакистан. Некоторые страны, официально не признав легитимной власть ДТ, предложили ей, однако, сотрудничество в тех или иных сферах и даже сделали в этом направлении практические шаги<sup>25</sup>.

Военные действия второй половины 90-х годов в Афганистане привели к большим людским и материальным потерям. Сильно пострадала инфраструктура крупных городов. Например, в начале 90-х годов Кабул подвергся многочисленным авиа- и артиллерийским ударам, повлекшим за собой немалые разрушения, а десятки тысяч горожан были убиты, ранены или остались без крова. Во время боевых столкновений сначала между вооруженными группировками моджахедов, а затем и моджахедов с талибами с 1992 по 1995 г. в Кабуле и его окрестностях было убито, по одним данным, 25 тыс.<sup>26</sup>, по другим — от 40 до 50 тыс. мирных жителей<sup>27</sup>.

Затяжной военный конфликт отбросил народное хозяйство Афганистана на несколько десятилетий назад. Основной сектор афганской экономики сельское хозяйство пострадало не меньше остальных. Разрушение ирригационных сооружений — только часть его проблем, возникших в этот период. Вдобавок к военным действиям ситуацию в сельском хозяйстве (особенно с 1997 по 2001 г.) усугубили многолетние засухи.

Как показывают оценочные данные, объем производства основных видов зерновых (пшеница, рис, ячмень, кукуруза) и площадь их посевов, в некоторые годы были ниже показателей конца 70-х, а порой даже 60-х годов. Например, площадь под зерновыми в 1998 г. по сравнению с 1960 г. сократилась на 19%, в 1999 г. — на 31,2%,

---

<sup>24</sup> Белокрыцкий В. Я. Россия и «исламский треугольник» (Афганистан, Иран, Пакистан) // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000. С. 126–127.

<sup>25</sup> Сикоев Р. Р. Ориентиры внешнеполитического курса талибов // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000. С. 226–228.

<sup>26</sup> Country of Origin Information Report. Afghanistan. UK Border Agency. 8 April 2010. P. 12.

<sup>27</sup> Raymond A. Millen. Afghanistan: Reconstructing a Collapsed State. April 2005. P. 1. URL: [www.strategicstudiesinstitute.army.mil](http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil)

в 2000 — более чем на 38%, а в 2001 — достигла исторического минимума, уменьшившись на 59% (см. табл. 1.1).

Таблица 1.1

### Посевные площади под основными видами зерновых, тыс. га

Культура	1960 г.	1978 г.	1986 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.
Пшеница	2200	2348	2313	2186	2027	2029	1779
Рис	200	210	214	180	140	130	121
Кукуруза	480	482	480	200	160	96	80
Ячмень	325	310	—	200	180	124	87
Всего	3205	3350	3007	2766	2507	2379	2067

Источник: Лобашев А. И. Указ. соч. С. 34; 39; Афганистан сегодня. Справочник. Душанбе, 1988. С. 225; FAO Global Information and Early Warning System on Food and Agriculture. Food and Agriculture Programme. Special Alert № 315. June 2001. FAO/WFP Crop and Food Supply Assessment Mission to Afghanistan. URL:<http://www.fao.org/docrep/004/y1259e/y1259e00.htm>

Сравнительный анализ по каждому виду зерновых в отдельности дает следующую картину. По сравнению с 1960 г. в 2000 г. посевы пшеницы сократились на 10%, риса — на 61%, кукурузы — более чем в 5 раз, а ячменя в 2,8 раза<sup>28</sup>. Однако здесь следует подчеркнуть, что, по данным 1960 г., население страны тогда приближалось к 14 млн<sup>29</sup>, а к концу 90-х годов оно превысило 20 млн. Эти цифры показывают, насколько далеко страна оказалась отброшенной назад из-за военной смуты.

Естественно, что сокращение посевных площадей сопровождается падением урожайности и общего объема производства зерна. Например, производство пшеницы, основной продовольственной культуры, которое всегда достигало 80% от совокупного объема сельскохозяйственной продукции, между 1998 и 2000 гг. сократилось на 50% — с 2,83 млн до 1,49 млн т. (см. табл. 1.2).

Размер посевных площадей в 90-е годы неуклонно сокращался и опустился до уровня 60-х, соответственно сократился объем производства и урожайность зерновых. Иными словами, в 2000 г. производство зерна по сравнению с 1960 г. (3676 тыс.) уменьшилось почти

<sup>28</sup> Лобашев А. И. Сельское население и сельское хозяйство Афганистана в цифрах. М., 1967. С. 34, 39.

<sup>29</sup> Там же. С. 18.



вдвое, в частности, пшеницы — в полтора раза, кукурузы — в шесть раз, ячменя — в пять и риса — в 1,4 раза<sup>30</sup>.

Таблица 1.2

### Производство основных видов продукции земледелия, тыс. т.

Культура	1978 г.	1986 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.
Пшеница	2813	2750	1700	2711	2834	2499	1469
Рис	428	480	350	400	450	420	232,8
Ячмень	325	-	220	250	250	216	74
Кукуруза	780	810	360	300	330	240	115
Свекла	73	5	1	1	1	1	1
Сахарный тростник	64	-	38	38	38	38	38
Картофель	766	45	235	235	235	235	235
Всего	5249	4090	2904	3935	4128	3649	2164,8

Источник: University of Nebraska at Omaha. Afghanistan Atlas Project. URL:[www.unomaha.edu/afghanistan\\_atlas/economy](http://www.unomaha.edu/afghanistan_atlas/economy); Afghan Law. Economy Overview. <http://afghanlaw.de/Economy.htm>; FAO Global Information and Early Warning...; Афганистан сегодня... С. 226.

В Афганистане наряду с поливным земледелием практикуется и богарное, при котором урожайность напрямую зависит от количества выпавших осадков. Богарное земледелие невзирая на аридный климат Афганистана всегда много значило в жизни сельского населения, что не удивительно ввиду неразвитости аграрной инфраструктуры. И в рассматриваемые годы урожай пшеницы на богарных землях падал намного больше, чем на поливных участках. Например, в 1999 г. общий объем производства в поливном земледелии по сравнению с 1998 г. уменьшился на 1,6% (с 2020 тыс. до 1988 тыс. т), а на богарных землях — почти на 37% (с 814 тыс. до 512 тыс. т). В 2000 г., в пик кризиса, производство упало еще ниже — до 140 тыс. т, — оказалось в 5,8 раза меньше, чем в 1998 г., тогда как урожай, полученный на поливных землях, составил 1329 тыс. т, что «только» на 34,2% меньше показателя 1998 г.<sup>31</sup>

<sup>30</sup> Там же. С. 39.

<sup>31</sup> FAO Global Information and Early Warning...

Итак, сельское хозяйство столкнулось с массой проблем, приведших к острому продовольственному кризису. В последний год режима талибов (2001 г.) дефицит зерна, по оценочным данным ФАО, составил 2178 тыс. т<sup>32</sup>. Из-за низкой покупательной способности населения, а в большинстве случаев — полного отсутствия у людей необходимых денежных средств, не каждый крестьянин мог позволить себе приобрести недостающую часть продовольствия на рынке. Хотя некоторые сегменты экономики так или иначе продолжали функционировать, подавляющее большинство афганцев существовало за счет сельского хозяйства и можно утверждать, что около 80% населения в эти годы терпело тяжелые жизненные лишения.

В разных регионах Афганистана дефицит зерна напрямую зависел от наличия посевных площадей. Даже в тех краях, которые исторически считаются житницей страны (Север, Северо-Восток), нехватка зерна достигла небывалых показателей. В Центральном, Восточно-Центральном и Южном регионах дефицит составлял намного больше, чем в среднем по стране. Здесь из необходимых 784 тыс. т. зерна не хватало около 702 тыс. т. е. 89%, на Юге нехватка достигла 91,4%, в Восточно-Центральном регионе недоставало несколько меньше — 69,2%. На Северо-Востоке, одном из основных районов производства зерна, дефицит был относительно ниже — 41%, на Востоке — около 45%, на Западе и Севере — соответственно 53 и 54%<sup>33</sup>.

В рассматриваемые годы в тяжелом положении оказалось и животноводство. Главной причиной снижения его эффективности, как и земледелия, были засухи, в результате которых только в 2000 г. падеж домашнего скота составил 50%<sup>34</sup>, не говоря уже о том, что беспрерывные военные действия и отсутствие ветеринарной службы в те годы пагубно сказывались на состоянии отрасли. Наибольший ущерб был нанесен животноводству в период между серединой 90-х и 2001 г. поголовье скота как у оседлых жителей, так и у кочевых племен — основных поставщиков животноводческой продукции на внешний рынок — сильно сократилось.

Общее поголовье скота в середине 90-х годов, по данным ФАО, не превышало 20 285 тыс. голов<sup>35</sup>. Для того чтобы увидеть, насколько

---

<sup>32</sup> Там же.

<sup>33</sup> Там же.

<sup>34</sup> Afghanistan Human Development Report 2011. The Forgotten Front: Water Security and the Crisis in Sanitation. Kabul, 2011. P. 7.

<sup>35</sup> FAO Global Information and Early Warning...

эта отрасль отстала, достаточно указать, что она не поднималась выше уровня, достигнутого в предыдущие десятилетия. Сравним и в данном случае, цифры с показателями 60-х годов. В 1995 г. поголовье только мелкого рогатого скота в Афганистане составляло 20,2 млн голов, — примерно, как в 1960 г. В целом же к 1995 г. общее поголовье всего скота по сравнению с 1960 г. сократилось на 22,6%, с 1970 — на 33%<sup>36</sup>.

Поскольку в стране при военно-политической нестабильности не было каких-либо конкретных программ поддержки и развития сельского хозяйства, постольку единственным регулятором объемов производства продукции аграрного сектора были погодные условия.

Таблица 1.3

### Поголовье скота, тыс. голов

Вид скота	1995 г.	1997 г.
Крупный рогатый	2094,5	3008,3
Овцы	12568,2	16251,6
Козы	5389,1	6599,5
Верблюды	233,1	262,6
Всего	20284,9	26122

Источник: FAO Global Information and Early Warning...

Кочевые племена, занимающиеся исключительно животноводством, наряду с оседлыми жителями и в годы гражданской войны старались сохранять, поддерживать и развивать свое хозяйство. Особое внимание они уделяли вьючным животным — лошадям и верблюдам. Верблюдов у племен, например, в 1995 г., было в 2,7 раза (171 тыс. голов), а в 1997 — в 2,5 раза (187,7 тыс.) больше, чем в оседлых хозяйствах (соответственно 62,2 и 74,9 тыс.), хотя в целом на долю оседлых хозяйств приходилось 55,8% скота, а кочевых — 44,2%. Через два года общее поголовье скота выросло на 29%: доля оседлых хозяйств в скотоводческой отрасли выросла до 61,5%, а кочевых — снизилась до 38,5%<sup>37</sup>. Это объясняется тем, что хозяйства кочевников более уязвимы перед воздействием всякого рода стихийных бедствий (засухи

<sup>36</sup> Зарипов Ш. Производительные силы сельского хозяйства современного Афганистана. Душанбе, 1972. С. 58; Лобашев А.И. Указ. соч. С. 42.

<sup>37</sup> FAO Global Information and Early Warning...; Афганистан. Справочник. М., 2000. С. 158.

и эпидемии, обильные снегопады, лавины и т. п.) и больше, чем оседлое население, страдают от них.

Тяжелые потери хозяйства кочевых племен несли особенно от падежа скота и засух. По данным ФАО, кочевники, в основном проживающие в восьми провинциях (Герат, Фарах, Нимруз, Забуль, Кандагар, Газни, Гильменд и Вардак), сильнее всего пострадали в годы засухи. С 1998 по 2001 г., когда общее поголовье скота в стране сократилось на 40%, в кочевых хозяйствах оно уменьшилось на 60%<sup>38</sup>. В результате резко сократилась животноводческая продукция, в частности, производство молока к 2000 г. по сравнению с 1998 г. упало на 28%, мяса — на 26%<sup>39</sup>.

Прочие факторы, негативно повлиявшие на хозяйство кочевников — это сокращение площади пастбищ, особенно из-за появления заминированных полей. Война и стихийные бедствия в целом привели к тому, что многие афганские крестьяне были вынуждены оставить свое хозяйство и присоединиться к внутренним мигрантам или мигрировать в соседние страны. За эти годы десятки и сотни тысяч афганцев покинули свои места постоянного жительства.

В целом по данным ВПП (Всемирной продовольственной программы ООН), от засухи пострадало около 12 млн жителей Афганистана. С лета 2000 по март 2001 г. число внутренних мигрантов достигло 500 тыс., из которых 300 тыс. вынуждены были оставить места своего постоянного жительства именно из-за продолжительных засух<sup>40</sup>.

По этой причине на западе страны крестьяне потеряли около 75% урожая зерновых, а животноводы — более 50% своей продукции. Поскольку провинции и регионы подверглись бедствиям в неодинаковой степени, — семьи разорившихся крестьян уезжали в более обеспеченные районы, а также туда, где действовали международные гуманитарные организации, в надежде на помощь продовольствием. На западе Афганистана такой центр вынужденных переселенцев находился в Герате, там к началу 2001 г. в шести лагерях для беженцев было размещено около 90 тыс. человек, в южных провинциях — Забуле, Нимрузе, Гильменде, Урузгане и Кандагаре оказалось около 24 тыс. На Северо-Востоке, после того как в ходе боевых действий талибы вытеснили оттуда силы «Северного альянса» число перемещенных лиц возросло. На границе провинций Тахар и Бадахшан, по данным властей, летом 2000 г. в 12 пунктах скопилось 116 тыс. человек. Часть

---

<sup>38</sup> Special Report FAO/WFP ... P. 12

<sup>39</sup> The Economy of Afghanistan. Appendix 1. P. 28. URL: <http://www.fao.org>

<sup>40</sup> UNICEF Humanitarian Action. Afghanistan. Donor update. N. Y. 23 March, 2001.

жителей ввиду ухудшения политической и социально-экономической обстановки уехала из северных районов в подконтрольные талибам провинции Кундуз и Баглан<sup>41</sup>.

По мере нарастания боевых действий на Северо-Востоке страны и особенно после того как талибы овладели крупными населенными пунктами, прежде всего г. Талукан, к началу 2000 г. на островках р. Пяндж на афгано-таджикской границе скопилось 10–17 тыс. беженцев. Невыносимые условия проживания и антисанитария вынудили переселенцев предпринять попытки перейти таджикскую границу, но власти Таджикистана отказались принять их. Официально Душанбе свой отказ мотивировал тем, что это могло бы угрожать безопасности их страны, так как в числе беженцев вполне могли оказаться экстремисты из числа талибов и членов других радикальных исламистских группировок. А кроме того, среди беженцев, осевших на островках, начались опасные инфекционные заболевания — дифтерия, тиф, малярия, которые вполне могли быть перенесены на правый берег р. Пяндж<sup>42</sup>.

Из общего числа афганских беженцев, оказавшихся в сопредельных странах, к сентябрю 2001 г. в Пакистан переселилось свыше 2,3 млн, в Иран — 1,4 млн, Таджикистан — 50 тыс.

Таким образом, кризис охватил все сферы жизнедеятельности Афганистана и подорвал основы существовавших народно-хозяйственных механизмов. В важнейших отраслях афганской экономики — промышленности, энергетике и телекоммуникациях, функционировали только отдельные производственные единицы. Доля промышленности в ВВП Афганистана, которая и без того была небольшой, в 90-е годы начала снижаться и в 1993 г. составила 25%<sup>43</sup>. Из крупных предприятий в период правления талибов, по данным источников, продолжали работать завод азотных удобрений, производящий карбамид в Мазари-Шарифе, текстильные фабрики и цементные заводы в Пули-Хумри и Гульбахаре. После захвата этих районов талибы использовали продукцию предприятий. В отчете ФАО за 2001 г. сообщается, что завод азотных удобрений работал на 70% установленной мощности<sup>44</sup>.

---

<sup>41</sup> Там же.

<sup>42</sup> В лагерях афганских беженцев свирепствуют малярия и желтуха. 13.10.2000, URL:www.lenta.ru

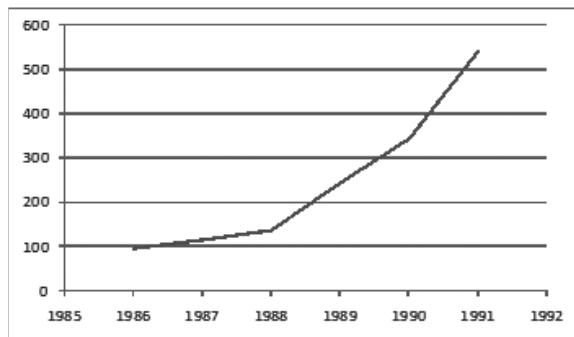
<sup>43</sup> The economy of Afghanistan... P. 28–29.

<sup>44</sup> ФАО Global Information and Early Warning...; Каракуль ради мира. Любому кабульскому правительству придется прежде всего заняться экономикой. 03.12.2001, URL:www.vremya.ru

Именно в это время из строя была выведена большая часть электростанций: по некоторым данным, только в Кабуле с 1992 по 1996 г. было разрушено 80% электросетей. Вооруженные группировки «срывали с опор провода и при помощи танков выдергивали из-под земли электрокабели, взрывали и демонтировали трансформаторные будки и подстанции. Все медное продавали на металлолом в Пакистан. На продажу шли также снятые в домах приборы электроосвещения и части электрооборудования»<sup>45</sup>.

В целом с начала политического кризиса 80-х годов крайнее ухудшение ситуации в реальном секторе экономики привело сперва к тому, что постепенно нарастал дефицит всех видов товаров и услуг, а следовательно, ускоренно рос индекс цен, понижался уровень всех основных макроэкономических показателей. Цены на продовольственные товары еще с 80-х годов ежегодно росли высокими темпами. Между 1984–1991 г. среднегодовой рост цен по стране составлял 41%, а между 1994 и 1998 г. при среднегодовом уровне инфляции в 14% потребительские цены выросли на 68,9%<sup>46</sup>.

### **Рост цен на основные потребительские товары в Кабуле (1985=100%)**



Источник: Афганистан. Справочник. М., 2000. С. 151.

Параллельно падал курс национальной валюты. С 1981 по 1992 г. курс афгани к доллару держался почти на одном уровне (примерно 50,6 афгани за доллар), но с приходом моджахедов к власти в апреле

<sup>45</sup> Давыдов А. Д. Война и проблемы восстановления экономики Афганистана // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000. С. 50–51.

<sup>46</sup> University of Nebraska at Omaha...

1992 г. за один доллар предлагали уже 320, а к концу года — 1000 афгани. К 1996 г. афганская национальная валюта обесценилась в сотни раз — она стоила уже 24 000 единиц за доллар, а к 1999 г. — и вовсе 47 500<sup>47</sup>.

Еще одной проблемой, усугублявшейся по мере гражданской войны и привлекавшей к себе пристальное внимание всего мирового сообщества, стало производство в Афганистане наркотических культур и оборот наркотиков. Через два года после прихода к власти правительства моджахедов в стране под опийным маком было занято 71 тыс. га. К 1996 г. площадь посевов мака по сравнению с 1994 г. уменьшилась почти на 20%, а объем производства — на 35%<sup>48</sup>, что могло быть следствием негативного влияния продолжительных военных действий и дестабилизации обстановки в районах основных производителей этой культуры.

Таблица 1.4

### Посевы опиумного мака в Афганистане

Год	Площадь, га	Урожай, т	Урожайность, ц/га
1994	71 000	3400	48
1995	54 000	2300	45
1996	57 000	2200	38
1997	58 000	2800	48
1998	64 000	2700	42
1999	91 000	4600	50
2000	82 000	3300	40
2001	8000	185	23

Рассчитано по: Afghanistan Opium Survey 2004... P. 3.

В последующие годы культивирование наркотиков нарастало и охватывало все больше провинций. Основными поставщиками считались провинции Гильменд, Нангархар, Бадахшан, Урузган, Гур и Кандагар. Все они (за исключением Бадахшана) до осени 2001 г. находились под властью талибов. На долю Бадахшана, который

<sup>47</sup> Афганистан. Справочник. М., 2000. С. 155; University of Nebraska at Omaha...

<sup>48</sup> Afghanistan Opium Survey 2004. UNODC. Afghanistan's Counter Narcotics Directorate, November 2004.

в то время был под контролем «Северного альянса», по данным 1999 г., приходилось 4% всех плантаций. В 1999 г. было произведено рекордное за всю историю Афганистана количество опиума: при урожайности в 50 кг/га объем продукции составил 4600 т.<sup>49</sup> Это объяснялось не только благоприятными погодными условиями, но и увеличением площадей посевов.

Афганистан по существу превратился в основной очаг производства и распространения опиума в мире: в 2000 г. здесь выращивалось уже 75% мирового объема наркотических культур.

Следует подчеркнуть, однако, что страна занималась и легальной торговлей товаров и услуг. Афганский экспорт состоял преимущественно из продукции сельского хозяйства. Как показывают данные табл. 1.5, за весь период правления НДПА сальдо внешнеторгового баланса оставалось отрицательным, разрыв между импортом и экспортом постепенно увеличился, и к 1990 г. дефицит платежного баланса составил 701 млн долл.

Таблица 1.5

**Внешняя торговля Афганистана, включая реэкспорт, в годы гражданской войны, млн долл.**

Год	Внешнеторговый оборот	Экспорт	Импорт	Сальдо
1977	634,7	313,4	321,3	-7,9
1979	915,1	493,7	421,4	+72,3
1985	1500,1	566,8	933,3	-366,5
1990	1174,5	235,1	939,4	-701,3
1997	748,7	144,4	604,3	-459,9
1998	612,8	150,3	462,5	-312,2
1999	10242	122,0	10120	-368,3
2000	11905,8	145,8	11760	-489,7

Источники: Краткий статистический сборник состояния и развития отраслей национальной экономики и социальных служб ДРА. Кабул, 1980. С. 26; Афганистан. Справочник. М., 2000. С. 147; Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic Framework for Reconstruction and Growth. September 2003. IMF Country Report No. 03/299. P. 29.

<sup>49</sup> Давыдов А. Д. Война и проблемы восстановления экономики... С. 57.



В военные годы в системе экспорта Афганистана доля продукции сельского хозяйства традиционно оставалась высокой. В 1979/80 г. наибольший доход принес вывоз сухофруктов и орехов (35,5% всего экспорта), хлопка-волокна (7,4%), каракулевых шкур (5%). Поступления от вывоза свежих и сухих фруктов в 80-е годы к середине десятилетия сначала росли, а затем постепенно уменьшались. Например, в 1979/80 г. валовой доход от экспорта свежих фруктов составил 31,2 млн долл., а к 1983/84 г. — вдвое больше — 66,4 млн, затем в 1985/86 поступления сократились до 26,2 млн — т. е. до уровня 1978/79 г. Доля свежих фруктов в экспорте за указанные годы изменилась примерно соответственно: 6,3, 9,1 и 4,6%<sup>50</sup>.

Несмотря на все трудности, связанные с гражданской войной, Афганистан по мере возможности сохранял торговые отношения с внешним миром, в первую очередь с соседними странами. Уже ко второй половине 90-х гг. по сравнению с предыдущим десятилетием объем и структура внешней торговли изменились, особенно экспорта. Например, в 1985/86 г. было экспортировано товаров на 566,8 млн долл. США, а к 1997 г., согласно официальным отчетам, — примерно в четыре раза меньше — всего на 144,4 млн.

Данные, приведенные в отчетах афганской статистики и международных организаций, показывают, что структура экспорта страны изменилась, а некоторые важнейшие товары, которые несколько лет назад занимали в нем важное место, вышли из оборота. К таковым можно отнести прежде всего природный газ, химические удобрения и ковровые изделия.

Из отчетов следует, что в период правления ДТ на внешний рынок поступало очень мало продукции садоводства. Например, в 1998 г. доход от экспорта свежих фруктов составил 5,8 млн, в 1999 — 8,4 млн, в 2000 — 4,2 млн и в 2002 г. — 5,6 млн долл., что почти в десять раз меньше приведенных показателей 80-х годов. По удельному весу в экспорте Афганистана свежие фрукты в указанные годы были на третьем месте: 3,5, 6,1, 6,2 и 5,6%. Самым высоким был удельный вес сухофруктов и орехов: он достиг в 2000 г. 37%, а в 2002 — около 41% всего экспорта. Если сравнить данные второй половины 90-х годов с показателями, скажем, середины 80-х, то очевидно, что до начала гражданской войны экспорт сухофруктов и орехов Афганистана был намного больше<sup>51</sup>.

---

<sup>50</sup> Краткий статистический сборник ... С. 28; Афганистан. Справочник. М., 2000. С. 148.

<sup>51</sup> Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic... P. 31.

Другими важными статьями экспорта оставались дикорастущие лекарственные растения и пряности, которые вывозились в Пакистан и Индию. Их объем зарегистрированного вывоза в 2000 г. составил свыше 2,4 млн долл.<sup>52</sup>

Афганистан, как и в довоенные годы, продолжал экспортировать каракулевые шкурки, мерлушки, овечью шерсть и некоторые другие виды животноводческой продукции, но в меньших объемах<sup>53</sup>.

Вывоз прочих видов сельскохозяйственной продукции, драгоценных камней и некоторых товаров кустарного производства (ковры, паласы и т. д.) за указанные годы составлял 90% и более всего экспорта. Удельный вес прочих товаров, в том числе ковровых изделий, постепенно сократился с 1997 (97,2%) по 2000 г. (31,4%). Судя по источникам, это — следствие главным образом эмиграции кустарей-ковроделов за рубеж<sup>54</sup>.

Объем контрабанды и нелегальной торговли в Афганистане в 90-е годы исчислялся несколькими миллиардами долларов в год, причем экономики соседних стран, например, Пакистана от такого вида деятельности несли большие потери. По подсчетам пакистанских экономистов, ежегодно из Афганистана в Пакистан реэкспортировалось товаров на сумму свыше одного миллиарда долларов. Эти товары на афганский рынок поступали из морского порта Карачи и не облагались таможенной пошлиной, а потом нелегальными путями возвращались на пакистанский рынок. По данным пакистанских налоговых служб, афганцы во времена правления ДТ импортировали некоторые товары, не имевшие спроса на месте, с целью дальнейшего реэкспорта в соседние страны. Талибы были лишены всех других легальных источников дохода и поощряли контрабанду, облагая ее 6%-ным налогом<sup>55</sup>.

В структуре афганского импорта основными статьями всегда оставались товары производственного назначения — машины и оборудование, нефтепродукты, металлопрокат, химические и конструкторские материалы, бытовая электротехника, а также хлопчатобумажные изделия (одежда), обувь, предметы хозяйственного обихода и медикаменты. Иными словами, страна ввозила и продолжает ввозить более всего товары производственного назначения.

---

<sup>52</sup> Там же.

<sup>53</sup> Там же.

<sup>54</sup> اقتصاد (Журнал «Эктесад»). 2004. С. 11.

<sup>55</sup> Economic, Development and Humanitarian aspects of the Afghan crisis... P.4.

Таблица 1.6

**Основные статьи импорта Афганистана, млн долл.**

<b>Товар</b>	<b>2000 г.</b>	<b>2002 г.</b>
Машины и оборудование	512,4 (30,2%)	855 (36,8%)
Нефтепродукты	12,3 (0,7%)	14,4 (0,6%)
Металлопрокат	3,5 (0,2%)	6,7 (0,3%)
Химические материалы	39,7 (2,3%)	172,6 (7,4%)
Одежда и обувь	472,6 (27,9%)	345,3 (14,9%)
Хозтовары и медикаменты	392,2 (23,1%)	622,4 (26,8%)
Продовольствие	214,4 (12,6%)	201,3 (8,7%)
Сигареты и алкоголь	23 (1,4%)	46,6 (2%)
Всего	1696,5	2322,6

Источник: Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic... P. 32.

Обострение ситуации с продовольствием во время гражданской войны привело к тому, что в 1999 г. импорт продуктов питания достиг 250,6 млн долл. и в последующие годы оставался примерно на том же уровне. Данные второй половины 90-х годов показывают, что, хотя талибы и ввели карательные меры за курение табака и употребление спиртных напитков, официальный импорт этих товаров с каждым годом нарастал, и например, в 1997/98 г. на их ввоз пошло примерно в два раза больше средств, чем на ввоз нефтепродуктов.

Объем официального коммерческого импорта показывает, что сальдо торгового баланса Афганистана всегда было отрицательным.

Внешняя торговля в последний год правления талибов характеризовалась следующими показателями. Общий внешнеторговый оборот Афганистана в 2001 г., согласно оценочным данным Центральной статистической службы, составил 4188 млн долл. Объем всего экспорта равнялся 1657 млн долл., из которых продукция собственного производства составляла лишь 68 млн, т. е. 4,1% всего экспорта и 1,7% ВВП. Остальная часть — 1589 млн долл. — приходилась на долю транзитной торговли и реэкспорта. Из этой суммы 63 млн долл. (около 4% всего реэкспорта) составляли официальные внешнеторговые операции, а 1526 млн (или 96%) давала контрабанда<sup>56</sup>.

<sup>56</sup> Там же. С. 19; 26.

Для подведения итогов обзора экономического и социального развития Афганистана 1980–2000 гг. рассмотрим макроэкономические показатели, приведенные в отчетах международных организаций и других доступных нам источниках. Эти данные сильно отличаются друг от друга. При этом одни из них в какой-то степени близки к реальности, а другие наоборот, очень сомнительные. С 1985 по 1992 г., основной макроэкономический показатель — ВВП — снизился на 21,9% (с 9742 млрд афгани в 1985 г. до 7611 млрд в 1992 г. в ценах 1993 г.). К 1994 г., во время войны правительства моджахедов с ДТ, ВВП (7157 млрд афгани) уменьшился по сравнению с 1992 г. на 6%, а с 1985 — на 26,5%<sup>57</sup>.

Судя по некоторым источникам, характеризующим динамику ВВП Афганистана за 90-е годы, отмечался его относительный рост<sup>58</sup>. Однако в статистическом ежегоднике ООН приведены совершенно другие данные, свидетельствующие о ежегодном спаде ВВП вплоть до 2000 г., что, скорее всего, более точно отражает реальную ситуацию. Согласно этому изданию, в 1990 г. ВВП страны составил 3622 млн долл., в 1995 г. — 3236 млн, а к 2000—2713 млн<sup>59</sup>. Иными словами, между 1990 и 1995 гг. в среднегодовом исчислении ВВП снизился на 2,2%, с 1995 по 2000 г. — на 3,5% и в целом за 10 лет — на 25%. По показателю ВВП на душу населения Афганистан в 2000 г. среди 190 стран мира находился на 186-м месте<sup>60</sup>.

Изложенный выше материал показывает, как по мере изменения политической обстановки и деформаций государственного устройства разрушалась система функционирования народного хозяйства. В результате эскалации внутренней военно-политической обстановки экономика Афганистана в последующие 20 лет была отброшена назад к уровню 60–70-х годов.

## Ситуация после свержения власти талибов

ПОЛИТИЧЕСКАЯ ОБСТАНОВКА. Движение «Талибан» до 2001 г. активно занималось укреплением своей власти в стране, наращивало силы для борьбы с отрядами «Северного альянса». Талибы

---

<sup>57</sup> Афганистан. Справочник. М, 2000. С. 127.

<sup>58</sup> University of Nebraska at Omaha...; Country Review Afghanistan 2000–2001. P. 35. URL:<http://www.countrywatch.com/files/B3333LZ9.01b.pdf>

<sup>59</sup> Statistical Yearbook For Asia And The Pacific 2009. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (COR). United Nations, 2010. P. 103.

<sup>60</sup> Country Review Afghanistan 2000–2001. P. 52.

начали перебрасывать военные ресурсы на Северо-Восток страны, вследствие чего многие важные населенные пункты, имевшие стратегическое значение, переходили из рук в руки.

Физическое устранение 9 сентября 2001 г. одного из лидеров «Северного альянса» Ахмад-шаха Масуда не успело вызвать должной реакции его сторонников, поскольку через два дня, 11 сентября, произошли трагические события в США, чудовищные теракты, повлекшие за собой коренные изменения политической ситуации во всем мире и в Афганистане. В организации масштабного теракта на территории своей страны Вашингтон обвинил главу международной террористической организации «Аль-Каида» Усаму бен Ладена, «террориста номер один», и потребовал от правительства талибов немедленной его выдачи. Получив отказ, США объявили войну правительству ДТ и были поддержаны большинством стран мира, в том числе Россией.

Международная коалиция, возглавляемая силами США, в относительно короткое время свергла режим ДТ, что в целом создало предпосылки как для организации нового мирного процесса, так и для политического, экономического и социального развития Афганистана. Реализация программ восстановления социально-экономической инфраструктуры Афганистана в первые дни после свержения правительства талибов была невозможна без определения дальнейшей политической судьбы страны. По инициативе стран Запада в конце 2001 г. была организована «Боннская конференция по Афганистану» для образования временного правительства Афганистана, в работе которой, помимо международных организаций и ведущих стран мира, участвовали представители всех основных политических сил Афганистана, а также крупных афганских диаспор за его пределами. Среди главных претендентов на тот момент были и представители «Северного альянса», оказавшие помощь силам коалиции во время проведения операции «Несокрушимая свобода». По итогам конференции председателем Временной администрации Афганистана был избран Х. Карзай<sup>61</sup>.

---

<sup>61</sup> Хамид Карзай (Hamid Karzai) родился 24 декабря 1957 г. в деревне Карз в афганской провинции Кандагар. Его отец Абдул Ахад Карзай был главой влиятельного пуштунского клана Попалзай, активно поддерживавшего короля Афганистана Мохаммада Захир-Шаха, и членом афганского парламента. С 1976 по 1982 г. Карзай обучался в индийском университете «Химачал», где получил степень магистра политологии. Окончив университет, он принял участие в борьбе против советских войск, воевавших в Афганистане. В конце 1988 г. Карзай был

Россия в этих условиях предоставила силам антитеррористической коалиции свое воздушное пространство для борьбы с группировками талибов и доставки гуманитарной помощи. Позиция России по афганской проблематике и после событий 2001 г. осталась неизменной: противостоять распространению всякого рода религиозного экстремизма, терроризма и наркоэкспансии на южных рубежах СНГ<sup>62</sup>.

Наряду с политическими переменами произошли и некоторые изменения в экономической жизни Афганистана. ООН отменила введенные против него экономические санкции, а международные организации и отдельные страны мира объявили о своей готовности оказать всемерное содействие восстановлению и развитию разрушенного народного хозяйства. Первым практическим шагом стала организация 22 января 2002 г. в Токио международной конференции, посвященной Афганистану. В ней участвовали делегаты 61 страны и 21 международной организации. Афганистан представляла Временная администрация во главе с Х. Карзаем.

Приоритетными задачами страны, подлежащими немедленному решению, делегация Афганистана назвала реконструкцию и укрепление административного аппарата, социальной сферы (образование, здравоохранение) и производственной инфраструктуры (энергетика, транспорт, связь), финансовой системы, сельского хозяйства.

Временная администрация при поддержке мирового сообщества начала восстанавливать народнохозяйственный механизм и органы государственной власти. 10 июня 2002 г. в Кабуле была созвана экстренная Лоя Джирга (Большой совет, всеафганский совет старейшин), в которой приняли участие 1600 человек — представители различных слоев и групп населения. Х. Карзай был избран главой Переходного

---

одним из тех, кто объявил о намечавшихся переговорах между моджахедами и СССР. В 1989 г. в переходном правительстве, возглавляемом Моджадедди, Карзай руководил отделом внешних сношений, в 1992 г. в правительстве Б. Рабани — стал заместителем министра иностранных дел и оставался на этом посту до 1994 г. С первых дней возникновения Движения «Талибан» он был одним из его активных сторонников. В 1996 г., когда в руках талибов оказалась большая часть Афганистана, лидеры Движения предложили Карзаю представлять их правительство в ООН, но он отказался и бежал в пакистанский город Кветта. В 1998 г. Карзай открыто выступил за сопротивление режиму талибов. В августе 1999 г. был убит его отец, находившийся вместе с ним в Пакистане. В этом убийстве обвинялись талибы. После смерти отца Хамид Карзай возглавил клан Попалзай.

<sup>62</sup> Коргун В. Г. Россия и Афганистан // Афганистан в начале XXI века. М., 2004. С. 115–124.

правительства Афганистана с полномочиями президента, а 19 июня того же года было сформировано Переходное правительство сроком на 18 месяцев. Поскольку в Афганистане этническая принадлежность деятеля всегда имела большое значение, — вице-президентами были избраны: министр обороны таджик Мохаммад Фахим, хазарец Абдул Карим Халили и пуштун Хаджи Абдул Кадир.

Одной из главных задач, поставленных перед переходным правительством, было разоружение различных мелких и крупных незаконных вооруженных группировок во главе со своими полевыми командирами, формально считавших себя частью правительственных войск, но в реальности не подчинявшихся центру. Для этого под эгидой ООН была разработана специальная программа их разоружения и реинтеграции в гражданское общество<sup>63</sup>.

Другим важным и знаменательным событием в политической жизни постталибского Афганистана было принятие в 2004 г. новой конституции. В отличие от предыдущих правовых актов текст нового Основного закона был представлен на общенародное обсуждение и согласован со всеми ведущими политическими силами и движениями. Согласно этой Конституции, Афганистан стал Исламской Республикой (ИРА)<sup>64</sup>.

В 2004 г. историческим событием стали первые общенародные выборы президента, на которых в октябре Х. Карзай большинством голосов был избран главой афганского государства. Основными претендентами на пост президента наряду с Х. Карзаем были известные политические деятели. Подсчет бюллетеней избирательной комиссией был оглашен со следующими результатами: за Х. Карзая проголосовали 55,4%, за Ю. Кануни — 16,3%, за М. Мохаккика — 11,6%, А. Дустума — 10% и за Масуду Джалал, единственную женщину в этой борьбе, — 1,2%. В декабре того же года был сформирован новый кабинет министров, в который вошли представители разных этнических групп: 10 пуштунов, 8 таджиков, 5 хазарейцев, 2 узбека, по одному от этнической группы белуджей и туркменской общины. При формировании кабинета были также приняты во внимание и гендерные соображения: в состав правительства вошли три женщины. Хотя президент постарался сохранить баланс, все же представители Севера страны выразили не-

---

<sup>63</sup> Об этом подробнее см.: Disarmament and Reintegration in Afghanistan/ICG Asia Report № 65. Kabul/Brussels, 30 September 2003.

<sup>64</sup> Сикоев Р. Р. Конституция 2004 г. в контексте афганского конституционализма // Ближний Восток и современность. Вып. 22. М., 2004. С. 239–244.

довольство тем, что им было уделено недостаточно внимания<sup>65</sup>. После окончательного формирования парламента к 2006 г. Х. Карзай изменил состав правительства и некоторые влиятельные представители «Северного альянса», в частности А. Абдулла, были выведены из кабинета<sup>66</sup>.

Одновременно с президентскими выборами планировали провести и выборы в парламент, однако ввиду трудностей с организацией и обеспечением безопасности, их перенесли на сентябрь 2005 г. Военно-политическая обстановка в стране оставалась беспокойной. Только во второй половине 2005 г. в результате терактов и нападений сил оппозиции было убито более тысячи человек, в том числе семь кандидатов в депутаты парламента<sup>67</sup>.

Дата парламентских выборов была перенесена из-за организационно-технических проблем, на которые у избирательной комиссии ушло несколько месяцев. В результате было зарегистрировано около 5,8 тыс. кандидатов, в том числе 2707 в нижнюю палату парламента (из них 68 женщин) и 3025 кандидатов в провинциальные советы (из них 247 женщин). Места в парламенте выделили также кочевым племенам, от которых в нижнюю палату парламента было выдвинуто 68 кандидатов<sup>68</sup>.

Парламент страны, согласно новой конституции, стал двухпалатным. Прямым голосованием сроком на 5 лет выбираются члены нижней палаты (Вулуси Джирга). Выборы, состоявшиеся впервые за 36 лет, прошли 18 сентября 2005 г. На них получили мандаты 249 депутатов парламента и провинциальных советов. В нижней палате 68 из 188 мест заняли женщины<sup>69</sup>.

Были избраны также члены верхней палаты афганского парламента — Высшего национального собрания Афганистана (Мешрано Джирга). Сенат, согласно Основному закону, состоит из 102 членов, из которых 68 — избираются из состава провинциальных советов, а остальные назначаются президентом. Указом президента был утвержден состав верхней палаты парламента: в ней из 34 сенаторов 17 были женщины.

---

<sup>65</sup> Коргун В. Г. Афганистан: общая характеристика // Центральная Евразия (Аналитический ежегодник 2005). Швеция, 2006. С. 126–127.

<sup>66</sup> Коргун В. Г. Афганистан: общая характеристика // Центральная Евразия (Аналитический ежегодник 2006). Швеция, 2007. С. 95–98.

<sup>67</sup> Коргун В. Г. Афганистан: общая характеристика // Центральная Евразия (Аналитический ежегодник 2005). С. 123–124.

<sup>68</sup> Там же, С. 131–132.

<sup>69</sup> Там же.



Среди влиятельных в Афганистане и за его пределами политических фигур в состав парламента вошли такие известные лица, как Сибгатулла Моджаиди, экс-министр обороны страны М. Фахим и др.

Тем не менее политическая ситуация в целом оставалась нестабильной. Боевики ДТ продолжали активно действовать против властей и сил коалиции. В целях мирного урегулирования ситуации в южных и восточных провинциях по инициативе Х. Карзая в августе 2007 г. в Кабуле состоялась афгано-пакистанская Джирга мира (Совет мира), в которой приняли участие 650 делегатов. На ней были обсуждены вопросы развития двусторонних отношений, совместная борьба против экстремизма и терроризма, однако ее работа оказалась не столь плодотворной, как планировалось<sup>70</sup>.

Правительственный аппарат на всех уровнях его работал неэффективно, а это мешало наладить процесс восстановления экономики и стабилизировать политическую обстановку. По разным причинам в 2008 г. президент отправил в отставку многих государственных чиновников<sup>71</sup>. Как в самой стране, так и за ее пределами начали говорить о хищениях и беспрецедентной по масштабам коррупции в новом афганском правительстве. Чиновники использовали служебное положение для личного обогащения, приобретали недвижимость в стране и за ее пределами<sup>72</sup>.

К концу 2008 г. политические силы начали подготовку к очередным президентским выборам, проведение которых планировалось весной 2009 г. Но, как и в предыдущих случаях, выборы были перенесены, и 29 января 2009 г. официально было объявлено о новой их дате — 20 августа указанного года. Очередной перенос общенациональных выборов напрямую свидетельствовал о том, что за последние восемь лет политическая ситуация в Афганистане во многом не изменилась.

Действовавший президент в апреле 2009 г. заявил о своем намерении баллотироваться и позже выдвинул свою кандидатуру. По итогам выборов Х. Карзай и его главный оппонент А. Абдулла, каждый в отдельности, объявили о своей победе. В итоге долгих баталий было принято решение провести второй тур голосования, назначенный

---

<sup>70</sup> Коргун В. Г. Афганистан: общая характеристика // Центральная Евразия (Аналитический ежегодник 2007). Швеция, 2008. С. 97–107.

<sup>71</sup> Коргун В. Г. Афганистан: общая характеристика // Центральная Евразия (Аналитический ежегодник 2008). Швеция, 2009. С. 94–95.

<sup>72</sup> Barnett R. Rubin, Humayun Hamidzada, Abby Stoddard. Afghanistan 2005 and Beyond. Prospects for Improved Stability Reference Document. Netherlands Institute of International Relations, Clingendael, Netherlands. 2005. P. 21.

на 7 ноября 2009 г., однако за несколько дней до выборов А. Абдулла официально отказался от участия в них и Х. Карзай на второй срок остался на посту президента Афганистана.

Но самыми затяжными по сроку утверждения стали вторые парламентские выборы, проходившие 18 сентября 2010 г. Число кандидатов в нижнюю палату парламента было в 10 раз больше, чем реальных мест (249 мест). В избирательную комиссию поступило около 3,5 тыс. жалоб о допущенных нарушениях в ходе голосования. В итоге, по поручению президента был проведен пересчет голосов в десятках провинций и действительно объявили свыше 1,3 млн бюллетеней. Все это вынудило отложить открытие первого заседания парламента до января 2011 г.<sup>73</sup>

Для окончательного решения споров была создана специальная комиссия, в задачу которой вменялось расследование фактов фальсификации, взяточничества и подтасовки на выборах, в итоге работы которой 62 депутата лишились мандатов. Некоторые специалисты, однако, считают, что Х. Карзай тем самым обеспечил себе в парламенте большинство<sup>74</sup>.

Самыми продолжительными стали президентские выборы 2014 г., когда кандидаты А. Абдулла и Ашраф Гани Ахмадзай с трудом достигли компромисса и создали правительство национального согласия и последний был объявлен главой государства.

На протяжении всех этих политических преобразований и событий боевики ДТ продолжали борьбу против действующих властей, совершая нападения не только на сотрудников афганских правоохранительных органов и военнослужащих сил коалиции, но и на персонал неправительственных организаций (НПО), занимающихся восстановлением экономики и социальной сферы. Только в сентябре 2003 г. были убиты 28 служащих этих организаций, летом 2004 г. в Кундузе — 11 специалистов (граждан КНР)<sup>75</sup>. В течение 2009 г. по разным причинам погибли 19 сотрудников НПО<sup>76</sup>.

---

<sup>73</sup> Викторов С. С. Парламентские выборы в Афганистане 2010 г. Проведение и результат. 18.01.2011, URL:[www.iimes.ru](http://www.iimes.ru)

<sup>74</sup> Итоги выборов в Афганистане будут оглашены на следующей неделе. 11.08.2011, URL:<http://ria.ru>

<sup>75</sup> European Commission. External Relations Directorate General Directorate Asia (Except Japan and Korea) Unit H.4 — Pakistan, Afghanistan, Bangladesh, Sri Lanka, Maldives. National Indicative Programme of European Community Support 2005–2006, Afghanistan. С. 6–7.

<sup>76</sup> Country of Origin Information Report. Afghanistan. UK Border Agency. 8 April 2010. P. 28.

Таблица 1.7

**Число сотрудников афганских силовых структур  
в 2003–2012 гг., тыс. чел.**

Месяц, год	Министерство обороны	Министерство внутренних дел	Всего
2003	6	0	6
2004	24	33	57
2005	26	40	66
2006	36	49,7	86
2007	50	75	125
Октябрь 2008	68	79,9	137,7
Декабрь 2009	100	95	195
Декабрь 2010	149,5	116,8	266,3
Декабрь 2011	179,6	143,8	323,4
Март 2012	194,5	149,6	344,1
Сентябрь 2013	185,8	152,3	338,1

Источник: Ian S. Livingston, Heather L. Messera, Michael O’Hanlon and Jeremy Shapiro. *Afghanistan Index. Also including selected data on Pakistan. Brookings Tracks Reconstruction and Security in Afghanistan, Iraq and Pakistan. January 10, 2014. P. 6.*

Мировое сообщество тем временем помимо оказания помощи развитию экономики занималось и вопросами строительства афганской национальной армии и восстановления системы правопорядка. В начале ноября 2009 г. японское правительство приняло решение выделить для экономической и социальной стабилизации Афганистана 5 млрд долл. в течение 5 лет, начиная с 2010 финансового года. Сумма, как заявили японские власти, пойдет главным образом на адаптацию к гражданской жизни бывших моджахедов, на реализацию ряда проектов развития, включая строительство нового города к северу от Кабула. Кроме того, Япония для улучшения работы правоохранительных органов взяла на себя обеспечение половины зарплаты 80 тыс. афганских полицейских<sup>77</sup>.

Однако на содержание необходимых Афганистану надежных силовых структур, способных поддерживать стабильность, нужны немалые средства. Изначально специалисты Счетной палаты правительства США

<sup>77</sup> Известия, 13.11.2009.

подсчитали, что содержание афганских национальных сил безопасности ежегодно будет обходиться в 2 млрд долл. Кроме того, для эффективной борьбы против сил сопротивления необходимо увеличить число сотрудников правоохранительных органов, что требует дополнительных вложений, и значит в совокупности расходы составят до 3 млрд долл. Таким образом, было подсчитано, что только на административные нужды и обеспечение безопасности ежегодно понадобится 4,25 млрд долл.<sup>78</sup>

По тем же подсчетам, чтобы полностью освободиться от внешней помощи, страна должна за счет внутренних источников получать ежегодный доход 6 млрд долл.<sup>79</sup> После вывода сил коалиции из страны ежегодно необходимый бюджет Афганистана до 2024 г. должен быть не менее 9 млрд долл.<sup>80</sup> США обещали, что в течение этого времени будут предоставлять указанную сумму, но при политической нестабильности, неограниченных масштабах коррупции и процветании наркоторговли эта помощь вряд ли даст желаемый эффект.

Говоря о стабилизации внутривнутриполитической обстановки, отметим, что, несмотря на ежегодный рост сил коалиции, в разных провинциях и районах начиная с 2001 г. не прекращаются нападения боевиков ДТ и мелких незаконных вооруженных формирований. В 2005 г. зафиксировано 2388 атак на гражданских лиц и представителей сил коалиции, а через год эти цифры почти удвоились: в 2006 г. было совершено 5087 нападений, в 2007 г. — 7058 и в 2008 г. — 10 889<sup>81</sup>.

Причиной гибели мирных жителей часто становились операции, проводимые силами коалиции самостоятельно или совместно с афганскими силовыми структурами. Авиация коалиционных сил многократно по ошибке наносила ракетные и бомбовые удары по населенным пунктам и местам скопления людей. В различных источниках называется разное число погибших мирных жителей. По некоторым

---

<sup>78</sup> Megan E. Liaboe. Afghanistan and the Search for a Sustainable Economy. The Project on International Peace and Security (PIPS), Department of Government. The College of William and Mary. Williamsburg, 2010. P. 2.

<sup>79</sup> Там же. P. 3.

<sup>80</sup> Special Inspector General for Afghanistan Reconstruction. Quarterly Report to the United States Congress. 30 July, 2012. P. 3. URL: [www.sigar.mil/pdf/quarterlyReports/2012-07-30qr.pdf](http://www.sigar.mil/pdf/quarterlyReports/2012-07-30qr.pdf)

<sup>81</sup> Afghanistan. Key Issues for Congressional Oversight United States Government Accountability Office. Report to Congressional Committees. April 2009. P. 15.

данным, только в 2007 г. их было более 8 тыс.<sup>82</sup>, за 10 месяцев 2008 г. — 1838, за аналогичный период 2009 г. — 2021 человек.<sup>83</sup>

Наблюдается и другое негативное явление: за последние годы, в отличие от первых постталибских лет, когда нападения и террористические акты совершались преимущественно в пуштунских районах (на Юге, Юго-Востоке и Востоке страны), граничащих с Пакистаном, теперь подобные акты все чаще наблюдаются на севере и Северо-Востоке, где в основном проживают таджики и узбеки, не имеющие отношения к ДТ. В 2009 г. стычки были зафиксированы в основном в Кундузе, Кандагаре, Хосте, Кунаре и Нангархаре<sup>84</sup>, а с 2011 г. — некоторых уездах провинции Бадахшан.<sup>85</sup>

Охваченную политическим и социально-экономическим кризисом страну продолжали преследовать всевозможные стихийные бедствия — землетрясения, частые продолжительные засухи, холода и снегопады, лавины, селевые потоки и оползни. В провинции Нангархар, например, в 2009 г. землетрясение разрушило около 300 домов, на Северо-Востоке страны селевые потоки погубили 22 тыс. домов<sup>86</sup>.

В такой неспокойной обстановке сразу же с первых дней после свержения режима талибов при активной поддержке развитых стран мира и международных финансовых институтов правительство Афганистана приступило к реализации социально-экономических программ развития народного хозяйства.

**ВНЕШНЯЯ ФИНАНСОВАЯ ПОМОЩЬ.** Начало процессу экономического возрождения Афганистана было положено в столице Японии 22 января 2002 г. на первой посвященной Афганистану международной конференции, где стране была обещана всесторонняя помощь в размере 5 млрд долл. Главными донорами среди государств-участниц были Иран (560 млн долл.), США (541 млн), Япония (500 млн), Европейский Союз (ЕС — 500), Саудовская Аравия (220 млн), Китай (156 млн), Индия

---

<sup>82</sup> State, Security and Economy in Afghanistan: Current Challenges, Possible Solutions. Liechtenstein Colloquium Report. Volume III, Brussels, Belgium, 2008. P. 2.

<sup>83</sup> Country of Origin Information Report. Afghanistan. UK Border Agency. 8 April 2010. P. 28.

<sup>84</sup> The situation in Afghanistan and its implications for international peace and security. Report of the Secretary-General A/64/364-S/2009/475. United Nations, General Assembly, Security Council. 22 September 2009. P. 7–8.

<sup>85</sup> Талибы предприняли штурм уезда в афганской провинции Бадахшан. 29.09.2012, URL:[www.ria.ru](http://www.ria.ru)

<sup>86</sup> Afghanistan. 2010 Humanitarian Action Plan. United Nations. P. 2.

(100 млн) и Пакистан (100 млн долл.). Из международных финансовых институтов и организаций существенную поддержку обещали Всемирный банк (ВБ), Международный банк реконструкции и развития (МБРР) и Азиатский банк развития (АБР) — каждый по 500 млн долл., а также Организация развития Ага-хана (75 млн долл.)<sup>87</sup>.

Очередная международная конференция, посвященная Афганистану, состоялась с 31 марта по 1 апреля 2004 г. в Берлине. В ее работе приняли участие представители более 50 стран мира. Переходное правительство Афганистана во главе с Х. Карзаем заявило, что для полного восстановления афганской экономики на ближайшие 7 лет необходимо 27,5 млрд долл., и обратилось с просьбой к мировому сообществу о предоставлении помощи. В результате международные доноры увеличили размер помощи и обещали выделить Афганистану в последующие три года 8,3 млрд долл.<sup>88</sup>

С 31 января по 1 февраля 2006 г. в Лондоне с участием 70 стран мира и международных организаций состоялась третья международная конференция, посвященная Афганистану. На рассмотрение ее участников был представлен проект под названием «Афганское соглашение» — план социально-экономического развития этого государства на последующие 5 лет. Отметим, что накануне конференции президент Афганистана в интервью газете «Файнэншл таймс» заявил, что для скорейшего восстановления разрушенной экономики страны дополнительно потребуется 4 млрд долл. По итогам конференции Афганистану для снижения уровня бедности было обещано 10,5 млрд долл.

Вторая посвящённая Афганистану токийская конференция, в которой участвовали 70 стран мира, международных и некоммерческих организаций, состоялась в начале июля 2012 г. На ней было предложено выделить Афганистану на 2014–2015 гг. 16 млрд долл.<sup>89</sup>

В реальности, как показали результаты, не все страны, сулившие помощь, своевременно или полностью выполнили свои обещания. Самыми активными по части оказания технико-экономической и гу-

---

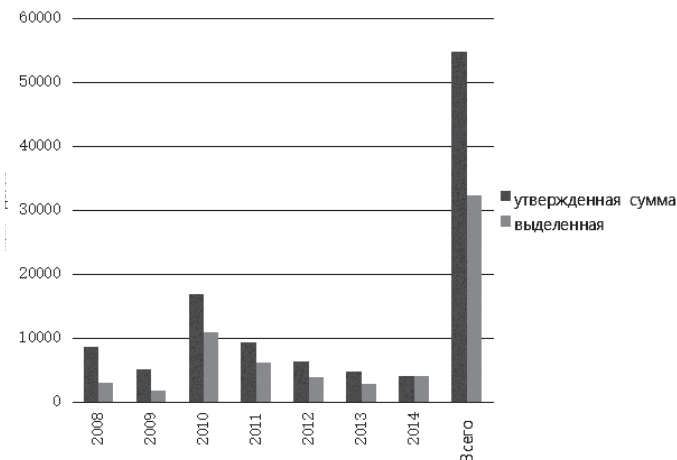
<sup>87</sup> Веревкин М. В. Афганистан: о реализации токийских договоренностей // Ближний Восток и современность. Вып. 22, М., 2004. С. 154–162.

<sup>88</sup> National Indicative Programme of European Community Support 2005–2006, Afghanistan. European Commission External Relations Directorate General, Directorate Asia (except Japan and Korea). Unit H.4 — Pakistan, Afghanistan, Bangladesh, Sri Lanka, Maldives. P. 6.

<sup>89</sup> Special Inspector General for Afghanistan Reconstruction. Quarterly Report... P. 7.

манитарной помощи остаются США<sup>90</sup>. По некоторым данным, Агентство международного развития США (АМР США) с 2002 по 2005 г. выделило Афганистану 3,5 млрд долл.<sup>91</sup> Другим крупным донором выступает ЕС<sup>92</sup>, помощь которого в денежном выражении в 2002 г. составила 281 млн евро, в 2003 – 301 млн и в 2004 – 238 млн<sup>93</sup>.

### **Объем утвержденной и фактически выделенной внешней помощи по годам, млн долл**



Всего за 2002–2011 г. обещанная мировым сообществом Афганистану финансовая и техническая помощь должна была составить 39 млрд долл., на деле же было получено только 40% обещанного<sup>94</sup>.

<sup>90</sup> Подробнее о размерах и направлениях гуманитарной и технической помощи США Афганистану в 2002/03 финансовом году см.: Afghanistan Reconstruction. Deteriorating Security and Limited Resources Have Impeded Progress; Improvements in U. S. Strategy Needed. United States General Accounting Office. Report to Congressional Committees. June 2004; USAID/Afghanistan Strategic Plan 2005–2010. May 2005.

<sup>91</sup> Afghanistan in Perspective. An Orientation Guide. Defense language Institute Foreign Language Center, 2008. P. 30.

<sup>92</sup> См.: National Indicative Programme of European Community Support 2005–2006, Afghanistan.

<sup>93</sup> European Commission. External Relations Directorate General Directorate Asia (Except Japan and Korea).... P. 5.

<sup>94</sup> Megan E. Liaboe. Afghanistan and the Search for... P. 2.

Таблица 1.8

**Объем утвержденной и фактически выделенной  
внешней помощи по странам и институтам  
(с 2008 по 2014 гг.)**

Донор	Сумма, млн долл.		Недополучено	
	утвержденная	выделенная	млн долл.	%
Австралия	779,67	504,1	275,57	35,34%
Канада	885,58	595,67	289,91	32,74%
Франция	309,61	143,05	166,56	53,80%
Германия	2475	1241,03	1233,97	49,86%
Япония	3148,28	2392,96	755,32	23,99%
Великобритания	2157,79	1392,72	765,07	35,46%
США	29266	18928,6	10337,3	35,32%
ЕС	1054,94	918,92	136,02	12,89%
ВБ	3314,79	2056,54	1258,25	37,96%
АБР	2014,82	1118,66	896,16	44,48%
Всего	54764,2	32303,3	22460,9	41,01%

Источники: Afghanistan Statistical Yearbook 2008–09. P. 234; Afghanistan Statistical Yearbook 2010–11. P. 237; Afghanistan Statistical Yearbook 2013–14. P. 265; Afghanistan Statistical Yearbook 2014–15. P. 272.

Что касается России, то на Токийской конференции, посвященной Афганистану, в 2002 г. Х. Карзай на встрече с российской делегацией подчеркнул, что его страна нуждается в помощи РФ для восстановления особенно важных для нее секторов экономики — энергетики и ирригации. Позже, во время визита Х. Карзая в Москву в начале марта 2002 г. стороны подписали 26 документов о конкретном экономическом сотрудничестве. В частности обсуждались вопросы взаимодействия в нефтегазовой сфере, системе управления воздушной авиацией, строительства автодорог. ОАО «Надымдорстрой» даже готовил меморандум с министерством общественных работ Афганистана о реконструкции афганских автодорог.

Однако в реальности все эти заявления и соглашения остались на бумаге. Россия активно не включается в процесс восстановитель-



ных работ. Более того, с начала 2006 г. РФ закрыла свое торговое представительство в Афганистане.

Россия, списав оставшиеся еще со времен СССР долги Афганистана, внесла свой вклад в дело оказания ему помощи. Впервые этот вопрос был поднят в начале 2006 г. на встрече Х. Карзая с президентом В. В. Путиным в столице Казахстана. Именно тогда речь зашла о реструктуризации долгов Афганистана, составлявших 10 млрд долл. Россия выразила готовность списать эти долги в рамках парижского клуба кредиторов в обмен на получение российскими компаниями доступа на афганский рынок — прежде всего в области добычи полезных ископаемых, нефти, газа, и восстановления объектов, построенных Советским Союзом<sup>95</sup>.

Во время визита Х. Карзая в Москву в январе 2011 г. российские официальные лица говорили о готовности РФ вложить средства в восстановление Кабульского домостроительного комбината и цементного завода в Джабаль-ус-Сирадже, однако афганский президент этот вопрос оставил без ответа. Российский бизнес был готов инвестировать большие средства в названные два объекта, но афганская сторона не проявила своей заинтересованности.

**ПРОБЛЕМА БЕЖЕНЦЕВ И ПЕРЕМЕЩЕННЫХ ЛИЦ.** Начало восстановительного процесса в Афганистане в отличие от других постконфликтных стран характеризовалось тем, что здесь помимо решения внутренних проблем необходимо было подготовить почву для возвращения нескольких миллионов беженцев и перемещенных лиц в места их прежнего постоянного жительства. По разным данным, за пределами Афганистана до 2001 г. оказалось свыше 5 млн граждан. Многие афганские беженцы покинули родину еще в 80-е годы. В соседних странах они жили в тяжелых условиях, особенно в лагерях для беженцев, ожидая возможности возвратиться обратно.

По официальным данным, к концу 2002 г. из Пакистана, Ирана и стран Центральной Азии на родину вернулись свыше 1,8 млн вынужденных переселенцев<sup>96</sup>, в частности, из Пакистана — 1,53 млн, Ирана — 256 тыс., из стран ЦА — 10 тыс.<sup>97</sup>

В основном репатрианты останавливались в центральных районах, главным образом, в Кабуле и его окрестностях. Город не был

---

<sup>95</sup> Об урегулировании задолженности Афганистана. /МИД РФ, департамент информации и печати, сообщение для печати. 06.02.2006.

<sup>96</sup> Afghanistan. Transitional Assistance Program (TAPA). Kabul, 2003. P. 5.

<sup>97</sup> U. S. Agency for International Development Bureau for Democracy, Conflict, and Humanitarian Assistance (DCHA)...

готов к приему такой массы людей и столкнулся с непредвиденными трудностями. К числу проблем, возникших вследствие этого, относится нехватка питьевой воды, загрязнение окружающей среды и, конечно, распространение различных заболеваний, особенно инфекционных, даже не типичной для местного климата малярии<sup>98</sup>.

Таблица 1.9

### Число репатриантов, прибывших в страну с 1 марта 2002 по 31 января 2003 г.

Регион Афганистана	тыс. чел.
Центральный	828,2
Восточный	376,5
Северный и Северо-Восточный	394,1
Юго-Восточный	28,9
Южный	102,7
Западный	76,9
Всего	1807,3

Таким образом, по состоянию на июнь 2002 г. наибольшая часть репатриантов оказалась в 10 афганских провинциях: в провинции Кабул — свыше 463,8 тыс., в Нангархаре — около 248, Парване — 62,5, Баглане — 33,3, Кундузе — 31,6, Джаузджане — 30, Кандагаре — 26,6, Лагмане — 26, Фарьябе — 24,7 и Каписе — 23,7 тыс. человек<sup>99</sup>.

Афганские газеты уже в начале осени 2002 г. сообщили, что в канун зимы из-за отсутствия жилья и топлива возвращение беженцев становилось практически невозможным. Дома большинства вынужденных переселенцев были разрушены, что поставило под вопрос их возвращение в места постоянного жительства. Только некоторые зажиточные лица были в состоянии либо восстановить разрушенное хозяйство, либо временно арендовать жилье. В массе же своей беженцы не имели таких возможностей и, оказавшись на родине, сталкивались с еще большим числом проблем, чем в эмиграции<sup>100</sup>.

<sup>98</sup> کابل (Газета «Кабул»), 4.07.2002.

<sup>99</sup> Afghanistan — Relief & Rehabilitation. ASAF-21 Appeal (Revision 2). Geneva, 24 October 2002. P. 4.

<sup>100</sup> امانت (Газета «Аманат»), 21.09.2002; کابل (Газета «Кабул»), 3.10.2002.

Перед теми, кто остался на родине, помимо всего прочего стоял вопрос трудоустройства. Условия жизни в Афганистане нельзя было даже сравнить с возможностями некоторых репатриантов за пределами страны. В Пакистане и Иране по крайней мере они могли хоть как-то подрабатывать<sup>101</sup>.

По данным АБР, в семи северных провинциях и Кабуле, по состоянию на 2002 г. доход 45% жителей составлял 25 центов на одного человека в день<sup>102</sup>. Кроме того, ощущалась острая нехватка продовольствия. Только с октября 2001 по март 2002 г. ВПП ООН предоставила 360 тыс. т продовольственных товаров 6 млн нуждающихся жителей Афганистана. Поступившая внешняя помощь, по данным афганской прессы, была недостаточна и не влияла на сложившуюся ситуацию. Обещания международных организаций и особенно Верховного комиссариата ООН по делам беженцев, как писала афганская газета «Армане мелли» в 2002 г., остались только на словах<sup>103</sup>.

Некоторые международные организации разными способами создавали временные рабочие места, особенно в сельских местностях. АМР США в 2001 г. выделило 25 млн долл. для создания краткосрочных рабочих мест, предоставляя продовольственные продукты за выполнение того или иного вида работ. Подобные мероприятия проводились также Фондом Ага-хана и другими международными и неправительственными организациями<sup>104</sup>.

Что касается численности афганских беженцев в соседних странах за постталибский период, то различные источники приводят разные данные. Согласно одним из них, к 2001 г. в Пакистане насчитывалось около 3 млн, в Иране — 1,4 млн человек, из которых к 2007 г. в Пакистане осталось около 2 млн, в Иране — 900 тыс.<sup>105</sup> По сведениям другого источника, в Иране только официально зарегистрировано было 900 тыс. беженцев, а число нелегалов достигло 1,5 млн человек<sup>106</sup>.

---

<sup>101</sup> Жмуйда И. В. Афганские беженцы в Пакистане. // Ближний Восток и современность. Вып. 17. М., 2004. С. 265–274.

<sup>102</sup> كابل (Газета «Кабул»), 21.11.2002; Pestoring key infrastructure in Afghanistan's road and energy sectors. URL:www.adb.org

<sup>103</sup> ملي ارمان روزنامه (Газета «Арман-е мелли»), 20.11.2002.

<sup>104</sup> USAID. Rebuilding Afghanistan. P. 8. URL:www.usaid.gov

<sup>105</sup> Afghanistan's environment 2008. United Nations Environment Programme. P. 8.

<sup>106</sup> Afghanistan's other neighbors: Iran, Central Asia and China. Conference Report. Organized by the American Institute of Afghanistan Studies and the Hollings Center for International Dialogue Istanbul. Turkey, July 24–26, 2008. P. 6.

В общей сложности к 2009 г., по данным ООН, на родину вернулись 5,6 млн афганцев, в том числе 4,3 млн по линии Верховного комиссариата ООН по делам беженцев<sup>107</sup>.

Некоторые соседние государства время от времени использовали беженцев как инструмент давления на афганские власти, осложняя тем самым без того тяжелую обстановку в стране. Наступившие холода зимы 2008 г. привели к кризисной ситуации в экономике и даже человеческим жертвам. Ущерб в основном был нанесен хозяйствам жителей северных, западных и центральных провинций. Только в провинции Балх, например, кочевники потеряли более 8 тыс., а в Герате — 41 тыс. голов скота. Когда афганские власти обратились к руководству Ирана с просьбой остановить депортацию, ее временно приостановили, но через день снова из Ирана на родину было отправлено свыше 100 афганцев. После этого только в марте того же года заместитель министра иностранных дел Ирана на пресс-конференции в Кабуле заявил, что впредь беженцев будут депортировать исключительно по согласованию с афганскими властями<sup>108</sup>.

К концу 2008 г. иранские власти возобновили процесс депортации и, по сообщениям прессы, в течение нескольких дней выдворили 30 тыс. человек. Позже руководители двух стран достигли договоренности, согласно которой иранская сторона зимой обязалась не отправлять на родину афганских беженцев. Последний раз Иран грозил выдворением в декабре 2011 г.<sup>109</sup>, и власти Афганистана были обеспокоены этим сообщением, поскольку страна была не в состоянии в короткий срок принять большое число репатриантов<sup>110</sup>. Сами афганские беженцы не спешили возвращаться на родину, часто не будучи уверенными в своей безопасности там<sup>111</sup>.

Перемещенные внутри страны лица, как и эмигранты, относятся к категории населения, которая потеряла почти все свое хозяйство. В 2002 г. примерно 400 тыс. перемещенных лиц вернулись на места

---

<sup>107</sup> Afghanistan. 2010 Humanitarian Action Plan. United Nations. P. 16.

<sup>108</sup> Иран временно приостановил депортацию афганских беженцев 17.01.2008; Иран возобновил депортацию беженцев. 18.01.2008, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>109</sup> Иранские власти депортируют из страны 900 тысяч афганских беженцев. 20.12.2011, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>110</sup> Афганские власти опасаются резкого наплыва беженцев, депортируемых из Ирана. 22.12.2011, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>111</sup> За последние дни Иран депортировал около 30 тыс. афганских беженцев. 03.12.2008, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

своего постоянного жительства<sup>112</sup>. Их возвращению и восстановлению хозяйства содействовали те или иные страны. Япония, например, на реализацию этих программ выделила 13 млн долл.<sup>113</sup>

К началу 2004 г. численность перемещенных лиц внутри страны в 6 лагерях на юге, юго-западе и северо-западе Афганистана достигала 100 тыс. человек. Афганская газета «Эктедаре милли» сообщила, что «хотя со времени свержения режима «Талибан» около 800 тыс. перемещенных лиц возвратились в родные места, многие все еще по причинам национальной и племенной ненависти не могут вернуться домой». И далее: «30% перемещенных лиц из северных провинций, в основном пуштуны, по указанным причинам не могут вернуться в места постоянного проживания. Такая ситуация наблюдается и в центральных районах страны»<sup>114</sup>. Эта категория населения, как и беженцы, не имеет нормальных жилищных условий, лишена самых необходимых социальных и экономических средств. Например, из 275 тыс. перемещенных лиц 134 тыс. были дети, большая часть из которых не имела возможности посещать школу<sup>115</sup>.

За счет репатриантов численность населения крупных городов увеличилась, на окраинах появились огромные трущобы. К 2005 г. население Кабула составляло 3 млн (по другим данным, 3,3 млн<sup>116</sup>), Кандагара — около 322 тыс. и Герата — 305 тыс. Можно представить себе, каким при такой численности населения было бы экономическое положение людей в этих городах без внешней помощи. Ведь дееспособное население Афганистана по состоянию на 2009 г. насчитывало 15 млн, а безработица достигла 40–45%<sup>117</sup>.

К концу 2009 г. численность населения Кабула приблизилась к 4 млн. Поскольку за время гражданской войны большая часть домов

---

<sup>112</sup> Afghanistan. Transitional Assistance... P. 5.

<sup>113</sup> روزنامه آرمانه ملي (Газета «Арман-е милли»), 4.07.2002.

<sup>114</sup> اقتدار ملي (Газета «Эктедар-е милли»), 28.02.2004; The Political, Security and Human Rights Situation in Afghanistan. Report on fact-finding mission to Kabul and Mazar-i-Sharif, Afghanistan and Islamabad, Pakistan, 22 September — 5 October 2002. С. 41–44.

<sup>115</sup> Afghanistan. 2010 Humanitarian Action Plan. United Nations. P. 33.

<sup>116</sup> Country Synthesis Report on Urban Air Quality Management. Afghanistan, Discussion Draft, December 2006. P. 1.

<sup>117</sup> Agri-Food Past, Present & Future Report. Afghanistan. Canada, February 2007. P. 9; Country of Origin Information Report. Afghanistan. UK Border Agency. 8 April 2010. P. 11.

была разрушена, а строительство новых шло довольно медленными темпами, при резком росте населения города наем и покупка жилья многократно подорожали и для возвратившихся на родину беженцев, как правило, было не по средствам снимать квартиру в городах и их окрестностях. Наем однокомнатной квартиры в Кабуле в 2008–2009 гг. стоил 100–150 долл. в месяц, трехкомнатной – 200–500 долл. Покупку жилья в городе при повсеместно низкой заработной плате тем более не каждый может себе позволить. Обычная трехкомнатная квартира в Кабуле стоит от 30 тыс. долл., а дом – от 50 тыс. до 3 млн долл.<sup>118</sup>

Все перечисленные проблемы могут быть решены только тогда, когда экономика страны начнет восстанавливаться, ее жители, особенно горожане, будут трудоустроены и станут получать стабильную заработную плату. Х. Карзай, будучи председателем Переходного правительства Афганистана, называл ключевым звеном реконструкции страны экономическую инфраструктуру<sup>119</sup>.

**АГРАРНЫЙ СЕКТОР.** В программах развития экономики Афганистана, разработанных правительством страны и международными организациями, приоритетными отраслями, помимо работ по восстановлению производственной инфраструктуры, считаются также развитие сельского хозяйства, сферы образования и здравоохранения.

Что касается состояния самого аграрного сектора, то в целом в постталибский период, технические проблемы, связанные с производством основных видов зерна, остаются нерешенными. С не менее серьезными проблемами по сей день продолжают сталкиваться и афганские животноводы, в частности кочевые племена<sup>120</sup>. В связи с этим параллельно с экономической помощью продолжает поступать и продовольственная гуманитарная помощь жителям страны.

В 2001–2002 гг., Афганистан постигли сильные засухи, ставшие главной причиной неурожая в сельском хозяйстве и продовольственного кризиса. В 2003 г., напротив, в результате обильных осадков, по оценкам ФАО, валовой урожай зерновых достиг за последние несколько лет наивысшего уровня. Общая посевная площадь основных видов зерновых в 2003 г. (2819 тыс. га) по сравнению с 2002 г.

---

<sup>118</sup> Там же. С. 8.

<sup>119</sup> Российская газета, 01.05.2003.

<sup>120</sup> О развитии отрасли животноводства по провинциям см.: Afghanistan. National Livestock Census. Interim Report. Food and agriculture organization of the United Nations, 2003.

(2213 тыс. га) увеличилась на 27,4%, однако нужда в поступлении зерна извне сохранилась. Для полного удовлетворения потребностей населения дополнительно требовалось, по одним данным, 400 тыс. т<sup>121</sup>, а по другим — свыше 1 млн т зерна<sup>122</sup>. К тому же покупательная способность жителей — одна из самых низких в мире. У части населения либо вообще нет земельных угодий, либо имеющиеся недостаточны и эта категория населения по сей день зависит от гуманитарной помощи.

По оценкам ФАО, за 2003 г. со всей посевной площади афганские крестьяне получили 5372 тыс. т зерна. Если сопоставить эти цифры с данными предыдущих десятилетий, то видно, что по сравнению с 1978 г. этот показатель вырос на 22,6%, с 1989 — на 20,2% и с 2001 — более чем в 2,7 раза.

Таблица 1.10

**Посевная площадь, занятая  
под основными видами зерновых, тыс. га**

Культура	1978 г.	1989 г.	2001 г.	2003 г.
Пшеница	2348	2298	1779	2294
Ячмень	310	303	87	276
Кукуруза	482	480	80	104
Рис	210	214	121	145
Всего	3350	3295	2067	2819

Источник: Краткий статистический сборник... С. 6; Афганистан. Справочник. М., 2000. С. 136; Special Report FAO/WFP Crop and Food Supply Assessment Mission to Afghanistan. Kabul, 2003. P. 8.

Объем подушевого производства зерна показывает, что производство продуктов сельского хозяйства по-прежнему отстает от уровня довоенных лет. По некоторым подсчетам, в 2003 г. на каждого жителя пришлось примерно 237 кг зерна, что на 31% ниже, чем в 1978 г.

Главной сельскохозяйственной культурой Афганистана остается пшеница. В 2003 г. на ее долю приходилось около 81% всей продукции полей, а урожай был намного больше, чем за все предыдущие годы. Средняя урожайность пшеницы, согласно оценочным данным, достигала 19 ц/га (это примерно в 1,5 раза выше, чем в 1978 и 1989 гг.).

<sup>121</sup> Special Report FAO/WFP crop and supply assessment mission... P. 1. URL: <http://www.fao/afghanista>

<sup>122</sup> Крестьянские ведомости, 31.08.2003.

Богарных земель, занятых под пшеницей (1235 тыс. га), в целом было больше, чем поливных (1059 тыс. га), зато урожайность на первых была в 2,5 раза ниже (11 ц/га), чем на вторых (28 ц/га). Иными словами, валовой сбор на поливных землях оценивался в 3017 тыс., на богарных — 1345 тыс. т<sup>123</sup>. Сбор других видов зерна, в первую очередь ячменя, кукурузы и риса, по сравнению с пшеницей был незначительным.

По провинциям и регионам Афганистана показатели производства зерна резко различаются. Из общей площади, занятой под пшеницей, свыше 62% приходилось на долю пяти провинций Севера (Фарьяб, Джаузджан, Сари-Пуль, Балх, Саманган — 887 тыс. га) и четырех провинций Северо-Востока (Бадахшан, Тахар, Баглан, Кундуз — 538 тыс. га) — основных центров производства сельскохозяйственных продуктов. Эти регионы давали почти половину (54,3%) всего урожая пшеницы, а именно 1156 тыс. т (26,5%) — северные и 1214 тыс. т (27,8%) — северо-восточные области<sup>124</sup>.

Таблица 1.11

### Производство основных видов зерна в Афганистане, тыс. т

Культура	1978 г.	1989 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.
Пшеница	2813	2800	1597	2686	4361
Ячмень	325	332	87	345	410
Кукуруза	780	815	160	298	310
Рис	428	482	122	260	291
Всего	4346	4429	1966	3589	5372

Источник: Краткий статистический сборник... С. 6–7; Афганистан (справочник). М., 2000. С. 136; Special Report FAO/WFP Crop and Food Supply Assessment Mission to Afghanistan. Kabul, 2003. P. 8; Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic Framework... P. 20.

Северо-Восточный регион благодаря высокой урожайности на меньших по сравнению с Севером площадях производил больше пшеницы. По данным ФАО, в северных, западных и западно-центральных провинциях урожайность пшеницы была ниже (соответственно 13; 17,1 и 11,1 ц/га), а в северо-восточных, центральных, южных,

<sup>123</sup> Special Report FAO/WFP... P. 8.

<sup>124</sup> Там же. С. 10.



восточных и юго-восточных — выше среднего показателя (соответственно 22,6; 34,7; 31; 22,4 и 27,2 ц/га) по стране<sup>125</sup>.

По производству ячменя и риса также лидируют северные и северо-восточные провинции. На их долю, по оценкам, в 2003 г. приходилось 75,7% всех посевов ячменя в Афганистане (соответственно 132 тыс. и 77 тыс. га) и 75,1% валового сбора, около 58% площадей, занятых под рисом, такая же часть от полученного в стране урожая (соответственно 7 тыс. га и 77 тыс. га)<sup>126</sup>.

Следует отметить, что отдельным хозяйствам в разных регионах Афганистана помогают международные организации. Многим семьям бедняков, которые зимой исчерпывают свои запасы зерна и к началу посевной не имеют средств покупать семена на рынке, предоставлена возможность бесплатно получать от международных организаций семена зерновых, а также химические удобрения. Например, ФАО в сотрудничестве с другими неправительственными организациями в 2003 г. предоставила 30 тыс. хозяйствам 1,5 тыс. т семян пшеницы и удобрения.

Таблица 1.12

### Производство пшеницы в Афганистане в 2003 г.

Регион	Посевная площадь, тыс. га	Сбор, тыс. т
Северный	887	1156
Северо-Восточный	538	1214
Западный	343	587
Западно-Центральный	74	82
Центральный	112	389
Южный	104	322
Восточный	63	141
Юго-Восточный	173	470
Всего	2294	4361

Источник: Special Report FAO/WFP Crop and Food Supply Assessment Mission to Afghanistan. World Food Programme, Rome. 2003. P. 10.

<sup>125</sup> Там же.

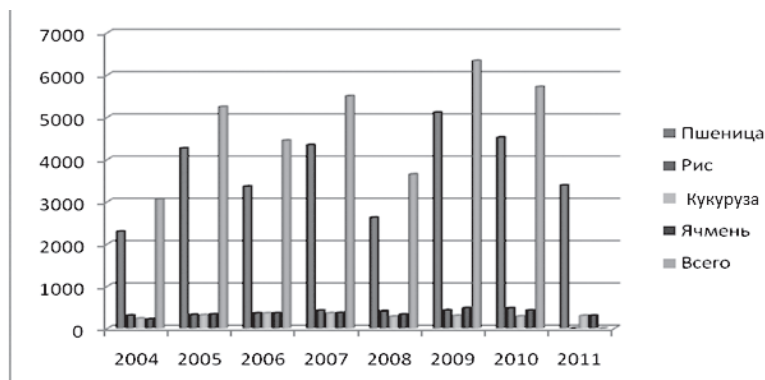
<sup>126</sup> Там же. С. 11.

В последующие годы показатели сельскохозяйственного производства продолжали колебаться в зависимости погодных условий, но в целом имели тенденцию к увеличению. Урожай основных видов зерновых в 2009 г., например, относительно вырос, а площадь посевов расширилась.

По оценкам АМР США, в 2009 г. в 17 из 34 провинций производилось пшеницы на 25–50 тыс. т больше, чем требовалось, а в остальных 17, главным образом на востоке, юге и в центре страны, наблюдался дефицит. В целом же, по данным министерства сельского хозяйства, ирригации и животноводства Афганистана, в 2009 г. страна получила исторически максимальный урожай зерновых — 6,3 млн т<sup>127</sup>.

О состоянии сельского хозяйства Афганистана за последние 10 лет свидетельствует также тревожное предупреждение ВПП ООН об угрозе продовольственного кризиса в стране, сделанное летом 2011 г. Осенью того же года афганские власти заявили, что около 200 тысяч афганских семей нуждаются в экстренной гуманитарной помощи. Стране не хватало еще минимум 2 млн т зерна<sup>128</sup>. Иными словами, основной сектор афганской экономики за прошедшие постталибские годы не получил достаточного развития и остается уязвимым звеном.

### Динамика производства зерна, тыс. т



Источник: Agriculture Prospects Reports. Policy and Planning Department Marketing, Economics and Statistics Division (FAAHM), Ministry of Agriculture, Irrigation and Livestock. Kabul, 23 May 2009. P. 3; Afghanistan Statistical Yearbook 2011–12. P. 143.

<sup>127</sup> Afghanistan Food Security Outlook. USAID. Kabul, 2009. P. 1–3.

<sup>128</sup> Афганистан попросил на борьбу с засухой \$ 600 млн. 29.09.2011, URL:<http://www.today.kz>

Другая проблема аграрного сектора — отсутствие необходимой инфраструктуры, в частности складов, оборудованных холодильными установками для хранения скоропортящихся продуктов. Сами афганские фермеры в таких условиях вынуждены продавать полученный урожай в Пакистан, вследствие чего в самом Афганистане цены на сельскохозяйственные продукты остаются высокими. В соседней стране продукцию обрабатывают и по более высокой цене экспортируют обратно в Афганистан<sup>129</sup>.

ФИНАНСЫ И ГОСУДАРСТВЕННЫЙ БЮДЖЕТ, ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ, ВВП. До конца 2001 г. на территории Афганистана официально в обращении ходило три вида национальной валюты с различными уровнями обменного курса. Первый — *афгани* — функционировал на территории, подконтрольной ДТ, другой — *джонбэши* — на Северо-Востоке (зона влияния Ахмад-шаха Масуда и Б. Раббани), третий *дустуми* — на Севере, подвластном генералу А. Р. Дустуму. Эмиссия бумажных денег в этих условиях вышла из-под контроля.

Новые власти постталибского Афганистана ввели в обращение новый *афгани*, деноминация которого была произведена с коэффициентом 1000:1. Официальный курс национальной валюты был установлен на отметке 45 афгани за доллар, и для его поддержания в таких пределах (45:1) резервный фонд банка первоначально располагал 20 млн долл. В ходе кампании обмена новых денег на старые выяснилось, что в обороте было не 13 трлн афгани, как предполагалось, а 18 трлн., т. е. на 100 млн долл. больше. Важность такой кампании для афганского населения заключалась в том, что у многих жителей появилась возможность обменивать и использовать накопившиеся в течение нескольких десятилетий бумажные деньги.

Некоторые положительные тенденции наблюдаются и в системе внешней торговли. Раньше основными внешнеторговыми партнерами Афганистана были Пакистан, США, Япония, Южная Корея, Иран и некоторые другие страны дальнего зарубежья, за последние же годы к ним прибавились соседи по Центральной Азии и Китаю<sup>130</sup>.

Лидирующее положение во внешней торговле Афганистана традиционно занимал Пакистан. Это объясняется прежде всего тем,

---

<sup>129</sup> ۱۳۹۱ شور ۱۹ افغانستان کشاورزان برباي عمده چالاش، سردخانه نبود (Отсутствие холодильников — главная проблема афганских крестьян). URL:www.bamdad.af

<sup>130</sup> Transit Transport in Afghanistan In the Midst of Central Asian Crossroads by Mr. Hedayatullah Watanyar. Solutions for Landlocked and Transit Developing Countries On 27–28 September 2007, Palais des Nations, Geneva.

что Пакистан служил основным коридором как для выхода на внешние рынки, так и для поступления всех видов товаров и услуг на афганский рынок. Слабое транспортное сообщение с Афганистаном, а порой его полное отсутствие не дало возможности другим соседям увеличить объемы товарооборота до желаемого уровня. Однако в последние годы некоторые сопредельные страны в этом отношении добились успехов.

Проанализируем внешнеторговые показатели первого постталибского года. В 2002 г. Афганистан экспортировал товаров и услуг на 100 млн долл., из которых 26% импортировал Пакистан, 27% – Индия, 4% – Узбекистан, 1% – Иран, а остальные 62% – другие страны. К 2008 г. объем экспорта Афганистана вырос в 5,5 раза. Доли Пакистана и Ирана в нем также увеличились, соответственно до 48% и 3%, а доля Узбекистана, наоборот, сократилась.

Таблица 1.13

### **Внешнеторговый оборот Афганистана со странами региона (включая реэкспорт),**

*млн долл.*

	2002 г.	2004 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.
<b>Экспорт</b>	<b>100</b>	<b>305</b>	<b>545</b>	<b>403</b>	<b>388</b>	<b>376</b>
Иран	1	4	18	41	32	20
Пакистан	26	258	264	191	151	181
Таджикистан	-	-	-	6	7	5
Туркменистан	-	-	-	6	9	4
<b>Импорт</b>	<b>2452</b>	<b>2177</b>	<b>3020</b>	<b>3336</b>	<b>5154</b>	<b>6390</b>
Иран	116	123	200	177	386	582
Китай	20	385	430	360	704	577
Пакистан	207	326	489	307	598	878
Таджикистан	-	-	-	69	98	227
Туркменистан	50	26	81	76	117	353
Узбекистан	88	95	501	876	1088	732

Источник: Afghanistan Statistical Yearbook 2008/09. P. 215; Afghanistan Statistical Yearbook 2011/12. P. 231–232.

В системе импорта (включая реэкспорт) Афганистана наблюдается более оживленная картина. Здесь, во-первых, партнеров больше, а во-вторых, темпы роста объемов торговли по странам выше.

На региональном уровне по объемам поставляемых товаров и услуг в Афганистан лидирует Пакистан: экспорт его составил в 2002 г. 207 млн долл., т. е. примерно 8,5% всего афганского ввоза.

Кроме Республики Таджикистан, остальные соседи поставляли в основном товары собственного производства и занимались ре-экспортом. Однако данные «Афганского статистического ежегодника» показывают, что торговые отношения между двумя странами все еще остаются на низком уровне.

Соседний Узбекистан, напротив, за последние годы в несколько раз увеличил объем торговли с Афганистаном. До 2007 г. в системе импорта Афганистана на первом месте по объемам поставляемых товаров был Пакистан, а в 2008 г. согласно афганской статистике, его превзошел Узбекистан, увеличивший объем поставок более чем в 5,5 раза (на 501 млн долл.). Узбекские источники сообщают, что в первом полугодии 2009 г. в Афганистан было вывезено товаров на 332,5 млн долл., а в аналогичный период 2010 г. — уже на 409,5 млн<sup>131</sup>. Этому, по всей видимости, могла способствовать относительная стабильность обстановки в северной части Афганистана, что создает более благоприятные условия для транспортировки товаров, чем в провинциях, граничащих с Пакистаном. Кроме того, Узбекистан постепенно превращается в главный северный транзитный коридор, на который приходится все больше перевозок Афганистана.

Говоря о товарообороте с Пакистаном, отметим, что официальные данные пакистанской статистики сильно отличаются от афганских, что затрудняет попытки оценить тенденции развития торговых отношений между ними. Согласно данным пакистанской стороны, начиная с 2001 г. товарооборот с Афганистаном ежегодно рос высокими темпами и к 2008 г. достиг 1491 млн долл. (что в 7,7 раза больше, чем в 2001 г.). Из них 1305 млн (87%) составлял пакистанский экспорт. В последующие два года, по тем же данным, товарооборот достиг 1711 млн и 2508,7 млн долл. соответственно, в нем доля пакистанского экспорта осталась столь же высокой<sup>132</sup>.

---

<sup>131</sup> Железная дорога Ташгузар — Байсун — Кумкурган позволила увеличить экспорт Узбекистана в Афганистан. 09.09.2010, URL:[www.12.uz](http://www.12.uz)

<sup>132</sup> Каменев С. Н. Влияние ситуации в Афганистане на экономику Пакистана // Афганистан и Пакистан: современное состояние и перспективы развития (по материалам рабочего совещания в ИВ РАН 2 апреля 2012 г.), М., 2012. С. 43–53; Pak-Afghan Trade. URL:<http://www.pildat.org/publications%5Cpublication%5CFP%5CPak-AfghanTrade-DiscussionPaperDec2011.pdf>

Внешнеторговые отношения Афганистана с РФ также ежегодно расширяются. В 2011 г. общий объем внешней торговли между двумя странами, по данным афганской статистики, составил 837 млн долл., из которых 33 млн — экспорт и 804 млн — импорт<sup>133</sup>.

Частичное восстановление административной системы на всех уровнях позволило постепенно увеличить поступления в казну за счет внутренних источников. Государственный бюджет Афганистана разделен на три части: «операционный бюджет», включающий административные расходы, «бюджет развития», отражающий инвестиции в строительство автодорог, школ, больниц, электростанций, которые финансируются через государственные каналы, и третий, «внешний бюджет» финансируемый донорами, минуя государственные структуры.

Таблица 1.14

**Бюджет Афганистана по отраслям, млн долл.**

Отрасль	Бюджет	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Сельское хозяйство	Операц.	20,6	22,69	27,1	34,3	37,62	<b>2012 г.</b>
	Развития	495,6	391,123	278,5	563,5	376,52	27,93
Инфраструктура	Операц.	38,2	33,38	35,2	62,26	81,33	507,6
	Развития	786,9	564,8	5	991	607,7	59,73
Безопасность	Операц.	488,71	578,87	765,32	1351	1839	995,34
	Развития	47,6	13,5	442,06	20,48	12,55	1536,2
Образование	Операц.	194,5	224,79	320,64	424,7	533,84	26,5
	Развития	171,5	100,2	143,3	254,8	211	454,13
Здравоохранение	Операц.	30,7	27,7	35,51	42,2	56,67	209,32
	Развития	103,5	57,312	102,4	150,8	144,29	41,61
Другие	Операц.	323,7	419,88	623,03	556,66	658,48	185,86
	Развития	191,8	261,171	164,47	326,64	223,54	554,21
<b>Всего</b>	Операц.	<b>1096,41</b>	<b>1307,31</b>	<b>1806,8</b>	<b>2471,1</b>	<b>3206,9</b>	<b>296,45</b>
	Развития	<b>1796,9</b>	<b>1388,11</b>	<b>1135,7</b>	<b>2307,2</b>	<b>1575,6</b>	<b>2673,8</b>

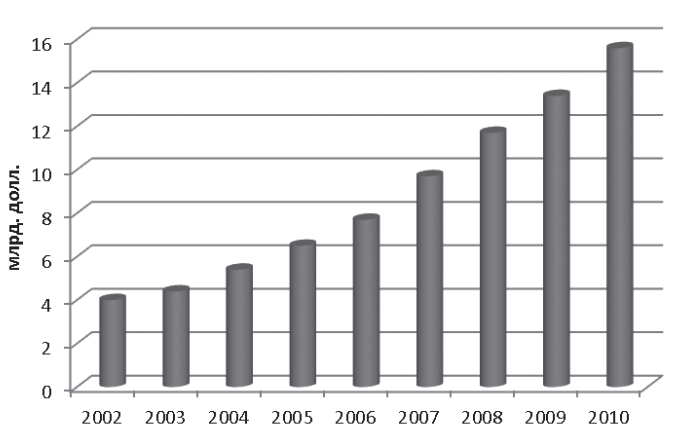
Источник: Islamic Republic of Afghanistan. 1388 National Budget. P. 76–79; Islamic Republic of Afghanistan. Ministry of Finance, 1390 National Budget. P. 21–26; Islamic Republic of Afghanistan. Ministry of Finance, National Budget Procedures Fiscal year 1391. P. 22–25.

<sup>133</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2011/12. P. 231–232.

Государственные расходы в 2006/07 финансовом году планировались в 40 436 млн афгани (831,8 млн долл.), что на 17% больше, чем в 2005 г., а бюджет развития составлял 66 578,86 млн афгани (1372,76 млн долл.). При этом поступления из внутренних источников намечались в пределах 25 220 млн афгани (520 млн долл.). Для сравнения отметим, что в 1978/79 финансовом году поступления из внутренних источников составляли 68% всех доходов государственного бюджета, с 1983/84 по 1985/86 г. — 78% ежегодно<sup>134</sup>.

По некоторым данным, в 2007 г. поступления в государственную казну от налогов и сборов составили 525,6 млн долл., что более чем вдвое меньше фактических расходов (1,3 млрд долл.). В 2005 г. 56% операционного бюджета финансировалось за счет внутренних источников, поступления, из которых давали 452 млн долл., к 2008 г. — уже 68% и 888 млн долл. соответственно<sup>135</sup>. В дальнейшем этот показатель колебался: в 2009 г. — 54%, в 2010—67%, 2011—60,8%. По отношению же ко всему бюджету поступления из внутренних источников составляли: в 2009 г. — 24,3%, 2010—34,7% и в 2011—36,7%<sup>136</sup>.

### ВВП Афганистана в динамике, млрд долл.



Источник: Ian S. Livingston, Heather L. Messera, Michael O'Hanlon and Jeremy Shapiro. Afghanistan Index. Tracking Variables of Reconstruction & Security in Post-9/11 Afghanistan October 04, 2010. P. 29.

<sup>134</sup> Афганистан. Справочник. М., 2000. С. 153.

<sup>135</sup> Megan E. Liaboe. Afghanistan and the Search for... P. 2.

<sup>136</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2011–12. С. 239.

Таким образом, поступления из внутренних источников составляют незначительную часть государственных доходов<sup>137</sup>. Иными словами, внутренние источники еще не способны в ближайшие годы взять на себя всю ношу финансирования экономики страны. Более того, судя по данным американских исследователей, относящимся к 2011 г., 97% афганского ВВП образуется из средств помощи доноров и военных расходов сил коалиции<sup>138</sup>.

Инвестиционный климат Афганистана при существующей внутриполитической обстановке нельзя считать здоровым, поскольку ситуация в стране в любой момент может измениться в непредсказуемом направлении. Некоторым организациям и иностранным компаниям тем не менее это не помешало вкладывать средства в тот или иной вид экономической деятельности. Частные иностранные инвестиции поступают в разные сферы афганского народного хозяйства. В 2004 г., например, прямые иностранные инвестиции в экономику Афганистана составили 310 млн долл., в 2005 — 415 млн, из которых 172 млн поступили в строительство, 167 — в сектор услуг и 71 — в промышленность. Самыми крупными инвесторами в 2005 г. были Турция, США, Китай, ОАЭ, Иран и Пакистан<sup>139</sup>. Среди них основные — компания «Воис Сименс», Фонд экономического развития Ага-хана, «Оуверсиз приват инвестмент корп. (ОРИС)», «Емаар/Интерконтинентал хотелз», компании «Кока кола групп Сат инк.», «Алкател СА» и «Хейат хотелз».

Как видно из приведенных данных, приток частных инвестиций в афганскую экономику незначителен. Президент Афганистана отметил, что приток иностранных инвестиций все еще очень мал, поскольку во многом им мешают «отсутствие инфраструктуры, в том числе дорог и электричества, хроническая коррупция и канцелярская волокита»<sup>140</sup>.

**Коррупция.** Вскоре после того как в Афганистане началось восстановление разрушенного хозяйства, международные организации, а также сами афганцы подняли вопрос о целенаправленности, эффективности международной помощи и своевременного исполнения

---

<sup>137</sup> Islamic Republic of Afghanistan. National Budget 1389. P. 13; Islamic Republic of Afghanistan. Ministry of Finance, 1390 National Budget. P. 8.

<sup>138</sup> Afghan Nation-building Programs not Sustainable, Report says. 07.06.2011, URL:www.washingtonpost.com

<sup>139</sup> Doing Business in Afghanistan: A Country Commercial Guide for U. S. Companies. 2006.

<sup>140</sup> Afghanistan in Perspective. An Orientation Guide. Defense language Institute Foreign Language Center, 2008. P. 31.



донорами, странами и организациями взятых на себя обязательств. В 2008 г. международная благотворительная организация «Oxfam» в своем докладе заявила, что к указанному году Афганистан из обещанной мировым сообществом суммы недополучил около 10 млрд долл. Кроме того в докладе говорилось о том, что неправительственные организации используют выделенные средства неэффективно. По данным некоторых источников, только 20% всей помощи доходит по назначению<sup>141</sup>.

Причины всех неудач последних лет в Афганистане, по мнению многих западных аналитиков, — это наряду с коррупцией непрозрачность работы международных организаций. Х. Карзай, выступая в конце 2009 г. в Кабуле на конференции, посвященной борьбе с коррупцией, обвинил в росте коррупции в стране мировое сообщество: «Иностранцы оказывают финансовую помощь некоторым государственным структурам... Разве чиновники будут слушаться президента, главу парламента и министров, когда зарплату им платят иностранцы и даже некоторым покупают бронированные автомобили? В такой ситуации сложно бороться с коррупцией»<sup>142</sup>.

В конце 2009 г. генеральный прокурор представил афганскому парламенту список, в котором фигурировали имена подозреваемых в коррупции 15 бывших министров, 5 чиновников, в том числе министров иностранных дел, внутренних дел, экономики и советника президента, а также 6 губернаторов<sup>143</sup>.

Власти пытались принять меры предотвращения коррупции, но пока безуспешно. Отчет ООН по этому поводу гласил: «Административная реформа не может быть успешной, если серьезно не занимаются проблемой коррупции. На формальном уровне был достигнут прогресс: 27 министерств и государственных учреждений представили антикоррупционные планы действия в Офис Управления по надзору. Министерства финансов и внутренних дел приступили к реализации своих планов, а в других они находятся на рассмотрении. Около 70% членов кабинета министров и 1200 старших должностных лиц правительства представили декларацию о личных

---

<sup>141</sup> Афганистан недополучил 10 млрд долларов помощи. 25.03.2008, URL:[www.bbc.co.uk](http://www.bbc.co.uk); 75 pc national revenues devoured by corruption — The Canadian Press, May 28, 2009.

<sup>142</sup> Хамид Карзай: иностранцы создали в Афганистане «параллельное государство». 15.12.2009, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>143</sup> Afghan ministers on 'graft' list. 17.12.2009, URL:[www.english.aljazeera.net](http://www.english.aljazeera.net)

доходах. Тем не менее для реализации этих инициатив не хватило настойчивости и принудительности, что привело к общему недоверию к их эффективности»<sup>144</sup>.

Другое препятствие на пути развития Афганистана за годы, прошедшие после разгрома талибов, — деятельность некоторых международных неправительственных организаций, занимающихся выполнением подрядных работ. Раньше только жители и некоторые официальные лица говорили об этом, а к 2008 г. критика в адрес части из этих организаций стала раздаваться со стороны афганских чиновников разного ранга.

Международные финансовые институты, выделяющие средства на восстановление Афганистана, не удовлетворены ходом выполнения работ по конкретным программам и проектам. Так, ВБ в середине 2006 г. выразил недовольство тем, как расходуются выделенные суммы. Банк критически оценил результаты выполнения программы борьбы с бедностью и призвал власти активнее бороться с коррупцией, улучшить налоговую систему. Кроме того, глава афганского представительства банка предложил передать контроль над использованием финансовой помощи афганскому правительству.

Участники токийской конференции 2002 г., посвященной Афганистану, предложили для своевременного и эффективного использования финансовых ресурсов распределять всю гуманитарную и экономическую помощь через НПО. Страны-доноры опасались, что афганские полевые командиры и региональные лидеры могут потратить выделенные средства не по назначению. Но позже сам Х. Карзай заявил, что афганское правительство должно иметь больший контроль над распределением экономической и гуманитарной помощи. Кроме того, представители официальной власти выразили недовольство по поводу того, как выполняются странами-донорами их обязательства. В апреле 2005 г. Х. Карзай выступил с критикой в адрес НПО, обвинив их, в частности, в нецелевом использовании выделенных средств, распространении коррупции, и заявил, что необходимо «остановить деятельность коррумпированных, расточительных и неподотчетных неправительственных организаций»<sup>145</sup>.

---

<sup>144</sup> The situation in Afghanistan and its implications for international peace and security. Report of the Secretary-General A/64/364 — S/2009/475. United Nations, General Assembly, Security Council. 22 September 2009. P. 6.

<sup>145</sup> Карзай обвинил неправительственные организации в растрате афганских денег. 04.04.2005, URL:www.afghanistan.ru

Генеральный консул Афганистана в Иране во время встречи с губернатором иранской провинции Мешхед в 2006 г. заявил: «Слова, которые были сказаны относительно восстановления Афганистана правительствами зарубежных стран, большей частью остались лозунгами... Значительная часть помощи, заявленная зарубежными странами, либо нами еще не получена, либо ее расходование зависит от присутствия вооруженного контингента этой страны на территории Афганистана»<sup>146</sup>.

В том же ключе высказался ректор Кабульского университета Ашраф Гани Ахмадзай (с 2014 г. — президент ИРА), обвинивший в замедлении темпов восстановительных работ иностранные НПО. По его словам, затраты, связанные с восстановительным процессом, в несколько раз превышают сметную стоимость объектов не потому, что обстановка нестабильная, а по вине самих международных организаций. В подтверждение сказанного он, в частности, заявил, что афганская сторона может построить за 40 тыс. долл. среднюю школу, однако международное сообщество на это выделяет около 250 тыс., причем львиная доля этой суммы уходит на зарплату иностранным специалистам, участие которых в строительстве школы не всегда обязательно. Международное сообщество планирует построить около 500 таких школ. Кроме того, ректор указал, что примерно 80% бюджета приходится на обслуживание сотрудников этих организаций (заработная плата, аренда жилья, транспорта и т. д.). По поводу реконструкции автодороги Кабул — Кандагар он заметил: «Мы могли бы построить эту дорогу за 35 млн долл., однако АМ США потратила 190 млн»<sup>147</sup>.

Афганское правительство приняло во внимание все доводы и обратилось к международным организациям с просьбой пересмотреть их экономическую деятельность в Афганистане. В итоге в феврале 2006 г. было объявлено о прекращении функционирования более 1600 иностранных НПО. По разным причинам им было отказано в продлении лицензии на продолжение работы на территории Афганистана<sup>148</sup>.

На фоне этого Всемирный банк в конце января 2006 г. призвал мировое сообщество увеличить объем помощи Афганистану, потому

---

<sup>146</sup> Иран готов активнее участвовать в восстановлении Афганистана. 03.01.2006, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>147</sup> Ашраф Гани критикует западные неправительственные организации. 28.02.2006, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>148</sup> Деятельность ряда неправительственных организаций в Афганистане объявлена вне закона. 08.02.2006, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

что из-за недостаточной и несвоевременной помощи, по мнению аналитиков банка, может быть подорван процесс становления мира и начаться новый кризис. К тому же, по данным банка, свыше 30% средств поступившей Афганистану помощи проходит мимо правительства, что «представляет весьма серьезную проблему в плане использования средств, получаемых в порядке помощи, обеспечения эффективности этой помощи и достижения результатов в интересах народа Афганистана»<sup>149</sup>.

Сама внешняя помощь афганцами воспринимается неоднозначно. Многие афганцы во всех своих бедах обвиняют внешние силы и считают, что мировое сообщество обязано помогать Афганистану. Директор одной из средних школ провинции Нангархар сказал: «Мы просим мировое сообщество сделать шаг вперед и оказать нам помощь в восстановлении нашей страны. Многие годы вы вкладывали деньги в войны и кровопролития, теперь ваша очередь помочь нам со строительством мира и безопасности»<sup>150</sup>. И на процесс освобождения страны от талибов в 2001 г. реакция населения была неоднозначной, о чем свидетельствуют следующие слова одного из племенных вождей: «Прежде чем говорить о реконструкции, американцам следует остановить разрушения. Тогда им не придется восстанавливать то, что они разрушили. Это относится и к России, Пакистану и всем остальным странам, которые говорят об оказании помощи нам. Мы прежде всего хотим получить то, что мы имели раньше — наши дома, наши дороги, хозяйства. Восстановление всего того, что вы сами разрушили, нельзя считать чем-то, что вы делаете для нас. Это ваша человеческая обязанность»<sup>151</sup>.

**Производство и вывоз наркотических веществ** по-прежнему процветают. Доход от экспорта наркотиков за 2002 г. оценивается примерно в 2,5 млрд долл. Эта цифра равна 62,5% ВВП, а также в более чем 5,1 раза превосходит бюджет страны за указанный год<sup>152</sup>.

После свержения режима талибов новое переходное правительство одной из своих первоочередных задач ставило борьбу с производством и сбытом наркотиков. Пока власти разработали и в январе 2002 г.

---

<sup>149</sup> Всемирный банк призывает к увеличению объема помощи Афганистану. 27.01.2006, URL:www.iamik.ru

<sup>150</sup> Human Rights and Reconstruction in Afghanistan. The Center for Economic and Social Rights. New York, April 2002. P. 7.

<sup>151</sup> Там же. С. 9.

<sup>152</sup> Ведомости, 23.09.2003.

издали для этого соответствующий закон, большая часть крестьян закончила подготовку к посевам. В результате был получен новый рекордный урожай опиумного мака – на 74% выше уровня 1999 г. или в 18 раз больший, чем в 2001 г.

За 9 лет постталибского периода площади посевов наркосодержащих культур существенно увеличились. Некоторые исследователи еще на начальном этапе антитеррористической операции в Афганистане критиковали США за бездействие, обвиняя их в недостаточно эффективной борьбе с производством и торговлей наркотическими веществами, указывая, что из выделенных на афганскую кампанию средств менее одного процента идет на борьбу с культивированием и распространением наркотиков. Причем американцам известно, что один из основных источников финансирования остатков Движения «Талибан», незаконных вооруженных группировок и международных террористических организаций – торговля наркотиками<sup>153</sup>.

Таблица 1.15

### Посевы опиумного мака по провинциям, тыс. га

Провинция	2002 г.	2004 г.	2006 г.	2008 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Гильменд	29,95	29,3	69,3	103,6	65,04	63,3	75,2
Нангархар	19,78	28,2	4,87	0	0,72	2,7	3,1
Бадахшан	8,25	15,6	13	0,2	1,1	1,7	1,9
Урузган	5,1	11,08	9,7	9,94	7,3	10,6	10,5
Фарах	0,5	2,3	7,7	15	14,5	17,5	27,7
Кандагар	3,97	4,96	12,6	14,6	25,8	27,2	24,3
Всего по стране	74	131	165	157	123	131	154

Источники: Afghanistan Opium Survey 2004. P. 3; Afghanistan Opium Survey 2009, Summary Findings. United Nations Office on Drugs and Crime, September 2009. P. 5–11; Addiction, Crime and Insurgency: The transnational threat of Afghan opium. United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), October 2009. P. 86; Afghanistan Opium Survey 2010. United Nations Office on Drugs and Crime, December 2010. P. 25–26; Afghanistan Opium Survey 2012. United Nations Office on Drugs and Crime, November 2012. P. 6.

<sup>153</sup> Об этом подробнее см.: Летов В. Опиумная война, или Почему США не торопятся открывать в Афганистане «второй» антинаркотический фронт? 20.02.2005. URL:[www.centrassia.org/news](http://www.centrassia.org/news); Камелия Энтехаби-Фард. США все еще работают над генеральным планом борьбы с афганской наркотой. 27.9.2004. URL:[www.eurasianet.org](http://www.eurasianet.org)

Несмотря на то что в последние годы на большей части провинций постепенно прекратилось производство опиумного мака, общая площадь посевов сократилась незначительно и все еще измеряется шестизначными цифрами. Это означает, что в некоторых провинциях посевы сокращаются, а в других наоборот, пропорционально растут.

Иными словами, производство этой культуры перемещается из одной провинции в другую. В то время как на севере и северо-востоке посевы сокращались, на юге они увеличивались. В конечном счете, к 2009 г. больше половины таких полей оказалось в южной провинции Гильменд – 56,8%, т. е. около 70 тыс. га<sup>154</sup>, к 2010 г. – 53% и 65 тыс. га соответственно<sup>155</sup>. Это говорит о том, что производство опиумного мака внутри страны контролируется определенными заинтересованными силами. Например, провинция Гильменд «исторически держалась явно независимо от центрального правительства», и, по данным западных специалистов, у людей, контролирующих там наркоторок, «есть связи на всех уровнях в правительстве»<sup>156</sup>.

Когда в 2010 г. наблюдалось относительное сокращение площадей посевов и объемов производства, западные страны это восприняли как успех. Но в дальнейшем, несмотря на то что оценки экспертов ООН, изучавших положение с декабря 2010 по март 2011 г., позволяли надеяться на снижение общей площади посевов<sup>157</sup>, к концу года мировые СМИ с тревогой сообщили, что в опубликованном отчете ООН о ситуации с наркотиками в Афганистане за 2011 г. говорилось об обратном. А именно, площадь посевов опиумного мака по сравнению с 2010 г. увеличилась на 7%<sup>158</sup>, так как засуха в ушедшем 2010 г. спровоцировала рост цен на наркорынке в 2011 г. на 43%<sup>159</sup>. Иначе говоря, афганские крестьяне, в соответствии с законом спроса и пред-

---

<sup>154</sup> Addiction, Crime and Insurgency. The transnational threat of Afghan opium 2009, UN Office on Drugs and Crime. P. 80–81.

<sup>155</sup> Afghanistan Opium Survey 2010... P. 26.

<sup>156</sup> John Bennett, Jane Alexander, Douglas Saltmarsh, Rachel Phillipson, Peter Marsden. Country Programme Evaluation Afghanistan, Department for International Development Evaluation Report EV696. London, May 2009. P. 10; 15.

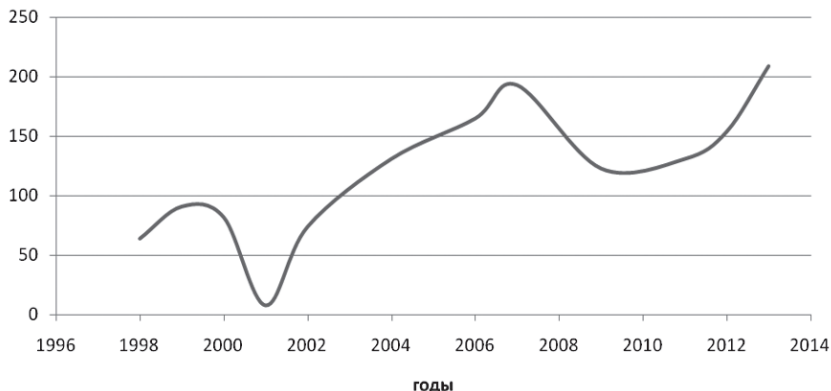
<sup>157</sup> Afghanistan Opium Winter Rapid Assessment 2011 (Phase 2). United Nations Office on Drugs and Crime. P. 1.

<sup>158</sup> Afghan poppy cultivation climbs as price soars. 11.10.2011, URL: [www.uk.reuters.com](http://www.uk.reuters.com)

<sup>159</sup> Afghan opium poppy cultivation jumps. 11.10.2011, URL: [www.dawn.com](http://www.dawn.com)

ложения, расширили площади посевов до 131 тыс. га. И это при том, что властями было уничтожено посевов на 65% площадей больше, чем в 2010 г. В итоге число провинций, вовлеченных в наркопроизводство в 2011 г., достигло 17 (против 14 в 2010 г.). Если графически изобразить тенденцию развития афганской наркоиндустрии за последние 15 лет, то получим кривую, показанную ниже.

### **Площади посевов опиумного мака по годам, тыс га**



Таким образом, официальной причиной видимого роста производства наркотиков считается существенный рост цен на них в Афганистане. Но следует обратить внимание на то, что в данном случае речь идет не о производстве традиционных сельскохозяйственных культур, на которое естественно влияет конъюнктура, а о наркочультурах, выращивание и сбыт которых официально запрещены во всех странах и караются законом. Кроме того, в 2011 г. площади посевов увеличились за счет вовлечения в наркоиндустрию провинций севера и северо-востока страны, т. е. регионов, находящихся в стороне от мест боевых действий коалиционных сил и граничащих со странами ЦА.

Чтобы определить, какие силы контролируют производство и сбыт опиатов в Афганистане, нужно выявить, кто получает от них дивиденды, выступает против уничтожения плантаций и препятствует реализации соответствующих мероприятий. На этот счет имеются разные мнения и сведения. Согласно данным доклада ООН по проблеме наркотиков, «совокупный доход от оборота опиума в Афганистане составляет около 3,4 млрд долл. в год. Из этой суммы 4% получают

талибы, чуть больше 20% — афганские крестьяне, а остальные 75% — «Аль-Каида»<sup>160</sup>.

Но с этими цифрами не все согласны, поскольку многие западные независимые эксперты считают, что «подавляющая часть наркорынка контролируется некоторыми представителями официальной власти, как в центре, так и регионах»<sup>161</sup>. Приведем слова министра юстиции Афганистана, который заявил также, что пособниками афганских чиновников, замешанных в наркобизнесе, выступают иностранцы, точнее, «от торговли наркотиками получает выгоду ряд высокопоставленных фигур внутри страны, а иностранцы им помогают... Власти не везде могут помешать наркодельцам, так как это может привести к дестабилизации положения внутри страны»<sup>162</sup>.

По мнению других, доля талибов на афганском наркорынке мизерная, а значит, в процветании наркоиндустрии виновны не только и не столько они, сколько другие силы. Например, по мнению авторов статьи, опубликованной в апреле 2011 г. в журнале «Фореин полиси», представление о том, что именно талибы несут ответственность за развитие афганского наркорынка, — не более чем вымысел. В статье в частности приведены такие данные: «Афганские фермеры в среднем в год продают около 7000 т опиума по цене 130 долл. за 1 кг торговцам, которые перерабатывают его в 1000 т героина и, возможно, продают по 2500 долл. за 1 кг внутри Афганистана и по 4000 долл. в соседние страны. Крестьяне от этого ежегодно получают примерно 900 млн долл. в виде дохода, торговцы внутри страны получают около 1,6 млрд долл. и еще 1,5 млрд зарабатывают те, кто занимается контрабандой героина за рубеж. Доля талибов остается предметом дискуссий и, по данным компетентных источников, колеблется между 70 и 500 млн долл., что в любом случае нельзя назвать большим куском пирога. Талибам достается от 2 до 12% из 4 млрд доходов наркоиндустрии»<sup>163</sup>.

К такому выводу в последние годы пришли и некоторые высокопоставленные американские чиновники. В своем выступлении перед

---

<sup>160</sup> UN Report Misleading on Afghanistan's Drug Problem // Foreign Policy in Focus, 05.11.2009; U. S. should deal firmly with Hamid Karzai on Afghan corruption // The Philadelphia Inquirer, October 18, 2009.

<sup>161</sup> Там же.

<sup>162</sup> Министр юстиции ИПА: Иностранцы причастны к трафику наркотиков. 16.03.2010, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>163</sup> Jonathan P. Caulkins, Jonathan P. Caulkins, and Mark A. R. Kleiman, Think Again: The Afghan Drug Trade. 01.04.2011, Foreign Policy URL:[www.foreignpolicy.com](http://www.foreignpolicy.com)



Конгрессом занимавший в то время пост специального представителя президента США в Афганистане и Пакистане Ричард Холбрук заявил: «Наркотики были важным, но не основным источником финансирования талибов. По данным нашей разведки, гораздо больше денег они получают из Персидского залива»<sup>164</sup>. Впрочем, подобные заявления американских политиков, по-видимому, делаются не с целью прояснить ситуацию.

Другие полагают, что к наркобизнесу причастна большая часть влиятельных чиновников афганского правительства, включая окружение самого президента. Например, газета «Нью-Йорк таймс» писала, что «президент Афганистана Х. Карзай при выдвижении своей кандидатуры на переизбрание на пост президента окружил себя разными фигурами, которые могли бы принести ему немало голосов — полевыми командирами, подозреваемыми в военных преступлениях, коррупции и прибыльной торговле опиумным маком»<sup>165</sup>.

В Вашингтоне считают, что уничтожение маковых полей мало к чему приведет, кроме роста недовольства местного населения. В связи с этим Ричард Холбрук в 2009 г. заявил, что политика США и коалиции в борьбе против наркотиков в Афганистане терпит неудачу, «она не принесла каких-либо результатов в деле ликвидации талибов, напротив, оставила афганских крестьян без работы и тем самым толкала людей в объятия группировок талибов»<sup>166</sup>. Далее он заявил, что США постепенно откажутся от уничтожения посевов в пользу оказания помощи крестьянам в производстве других видов сельскохозяйственных культур, добавив что «США впустую потратили сотни и сотни миллионов долларов на программы ликвидации посевов, хотя наши враги не крестьяне, выращивающие мак, а талибы»<sup>167</sup>. Подобные высказывания позволяют прийти к выводу, что американцы косвенно дают понять, что они не намерены активно противодействовать производству наркотиков, хотя утверждать, что США вообще не препятствуют производству и распространению наркотических культур, нельзя. Например, в мае 2009 г. совместно с афганскими силовыми ведомствами в провинции Гильменд было перехвачено свыше 18 т опия,

---

<sup>164</sup> Afghanistan drug policy will shift from eradicating opium poppy fields, Obama administration says. 27.06.2009, URL:[www.cleveland.com](http://www.cleveland.com)

<sup>165</sup> Accused of Drug Ties, Afghan Official Worries U. S. 26.08.2009, URL:[www.nytimes.com](http://www.nytimes.com)

<sup>166</sup> Afghanistan drug policy will shift from eradicating opium...

<sup>167</sup> Там же.

200 кг героина, 1 т гашиша, 72,7 т семян мака и химические вещества для изготовления героина<sup>168</sup>. Какими путями все эти компоненты (кроме опиума) попадают в Афганистан? Блокировка существующих каналов привела бы к резкому сокращению контрабанды наркотиков в страны ЦА и далее в Россию.

Афганские крестьяне и до 2001 г. жили в тяжелых социально-экономических условиях, не имели доступа к образованию, медицине, а международные организации из-за политики правительства талибов не могли оказывать населению необходимую помощь даже во время засухи или других стихийных бедствий. Между тем производство наркокультур в Афганистане никогда не достигало таких масштабов, как после 2001 г. И это при том, что страна ежегодно получает многомиллиардные средства на гуманитарные и экономические цели.

Кроме того, рост производства наркотических культур привел к ухудшению социальной ситуации в самом Афганистане. Главная внутренняя проблема, связанная с наркотиками в Афганистане, — появление и рост численности героиновых наркоманов среди афганского населения. С каждым годом все больше произведенных наркотических веществ употребляется внутри страны. Отметим, что в Афганистане раньше среди местного населения не было распространено пристрастие к наркотикам, как это наблюдается за последние годы, когда разрастается героиновая наркомания. Можно понять, что если нет медицинских препаратов и слаба система здравоохранения, то часто жители используют опиум в лечебных целях, другие — из беднейших слоев населения — притупляют им чувство голода. В итоге эти категории людей становятся наркозависимыми. Один из афганских источников по этому поводу пишет, что «когда в 2001 г. американцы захватили Афганистан, афганцы не были знакомы с такими словами как «героиншик» или «пудари» (от слова пудра)». Другие утверждают, что культура употребления героина в Афганистан проникла из соседних стран благодаря репатриантам, среди которых встречаются люди, пристрастившиеся в Иране и Пакистане к этому виду наркотиков.

Международные организации совместно с афганскими соответствующими органами власти приводят цифры, касающиеся употребления в стране наркотиков, особенно инъекционной наркомании.

---

<sup>168</sup> U. S. Counternarcotic Strategy in Afghanistan. A Report by the Senate Caucus on International Narcotic Control. One Hundred Eleventh Congress Second Session, July 2010. P. 20.

Встречающиеся в афганских СМИ и отчетах ООН цифры вызывают опасения. Согласно этим источникам, уже к 2005 г., в Афганистане было 920 тыс. человек, употреблявших различные виды наркотиков, в том числе 120 тыс. женщин<sup>169</sup>. Афганская официальная статистика в указанном году определила численность населения страны в 22,5 млн человек, т. е. доля наркозависимых составила 4,2% афганцев. Между 2005 и 2009 г. число наркоманов, употреблявших опиум и героин, выросло на 53% и 140% соответственно<sup>170</sup>.

Согласно последним данным статистики афганских служб, в стране в 2013 г. по меньшей мере было 1,3 млн наркоманов, т. е. 4,7% всего населения<sup>171</sup>. Многие полагают, что цифры занижены, так как в маленьких городах и населенных пунктах не все открыто говорят о своем пристрастии, особенно представители женского пола. Наибольшая часть наркоманов приходится на столичный регион, поскольку в основном репатрианты и перемещенные лица останавливались в Кабуле и его окрестностях. Если верить информации источников, ситуация в городе катастрофическая, ведь, по приблизительным данным, наркоманов среди горожан 720 тыс. — 18% всего населения столицы<sup>172</sup>. Афганское ведомство борьбы против наркотиков подсчитало, что в Кабуле в день потребляется 50 кг героина, 300 кг опиума и свыше 500 кг чарса (сока индийской конопли)<sup>173</sup>.

Власти США осознают степень наркоугрозы как для афганского общества, так и для войск коалиции в этой стране. Посол Вашингтона в Афганистане констатировал: «Выращивание мака и торговля им, без сомнения, имеют наиболее пагубные последствия для афганского общества — усиливается коррупция, подрывается легальная экономика и в то же время они способствуют мобилизации средств повстанцев»<sup>174</sup>.

---

<sup>169</sup> 1388 جدید 13 افغانستاند در مخدر مواد به معناد جلیون نیمه و ی ک (В Афганистане полтора миллиона наркозависимых). URL:<http://tkg.af/dari/report/health/342>

<sup>170</sup> Afghanistan Drug Use Survey 2013. P. 21.

<sup>171</sup> میکنند استفاده را مخدر مواد دلار سه ارزشد به روزانه افغانستاند در معناد هر (В Афганистане каждый наркозависимый ежедневного тратит три доллара на получение дозы) 24.12.2013, URL:<http://ariananews.af>

<sup>172</sup> 720 روز در مواد کیلوگرام 850 مصرف با کابل در معناد هزار (В Кабуле 720 тыс. наркозависимых в день употребляют 850 кг наркотиков) ۱۲ شور ۱۳۹۱ URL:<http://dailyafghanistan.com>

<sup>173</sup> Там же.

<sup>174</sup> U. S. Counternarcotic Strategy in Afghanistan. A Report by the Senate Caucus... P. 10–11.

На вопрос о причинах процветания афганской наркоиндустрии в постталибский период попытался ответить в своей статье Томас Швайх, бывший помощник руководителя Бюро по международной борьбе с наркотиками и правоохранительной деятельности госдепартамента США. Статья была опубликована в журнале «Нью-Йорк таймс» 27 июля 2008 г.<sup>175</sup> Более двух лет Швайх был непосредственным участником разработки и реализации программ борьбы с производством и распространением наркотиков в Афганистане и лично сам на местах руководил уничтожением маковых плантаций.

Обвиняя талибов в распространении наркотиков, автор в начале статьи заявляет, что не только они, но также Х. Карзай и его друзья из Пентагона несут ответственность за процветание афганского наркобизнеса. Т. Швайх пишет: «Враги Карзая в движении “Талибан” финансируют себя за счёт наркотиков, но точно так же это делают и многие из тех, кто его поддерживает. В то же время некоторые наши союзники по НАТО, — продолжает автор, — не очень-то обременяют себя борьбой с наркотиками, как и наше собственное министерство обороны — Пентагон, которое считает, что это дело других людей и к тому же оно должно решаться, когда закончится война»<sup>176</sup>.

Подобное мнение можно встретить в статьях и публикациях многих авторов как в России, так и за рубежом, однако Т. Швайх свои утверждения подкрепляет вескими доводами, указывая на вину самого правительства Афганистана: «Наиболее эффективным методом уничтожения посевов было бы распыление гербицидов с самолетов. Однако Карзай давно уже выступал против уничтожения посевов при помощи авиации, говоря, что это будет неправильно понято как распыление яда с неба. Он опасался, что воздушные полеты над полями приведут к сильному недовольству и он может потерять власть. Мы сочли этот аргумент странным, поскольку обработка полей с воздуха использовалась в ряде других стран без какой-либо серьезной негативной реакции общественности». Как видно, Т. Швайх не верит доводам Х. Карзая и считает их всего лишь предлогом для недопущения подобных мер.

Автор статьи, имевший доступ ко многим секретным документам и отчетам спецслужб США, а иногда на месте наблюдавший за про-

---

<sup>175</sup> Thomas Schweich. Is Afghanistan a Narco-state? 24.07.2008, URL:[www.nytimes.com](http://www.nytimes.com). Русский перевод текста можно посмотреть на сайте: Томас Швайх. Является ли Афганистан наркогосударством? URL:[www.antidrugfront.ru](http://www.antidrugfront.ru)

<sup>176</sup> Там же.

цессом, подводит итог: «По данным разведки, большая часть которых не засекречена, высшие должностные лица Афганистана глубоко вовлечены в торговлю наркотиками. Наркаторговцы подкупали сотни полицейских начальников, судей и других чиновников. Коррупция поразила самые верхние эшелоны афганской власти. Генеральный прокурор Абдул Джаббар Сабет, пламенный пуштун, который начал называемый им самим “джихад против коррупции”, сказал мне, — продолжает Т. Швайх, — и другим американским чиновникам, что у него есть список более чем двадцати высокопоставленных чиновников, которые были глубоко коррумпированы, а некоторые и напрямую связаны с торговлей наркотиками. Он добавил, что президент Карзай, тоже пуштун, дал, по политическим причинам, указание не преследовать этих людей»<sup>177</sup>.

Осуждая США, автор всю вину возлагает на Пентагон, который не только не хотел, но и всячески препятствовал работе агентства, возглавляемого Т. Швайхом. Высокопоставленные чиновники из Пентагона заявили, «что наркотики — безусловное зло, но борьба с ними — не приоритет для военных». Беда в том, что Пентагон не только не боролся против распространения наркотиков, но всегда препятствовал соответствующим структурам в их работе. Например: «Генерал-майор Бенджамин Фрикли, который командовал восточным фронтом, в 2006 г. запретил сотрудникам Управления и афганским наркополицейским действовать в Нангархаре — ключевой для наркаторговли провинции. Генерал заявил, что операции против наркотиков создают ему ненужные помехи при проведении боевых операций». А когда сам Т. Швайх был уполномочен заняться разработкой незасекреченной версии стратегии борьбы против наркотиков, к делу подключили парламентариев. «Почти сразу же бюрократы из Пентагона, особенно из отдела Южной Азии, подняли вой, — пишет Т. Швайх. — ... Чиновники Пентагона пытались не допустить публикации незасекреченной версии. Более того, два старших должностных лица Пентагона грозили мне отомстить, если мы предадим документ огласке»<sup>178</sup>.

Т. Швайх обвиняет и партнеров США по НАТО в пассивности, когда дело касается борьбы против наркотиков; он приводит также факты о деятельности самого близкого американского союзника — Великобритании, правительство которой в последние годы выделило

---

<sup>177</sup> Там же.

<sup>178</sup> Там же.

немало денег на эти цели, но при этом британские военные странно повели себя в Афганистане: «Хотя британский МИД активно поддерживал усилия, направленные на борьбу с наркотиками (за исключением воздушных налетов), британские военные были настроены в этом отношении даже более враждебно, чем американские. Британские силы, дислоцированные в провинции Гильменд, напечатали даже листовки и распространили радиорекламу, дабы широко оповестить местных преступников о том, что британские военные не препятствуют выращиванию мака»<sup>179</sup>.

И последний вопрос, на который можно найти ответ в указанной статье, — о зависимости между нищетой населения и наркоторговлей в Афганистане. Как сами афганские чиновники, так и некоторые международные специалисты на Западе считают, что именно бедственное положение афганских крестьян вынуждает их заниматься возделыванием наркотических культур. Но Т. Швайх придерживается иной точки зрения: «В конце 2006 г. ... мы получили ошеломляющую информацию: несмотря на некоторые успехи (в борьбе с наркопроизводством. — У. О.), в 2007 г. выращивание мака увеличится на 17% и будет сконцентрировано в южных районах страны, где шли наиболее жаркие боевые действия, а фермеры — самые богатые. Беднейшие фермеры Афганистана — те, кто живет на севере, востоке и в центре — воспользовались преимуществами антинаркотических программ и многие из них отказались от выращивания опиумного мака. Юг двинулся в обратном направлении»<sup>180</sup>.

И хотя из доклада ООН, касающегося наркотиков в Афганистане, также следует, что наркопроизводство никак не связано с нищетой<sup>181</sup>, афганские чиновники для получения финансовой помощи продолжали делать акцент именно на этой стороне вопроса<sup>182</sup>.

Из сказанного следует, что Афганистан получает от мирового сообщества значительную помощь на развитие, но нерешенных проблем по-прежнему достаточно. К концу 2009 г. в стране подытожили некоторые социально-экономические показатели. По индексу человеческого развития (уровень грамотности, образованности, долголетия, доступ к чистой питьевой воде и т. п.) из 182 стран мира Афганистан

---

<sup>179</sup> Там же.

<sup>180</sup> Там же.

<sup>181</sup> Afghanistan Opium Survey 2007. United Nations Office on Drugs and Crime. P. 20.

<sup>182</sup> Thomas Schweich. Is Afghanistan a narco-state...

занимал 181-е место<sup>183</sup>, а около половины населения страны жило на доход менее одного доллара в день<sup>184</sup>, и по сей день положение не изменилось. Иными словами, 12 миллионов жителей Афганистана живут за чертой бедности, из них примерно 3 млн — дети и еще около 2,4 млн — кормящие матери<sup>185</sup>; вес 39% детей в возрасте до 5 лет — ниже нормы для этого возраста; у 78% жителей нет доступа к чистой воде<sup>186</sup>, безработица составляет примерно 40%. Около 20% сельских хозяйств испытывает нехватку продовольствия, т. е. 3,2 млн афганцев недоедает. Еще 18%, или около 3 млн хозяйств относятся к категории ощущающих недостаток продуктов питания сезонно. В целом около 38% сельских хозяйств продолжает сталкиваться с проблемой хронической нехватки продовольствия<sup>187</sup>.

\* \* \*

После прихода к власти НДПА и дестабилизации политической обстановки началась деградация народно-хозяйственной системы Афганистана, но окончательный удар ей был нанесен в годы правления моджахедов, а затем ДТ. Темпы спада в экономике в 1979–1991 гг., были относительно низкие, с 1992 по 2001 г. они ускорились вследствие еще большей радикализации государственной политики, военных действий, разрушивших основы инфраструктуры, объекты промышленности и систему сельского хозяйства. К 2001 г. многолетние военно-политические потрясения и упадок экономики способствовали превращению Афганистана в главный мировой очаг производства опиума. Политические изменения, происшедшие после свержения режима талибов, привели к некоторой нормализации социально-экономической жизни, возвращению части перемещенных лиц и беженцев из соседних стран в места постоянного жительства.

---

<sup>183</sup> In Brief: Afghanistan slipping down UN human development index. — IRIN, 05.10.2009.

<sup>184</sup> Jon Bennett, Jane Alexander, Douglas Saltmarsh, Rachel Phillipson, Peter Marsden. Country Programme Evaluation... P. 5.

<sup>185</sup> Почти половина афганцев живет за чертой бедности. 24.10.2009, URL:www.pravda.ru

<sup>186</sup> Factsheet of Human Development Report 2009: Afghanistan ranked 181 out of 182 countries/UNDP. 05.10.2009; Afghanistan. National Human Development Report 2004. Security with a Human Face: Challenges and Responsibilities/United Nations Development Programme 2004; Afghanistan's Millennium Development Goals Report 2005.

<sup>187</sup> Afghanistan's Millennium Development Goals Report 2005. P. 14.

Некоторые сдвиги наблюдаются в хозяйственной жизни: ежегодно растут макроэкономические показатели, восстанавливается финансовая система, есть прогресс в развитии сельского хозяйства и других отраслей. Страна продолжает во всех областях зависеть от помощи из-за рубежа. Основные макроэкономические показатели, в частности ВВП в целом и в пересчете на душу населения, растут не столько за счет внутренних ресурсов, сколько благодаря внешним поступлениям, прекращение или сокращение которых может привести к резкой дестабилизации положения в стране.



## ГЛАВА II

# ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ (к началу 1990-х годов)

При рассмотрении экономических проблем Афганистана надо постоянно иметь в виду особенности его географического положения. Напомним: это горная страна, не имеющая прямого выхода к морю, расположенная в юго-западной части ЦА. Его территория, по разным оценкам, составляет 648<sup>1</sup> — 655 тыс. квадратных километров<sup>2</sup> (в афганских официальных источниках — 652 864 кв. км)<sup>3</sup>.

Афганистан граничит с шестью странами, самый протяженный участок границы — с Пакистаном: 2430 км. Вдвое меньше, но также велика граница с Таджикистаном — 1206 км, большая часть которой проходит по труднодоступным горным районам афганской провинции Бадахшан и таджикской Горно-Бадахшанской автономной области (ГБАО). Граница с Ираном и Туркменистаном — соответственно 936 и 744 км, с Узбекистаном — 137 км и Китаем — 76 км. Китай в силу сложности высокогорного рельефа на приграничных участках остается единственным из соседей, с которым Афганистан не имеет прямых путей сообщения.

Чтобы дать более точную оценку нынешнему состоянию производственной инфраструктуры Афганистана и определить дальнейшие перспективы, важно выявить особенности развития каждой отрасли с момента обретения страной независимости до прихода к власти моджахедов.

В начале XX в. на территории Афганистана, по разным данным, проживало от 4 до 7 млн человек, а сама страна считалась одной

---

<sup>1</sup> The Middle East and North Africa, 1976–77, L., 1976. P. 186.

<sup>2</sup> Давыдов А., Черняховская Н. Афганистан. М., 1973. С. 5; Афганистан сегодня... С. 5.

<sup>3</sup> Краткий статистический сборник... С. 2; Raphy Favre, Golam Monowar Kamal. Watershed Atlas of Afghanistan. Kabul, January 2004. P. 20; Afghanistan Statistical Yearbook 2009–10. P. 4.

из самых бедных на Среднем Востоке<sup>4</sup>. Социально-экономическая отсталость, отсутствие современных путей сообщения и какой-либо фабрично-заводской промышленности, крайне отсталая инфраструктура сельского хозяйства, социальной сферы и прочие факторы дали исследователям основание заключить, что темпы экономического развития Афганистана и в дальнейшем будут невысоки. А. Е. Снесарев, в частности, по этому поводу писал: «Что бы ни говорили англичане, какие бы фразы вы ни встречали о том, что это (Афганистан. — О. У.) — житница, что интересно было бы поднять эту страну, вы не должны этим обольщаться. Перед вами ясная картина, что в настоящем страна эта бедна, но, увы, — мы имеем историческое подтверждение, что она и раньше была и бедна, и неинтересна; мы можем даже сказать, что эта страна останется таковою и в будущем»<sup>5</sup>.

Экономическая отсталость Афганистана была обусловлена прежде всего его изолированностью. В то время как в начале XX в. соседние страны устремлялись к современным формам цивилизации, афганская экономика продолжала жить в отрыве от всех мировых достижений. Примитивный и замкнутый (натуральный) способ производства с исключительно аграрным укладом, с одной стороны, и полное отсутствие внешнеэкономических и иных видов связей с развитым миром — с другой, были тормозами ее развития. В то время как объемы торговли между странами и регионами ежегодно росли и открывались новые направления и маршруты доставки товаров, внутри самого Афганистана перевезти необходимый объем сельхозпродукции из одного региона в другой оставалось проблемой. Один из зарубежных авторов по этому поводу писал: «Афганистан до 1930-х гг. все еще находился на уровне средних веков. Великие армии и торговые караваны древних времен боролись за него, но современное развитие его проигнорировало, потому что начиная с XV в., когда стали преобладать морские пути, появились менее трудные проходы к Индии и Китаю, чем через Афганистан и холодный, высокий и опасный перевал Гиндукуша»<sup>6</sup>.

Действительно, по мере того как в мире развивался морской транспорт, торговые маршруты через территории стран, не имевших выхода к морю, утратили былое значение. Прокладка автомобильных и железных дорог некоторым из них во многом позволила компенсировать потери, но Афганистан не входил в число таких стран — он не только

---

<sup>4</sup> Давыдов А., Черняховская Н. Указ. соч. С. 16.

<sup>5</sup> Снесарев А. Е. Афганистан. М., 2002. С. 84.

<sup>6</sup> The Middle East and North Africa, 1976–77. L., 1976. P. 182.

не смог своевременно модернизировать свою наземную транспортную сеть, но и вообще эту страну «эра железных дорог обошла стороной»<sup>7</sup>.

После завоевания политической независимости в 1919 г. Афганистан более всего уделял внимание формированию национальной финансовой системы и освобождению внешней торговли из-под иностранного влияния — зависимости от всевластия индийских купцов. Предпринимались попытки создать современные отрасли производственной инфраструктуры.

Король Аманулла-хан, в 1928 г. посетивший с официальным визитом восточные и европейские страны, с некоторыми из них достиг соглашения о торгово-экономическом сотрудничестве, предоставлении кредитов на развитие народного хозяйства. В частности с правительством Германии было подписано соглашение о предоставлении кредита — 6 млн марок сроком на 8 лет для закупок техники, машин и оборудования, необходимых при создании и развитии предприятий в различных секторах национальной экономики. Король стремился насколько было в его силах поднять афганскую экономику на качественно новый уровень, но не успел воплотить в жизнь намеченные планы, поскольку в 1929 г. его свергли<sup>8</sup>.

В 30-х гг. государство с помощью частного капитала создало ряд смешанных компаний, занятых переработкой и производством сельскохозяйственной продукции, но «государственные средства все больше направлялись в те отрасли и области, в которые ввиду полного отсутствия финансовой отдачи или очень низкой рентабельности не было надежд привлечь частный капитал: прежде всего в дорожное строительство и, в известной мере, ирригационное строительство»<sup>9</sup>. Поскольку эти отрасли не интересовали частный капитал, а их развитие имело первостепенное значение для национальной экономики, государством для их подъема «в июне 1933 г. было даже создано министерство общественных работ»<sup>10</sup>.

Первые реальные попытки правительства комплексно развивать народное хозяйство Афганистана были предприняты к середине

---

<sup>7</sup> Там же.

<sup>8</sup> اروپا و آسيا کشور دوازده در شاه لاله اماند غازی س فر های . پیلیز انی و کیلا دین لاد عزیز 1306–1308. 1364 کتاب . 159–162. (Азиз-уд-дин Вакил Попалзай. Путешествия Гази Амануллах-шаха по двенадцати странам Азии и Европы. Кабул, 1364.)

<sup>9</sup> Гуревич Н. М. Экономическое развитие Афганистана (финансовые вопросы). М., 1966. С. 79.

<sup>10</sup> Там же.

40-х годов. В программе экономического развития, разработанной премьер-министром Шах Махмуд-ханом, планировалось опираться на экспортоориентированные отрасли сельского хозяйства. У Афганистана все еще не доставало собственных финансовых ресурсов, формируемых за счет внутренних источников. Для реализации намеченных программ глава правительства надеялся на финансовую поддержку США, однако получил намного меньше, чем ожидал<sup>11</sup>.

Понимая важность сельского хозяйства, в котором была занята наибольшая часть афганского населения и продукция которого много значила при формировании ВВП, учитывая также важность подъема автотранспорта как отрасли, обеспечивающей связь между провинциями и регионами, государство ежегодно увеличивало расходы на ирригационное и дорожное строительство. В 1948 г. на эти цели было выделено 94 млн афгани, или 24% расходной части бюджета, а в 1949 г. — уже 115 млн, т. е. 25% общих расходов, при том что в целом бюджетные расходы за эти годы выросли на 15%. В течение четырех лет наблюдалось увеличение ассигнований во все отрасли, и к 1952 г. финансирование ирригации и дорожного строительства достигло 279 млн афгани (34% всех расходов), а относительно 1948 г. выросло более чем вдвое<sup>12</sup>.

В 50-е годы при разработке пятилетних планов, определявших становление производственной инфраструктуры Афганистана, новый премьер-министр М. Дауд также обратился к США с просьбой о финансовой помощи. Американцы ответили, что готовы профинансировать только отдельные проекты, но не все объекты программы в комплексе. Тогда М. Дауд обратился к руководству СССР и получил необходимую сумму<sup>13</sup>.

Вопрос развития отраслей производственной инфраструктуры все еще оставался приоритетным для дальнейшего экономического развития страны, в эту сферу было направлено около 75% средств, отпущенных на реализацию первых двух афганских пятилетних планов (1956/57–1960/61 и 1962/63–1966/67 гг.). В частности, на развитие отраслей транспорта и связи в первой пятилетке было выделено 5,1 млрд афгани (54,2% от общего). Во второй пятилетке сумма была увеличена почти в два раза и составила 9,6 млрд от общих ассигнований, но ее доля умень-

---

<sup>11</sup> The Middle East and North Africa, 1976–77. L., 1976. P. 182.

<sup>12</sup> Гуревич Н. М. Экономическое развитие... С. 87.

<sup>13</sup> The Middle East and North Africa, 1976–77. L., 1976. P. 182; Коргун В. Г. Афганистан: политика и политики. М., 1999. С. 24–25.

шилась до 39%. Уже к третьей пятилетке вложения в другие отрасли, в частности материального производства, пропорционально выросли, а суммы, отпущенные на развитие инфраструктуры, сократились<sup>14</sup>.

По итогам трех пятилетних планов в Афганистане виден явный прогресс, произошли структурные сдвиги во всех отраслях национальной экономики. В ходе реализации планов были построены автомобильные дороги с бетонным и асфальтовым покрытием, в несколько раз увеличена мощность электростанций, возросла добыча каменного угля<sup>15</sup>. Кроме того к концу третьей пятилетки уже существовало «2780 км дорог с покрытием, два международных и 29 внутренних аэропортов, построены плотины и мосты, число зарегистрированных грузовиков в Кабуле увеличилось с 16 тысяч в 1962 до 52 тысяч в 1971 г. Производство электроэнергии увеличилось до 422,6 млн кВт·ч, т. е. выросло в девять раз»<sup>16</sup>.

К концу 60-х годов объем продукции производственной инфраструктуры намного вырос. В частности, с 1961 по 1969 г. в столь важной отрасли, как энергетика, производство увеличилось в 5,3 раза, в области транспорта и связи — примерно в два раза<sup>17</sup>.

Поскольку на развитие и модернизацию народного хозяйства, тем более на осуществление трех пятилетних планов у Афганистана не хватало собственных средств, он вынужден был обращаться за помощью к более развитым странам. Многие государства Европы и США по различным каналам оказали Афганистану финансовую и техническую поддержку. Однако наибольшая часть займов, кредитов, грантов и техники была предоставлена СССР. Только в годы первого пятилетнего плана объем советской помощи Афганистану составил 166 млн долл. (из них 38 млн — дары, 128 млн — льготные кредиты), т. е. 70% всей иностранной помощи Афганистану<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> Economic Bulletin for Asia and the Far East, 1971, № 3. P. 24; Давыдов А., Черняховская Н. Указ. соч. С. 31; Гуревич Н. М. Внешняя торговля Афганистана в новейшее время. М., 1981. С. 170; Ежов Г. П. Проблемы восстановления афганской экономики // Афганистан на переходном этапе (сентябрь 2001 — июнь 2002 г.). М., 2002. С. 90.

<sup>15</sup> Зарипов Ш. Второй пятилетний план экономического развития Афганистана (1962/63–1966/67) // Проблемы экономики и истории стран Ближнего и Среднего Востока. М., 1966. С. 130–138.

<sup>16</sup> The Middle East and North Africa, 1976–77. L., 1976. P. 183.

<sup>17</sup> Background Paper for UNDP Programme 1972–1976 by B. Jorn Olsen, Resident Representative. Kabul, 1971. Annex 1: A.

<sup>18</sup> Гуревич Н. М. Экономическое развитие Афганистана... С. 238–239.

Таблица 2.1

**Рост ВВП Афганистана,**  
*млн афгани (в ценах 1965 г.)*

Отрасль	1961 г.	1963 г.	1965 г.	1967 г.	1969 г.
Сельское хозяйство	27750	27972	28196	28300	29117
Энергетика	200	249	312	583	1070
Транспорт и связь	750	875	1020	1178	1450
Всего ВВП	50250	52090	54122	56284	60086

Источник: Background Paper for UNDP Programme 1972–1976 by B. Jorn Olsen, Resident Representative. Kabul, 1971. Annex 1:A.

По имеющимся данным, объем финансовой помощи Советского Союза афганской стороне по состоянию на 1966 г. (конец второго пятилетнего плана), составил 600 млн долл. Вторым после СССР в отношении помощи Афганистану были США, вложившие к тому времени в экономику страны около 350 млн долл.<sup>19</sup>

Таблица 2.2

**Фактические расходы при реализации  
трех пятилетних планов и источники  
их финансирования, млрд афгани**

Источники	I (1957–1961)		II (1962–1966)		III (1967–1971)	
	Сумма	%	Сумма	%	Сумма	%
Внутренние источники	0,98	8,7	5,6	22,4	5,8	28,3
Зарубежная помощь:						
финансы	7,67	74,1	16,1	64,4	9,8	47,2
товары	0,79	7,6	2,9	11,6	3,75	18,1
инвестиции	1	9,6	0,4	1,6	1,4	6,7
Всего	10,44	100	25	100	20,75	100

Источник: Noorzooy M. S. Planning and Growth in Afghanistan. World Development. 1976, Vol. 4, No 9. P. 762.

В целом за время реализации трех пятилетних планов с 1957 по 1972 г. Советский Союз предоставил Афганистану свыше

<sup>19</sup> Area Handbook for Afghanistan. Washington, 1973. P. 348–353.

900 млн долл., что составляло около 60% всей внешней помощи<sup>20</sup>. Иначе говоря, в среднем на реализацию каждого из трех планов советская сторона по разным каналам вложила по 300 млн долл. СССР существенно активизировал свою экономическую политику в Афганистане в 70-е годы. Благодаря помощи советских специалистов и советскому капиталу в этой стране в 1971 г. было построено свыше 60 различных объектов, а к 1975 г. их число выросло более чем в два раза<sup>21</sup>.

С 1966 по 1969 г. иностранная помощь Афганистану сократилась примерно вдвое (с 101,5 млн до 54,2 млн долл.). В 1966 г. внешняя финансовая помощь покрывала 52% общих расходов, главным же образом оказывалась техническая поддержка строящихся объектов и в меньшей степени помощь выражалась в поставках потребительских товаров. Остальная часть бюджетного дефицита покрывалась за счет займов Национального банка — «Ды Афганистан банк» и дополнительной эмиссии бумажных денег<sup>22</sup>.

После государственного переворота 1973 г., свержения монархии и объявления Афганистана республикой президент и премьер-министр М. Дауд продолжил курс на развитие всех сфер экономики с упором на отрасли инфраструктуры. В принятом специальном бюджете 1975 г. объем инвестиций в эти сферы был намного увеличен, в частности, бюджетные ассигнования на развитие транспорта и связи выросли на 100%<sup>23</sup>.

Таким образом, к концу 70-х годов развитие отраслей производственной инфраструктуры ускорилось. По официальным данным, в аграрной сфере, успехи которой непосредственно зависят от состояния системы ирригации, в 1978 г. работало 2758 тыс. человек, т. е. 69,6% всех занятых. Число занятых в сферах транспорта и связи в течение 70-х годов увеличилось многократно, что свидетельствует о темпах развития этих отраслей. В 1971 г. в них по всей стране работало всего 30 тыс.<sup>24</sup> человек, к 1978 г. — уже 115,1 тыс., а к 1979 г. — 121,3 тыс.<sup>25</sup>

<sup>20</sup> The Middle East and North Africa, 1976–77. L., 1976. P. 182.

<sup>21</sup> Рашидов Р. Т. СССР — Афганистан. 70-е годы. Ташкент, 1981. С. 17.

<sup>22</sup> Глугодед В. С. Экономическое развитие Афганистана. Бюллетень иностранной коммерческой информации. № 3 (3579), 16 марта 1971. С. 2.

<sup>23</sup> Реферативный сборник «Экономика промышленности». М., 1975. С. 90.

<sup>24</sup> The Middle East and North Africa, 1976–77. L., 1976. P. 188.

<sup>25</sup> Краткий статистический сборник состояния... С. 35–36.

Таблица 2.3

### Импорт продукции для нужд отраслей инфраструктуры, млн долл.

Товар	1976 г.	1978 г.	1980 г.	1982 г.	1984 г.	1985 г.
Средства дорожного транспорта	19,1	42,3	72,9	86,7	100	147,7
Средства воздушного транспорта	9,5	4,4	2,6	127,3	204,4	90,3
Электрические машины	11	15,9	17,8	19,9	26,8	23,9
Энергосиловое оборудование	2,4	9,5	8,8	11,6	18,4	21,5
Оборудование связи	4	11,7	8,6	15,8	14,9	13,2

Источник: Карпов Н. А. Афганистан. Рынок машин и оборудования развивающихся стран Азии. Бюллетень иностранной коммерческой информации. Приложение № 8. ВНИКИ, 1989. С. 5.

После введения в Афганистан советских войск темпы экономического развития во всех направлениях замедлились. Афганские власти, однако, при активной помощи СССР продолжали вкладывать средства в развитие экономики, в частности инфраструктуры, закупать необходимые машины и оборудование. Основным поставщиком техники в сферы автотранспорта, энергетики, авиации, геологоразведочных работ, установок для бурения и эксплуатации нефтяных скважин был СССР<sup>26</sup>.

Экономическая политика правительства ДРА, направленная на реформу, развитие и модернизацию национальной экономики, нашла свое отражение в разработанных двух новых пятилетних планах социально-экономического развития (1979/80–1983/84 и 1986/87–1990/91). Но при их выполнении, как и в предыдущие пятилетки, власти столкнулись с нехваткой внутренних источников финансирования и необходимостью привлечения иностранных средств<sup>27</sup>.

<sup>26</sup> Давыдов А. Д., Очильдиев Д. Я. СССР и развивающиеся страны (поддержка освободительной борьбы и значение опыта преобразований в советских среднеазиатских республиках на примере советско-афганских отношений). Ташкент, 1984. С. 87–88.

<sup>27</sup> Об этом подробнее см. Карпов Н. А. Современные тенденции внешней торговли Демократической Республики Афганистан/Всесоюзный ордена трудового красного знамени научно-исследовательский конъюнктурный институт МВТ (бюллетень иностранной коммерческой информации). М., 1982. С. 79–91.



Таблица 2.4

**Финансирование бюджета развития Афганистана  
на 1987 г. и доля отраслей инфраструктуры,  
млн афгани**

Отрасль	Внутренние источники	Иностранные источники	Всего
Ирригация	1326,5	16,453	2149,15
Энергетика	434	11,783	1023,15
Транспорт:	1678,1	16,31	1694,41
Надземный	1354,7	12,56	1982,7
Воздушный	332,384	3,75	519,884
Связь	938,3	19,795	1928
Всего	13 000	195,077	22 753,8

Источник: Материалы государственного плана экономического и социального развития Демократической Республики Афганистан на 1366 год. (март 1987 г. — март 1988 г.). Том IV (Показатели по капитальным вложениям и капитальному строительству). Кабул, май, 1987, Саур, 1366 г. С. 11.

Советский Союз, как уже было сказано, продолжал оказывать помощь стране в реализации экономических программ. В бюджете развития Афганистана 1987 г. сумма, предоставленная СССР, составила 84,1% общих финансовых ресурсов, полученных из внешних источников. Чуть больше 10% средств поступило от других стран социалистического лагеря, остальная помощь была предоставлена ООН и странами несоциалистической ориентации<sup>28</sup>. Дефицит бюджета в 1987 г., составлявший 42%, говорит о масштабах социально-экономических проблем и затруднительном положении афганского правительства. Внутренние источники финансирования дали всего 57% необходимой суммы бюджета, а иностранная помощь — менее 1% (см. табл. 2.4).

Падение просоветской власти в 1992 г. стало новой точкой отсчета для экономики Афганистана, но только в направлении регресса. Гражданская война, разрушив все основы народного хозяйства, снова отбросила страну на уровень развития 50-х годов.

<sup>28</sup> Материалы государственного плана экономического и социального... Том IV. С. 48.

## Транспорт

К 20-м годам XX в. Афганистан не то что не обладал современной транспортной системой, но кроме асфальтированной дороги для королевского автомобиля в Кабуле в стране не было и признаков транспортной инфраструктуры. Точную характеристику афганским дорогам того времени дал А. Е. Снесарев, писавший, что «во всякой современной стране приходится пути сообщения рассматривать по трем видам: железнодорожные, водяные и обыкновенные, т. е. грунтовые, но Афганистан столь беден и отстал, что первые два вида у него отсутствуют: он не имеет ни железнодорожных, ни водяных путей», а обыкновенные дороги в свою очередь «по своему устройству примитивные; страна располагает тем, что послала природа и в каком виде послала»<sup>29</sup>.

Афганистан располагал только труднопроходимыми караванными тропами, которые на протяжении столетий соединяли его северную часть с южной и далее с другими странами региона. Высокогорные массивы и хребты разделили страну на отдельные, самостоятельные, изолированные друг от друга автономные хозяйственные системы, препятствуя их интеграции. Не всегда и не все крестьяне имели возможность в пределах Афганистана продавать плоды своего производства. Когда в одном регионе получали избыточный урожай зерна, в другом — ощущался острый его дефицит, и отсутствие современных путей сообщения не позволяло восстановить ценовое равновесие на местных рынках.

Вследствие того что население росло, отчасти увеличивался вывоз сельскохозяйственной продукции, спрос на нее повышался. В этих условиях караваны были не в состоянии поставлять необходимое количество товара на региональные рынки, поэтому цены на сельскохозяйственную продукцию по провинциям резко различались. Советский исследователь Н. Днепровский, посетивший Афганистан в середине 20-х годов, обратил внимание на проблему изолированности районов друг от друга. Он, в частности, писал: «В настоящее время между Байкизом и долиной Герируда почти нет никакой экономической связи, и влияние одного района на другой — минимальное. Отсутствие экономической связи между этими двумя районами не может рассматриваться как исключение; все остальные районы Афганистана, и даже отдаленные части районов ... в той или иной

---

<sup>29</sup> Снесарев А. Е. Указ. соч. С. 185, 199.

мере оторваны друг от друга, почти никакого влияния друг на друга не оказывают и сплошь и рядом перераспределяют внутри себя то, что сами производят»<sup>30</sup>.

Отсталость транспортной отрасли отрицательно сказывалась и на торгово-экономических связях Афганистана с внешним миром. Для этого, конечно, существовали и внешнеполитические причины, но при более развитой системе автотранспорта товарооборота на внутреннем и внешнем рынках мог быть больше. Афганистан в пределах своих возможностей экспортировал сельскохозяйственную продукцию и импортировал промышленные товары. Товарооборот по всем направлениям рос медленно. В среднем в 1911–1915 гг., например, общий объем внешней торговли Афганистана составил 15,4 млн долл., а к 1924/25 г. он увеличился всего до 16,8 млн, т. е. за 10 лет вырос всего на 9%<sup>31</sup>.

Развитие транспортной отрасли способствовало становлению единого социально-экономического пространства на территории Афганистана, — поскольку для более богатых сельскохозяйственной продукцией регионов открылась возможность сбывать свой товар на рынках других, относительно бедных провинций. Таким образом, можно утверждать, что, хотя афганская транспортная система, особенно автодорожная, все еще была далека от идеала, достигнутые в этой области скромные успехи принесли заметную выгоду всей афганской экономике. Это объясняется тем, что именно «в условиях усилившегося дорожного строительства и развития автотранспорта афганскому торговому капиталу оказалось под силу сломать традиционную замкнутость местных рынков и производить операции в рамках общенационального рынка»<sup>32</sup>.

### *Автодорожный транспорт*

Автотранспортная система Афганистана, как и национальная экономика в целом, на протяжении всех лет независимости развивалась медленно. Причиной тому послужила прежде всего нехватка

---

<sup>30</sup> Цит. по: Гуревич Н. М. Проблемы сельскохозяйственного производства в Афганистане // Народы Азии и Африки. 1979, № 2. С. 32.

<sup>31</sup> Гуревич Н. М. Внешняя торговля Афганистана в новейшее время. М., 1981. С. 25.

<sup>32</sup> Давыдов А. Д. Развитие капиталистических отношений в земледелии Афганистана. М., 1962. С. 12.

внутренних источников финансирования для приспособления караванных путей к колесному движению. Суть проблемы заключалась в том, что начиная со времени правления эмира Амануллы-хана, в Афганистане не было такой отрасли экономики или социальной сферы, которая отвечала бы самым элементарным нормам и требованиям того времени.

Первые автомобили, равно как и автомобильные дороги, в Афганистане появились в начале XX в., но до провозглашения Амануллой-ханом независимости отрасль развивалась медленно. Исследователи, изучающие становление афганского автотранспорта, выделяют три следующие этапа его развития<sup>33</sup>:

1. 20-е годы — середина 50-х.
2. Середина 50-х — начала 70-х.
3. Начало 70-х годов — 1992 г.

На первом этапе в стране было всего несколько автомобилей, а грунтовая автодорога соединила друг с другом только такие важные города, как Кабул, Кандагар и Чарикар. «Горная страна была лишена колесных дорог, и вся транспортировка грузов осуществлялась с помощью вьючных животных. Транспортные расходы были в этих условиях чрезвычайно высокими, и страна в лучшем случае представляла собой сумму многочисленных местных рынков»<sup>34</sup>.

Правительство Амануллы-хана предприняло первые попытки соединить провинции друг с другом, начать строительство автодорог, открыть транспортное сообщение между крупными населенными пунктами, обеспечить для них связь со столицей, а затем и со всеми остальными провинциями. К концу 20-х годов в Афганистане появились первые примитивные колесные дороги, соединившие его с соседними странами и открывшие сообщение между некоторыми главными регионами и крупными городами<sup>35</sup>.

Потребность в ускорении развития транспортной инфраструктуры особенно ощущалась в 30-е годы, когда афганское правительство на средства государственного и частного капитала создало несколько компаний, занятых обработкой сельскохозяйственной продукции и производством текстиля. На севере и северо-востоке, считающихся

---

<sup>33</sup> Махмудов Э. Р. Транспорт современного Афганистана (некоторые экономические проблемы). М., 1983. С. 20.

<sup>34</sup> Гуревич Н. М. Проблемы сельскохозяйственного производства в Афганистане // Народы Азии и Африки. 1979, № 2. С. 32.

<sup>35</sup> Гуревич Н. М. Экономическое развитие Афганистана... С. 70.

житницей страны, в те годы начала развиваться фабрично-заводская промышленность, занятая переработкой продукции сельского хозяйства, а затем в этих районах стали добывать каменный уголь. Естественно, это потребовало и соответствующего развития транспортного сообщения с центром и соседними странами, откуда транзитом поступали необходимая техника и оборудование для заводов и фабрик. Первоначально работы, состоявшие в приспособлении караванных троп для автомобильного движения, велись примитивными методами исключительно вручную и на средства государственного бюджета, а у самого правительства не было специальных государственных программ дорожного строительства<sup>36</sup>.

Хотя Афганистан в нынешних его границах и представлял собой единую страну, в те годы каждый его регион был экономически самостоятельным. Город Мазари-Шариф, по существу считающийся северной столицей Афганистана, до 30-х годов не имел автотранспортного сообщения с Кабулом, и только в 1933 г. были соединены между собой автомобильной дорогой эти два стратегически важных для страны центра<sup>37</sup>.

С открытием транспортного сообщения между регионами и провинциями Афганистана экономическая ситуация изменилась и последствия этих перемен разные группы населения ощутили по-разному. Например, после того как в 30–40-е годы через Шикарийский перевал была сооружена первая грунтовая автомобильная дорога, соединившая северо-восток страны с Кабулом, это привело к изменению цен на товары первой необходимости. Во-первых, у местных земледельцев появилась возможность вывозить свою продукцию, особенно рис, за пределы провинций и даже региона, причем крупные владельцы земельных участков от этого получали большие выгоды, чем мелкие и средние. Во-вторых, предложение сельскохозяйственной продукции на внутреннем региональном рынке сократилось из-за увеличения вывоза, и это привело к повышению цен на рис в самих рисоводческих районах. Но с другой стороны, цены на товары, поступавшие раньше из центральных провинций на рынки этих районов, заметно снизились. Другими словами, с экономической точки зрения, открытие этой и других автодорог как для регионов в отдельности, так и всего Афганистана в целом имело большое положительное значение. Автомобильное сообщение способствовало «становлению единого

---

<sup>36</sup> Махмудов Э. Р. Транспорт современного Афганистана... С. 22.

<sup>37</sup> Гуревич Н. М. Экономическое развитие Афганистана... С. 79.

внутреннего рынка Афганистана» — выравниванию цен на рынках разных регионов и провинций страны<sup>38</sup>.

К 40-м годам главные провинции и города Афганистана постепенно были соединены между собой грунтовыми автодорогами, но более отдаленные поселения еще долго оставались в естественной изоляции, поскольку у государства не было средств для решения этой проблемы. Особенно это касалось провинции Бадахшан, где в зимний сезон из-за снежных лавин и обвалов дороги и тропы закрывались на два-три месяца, а для высокогорных районов даже летом поддерживать связь с административным центром г. Файзабадом и соседними провинциями было затруднительно. Первая шоссейная автомобильная дорога между г. Файзабадом и другими провинциями, была построена в конце 40-х годов. Тогда все основные районы и административные центры Северо-Востока Афганистана получили возможность транспортного сообщения с северными и центральными провинциями<sup>39</sup>.

Несмотря на некоторые успехи в дорожном строительстве, промышленный сектор северного и северо-восточного регионов наряду с сельским хозяйством все еще нуждался в дальнейшем совершенствовании автодорог и развитии отрасли автомобильного транспорта. Основными потребителями продукции горнодобывающей и обрабатывающей промышленности названных регионов (помимо самих провинций) были центральные и южные районы страны.

Одной из основных проблем промышленного сектора в 40–50-е и последующие годы оставалась транспортировка товаров в указанные регионы. Себестоимость продукции горнодобывающей и обрабатывающей промышленности на местах была довольно низкой, но из-за больших транспортных издержек, вызванных плохим состоянием дорог, она многократно возрастала. Кроме того, недоставало грузовых автомобилей, необходимых для транспортировки товаров, что также осложняло проблему перевозки<sup>40</sup>. Таким образом, достиг-

---

<sup>38</sup> Давыдов А. Д. Развитие капиталистических отношений... С. 17–18; Махмудов Э. Р. Транспорт современного Афганистана... С. 160.

<sup>39</sup> Давыдов А. Д. Некоторые проблемы сельского хозяйства Афганистана // Экономика сельского хозяйства. М., 1963. № 8. С. 116; Махмудов Э. Р. Транспорт современного Афганистана... С. 121.

<sup>40</sup> Ежов Г. П. Развитие экономики Афганистана в период первого пятилетнего плана (1956/57–1960/61) (рукопись кандидатской диссертации). М., 1968. С. 164; Черняховская Н. И. Развитие промышленности и положение рабочего класса Афганистана. М., 1965. С. 78; 122–123.

нутый к 50-м годам уровень развития автотранспортного сектора не отвечал всем требованиям отраслей производственной сферы того времени. В пределах самих районов до конца 40-х годов для доставки промышленной или сельскохозяйственной продукции до места назначения или перевозки сырья на склады предприятий использовали вьючных животных и прибегали к услугам кочевых племен<sup>41</sup>.

Автомобильный парк Афганистана за рассматриваемые годы тоже постепенно развивался, но так же медленно, как и строительство автодорог. Первые автомобили в стране появились за десять лет до независимости — еще при эмире Хабибулле-хане в 1909 г.<sup>42</sup> В автопарке Афганистана тогда насчитывалось всего 40 автомашин. К 1932 г. их число выросло в десять раз и составило 400 (из них 240 грузовых, 140 — легковых и 20 автобусов). В последующие годы темпы развития автомобильного транспорта возросли, и к 1938 г. афганский автопарк располагал уже 2,2 тыс., а к 1939 г. 3,1 тыс. машин<sup>43</sup>.

Развитие транспортного сектора экономики Афганистана ускорило с 50 г-х годов, когда правительство М. Дауда занялось разработкой комплексной программы экономического развития страны. За время трех пятилетних планов, как было показано выше, благодаря существенным вложениям в отрасль транспорта увеличилась общая протяженность магистральных и основных провинциальных асфальтированных дорог, было налажено сообщение с отдаленными районами, глухими сельскими местностями.

Отметим, что именно препятствия, мешавшие развитию энергетики, системы ирригации и фабрично-заводской промышленности вынудили страну первым делом заниматься улучшением состояния действовавших автодорог, строительством новых. В некоторых случаях компании-подрядчики при строительстве конкретного объекта были вынуждены тратить дополнительное время и ресурсы на прокладку автодорог, что не всегда входило в их непосредственную задачу. Например, «чтобы поставлять тяжелое оборудование из США в долину Гильменд для строительства ирригационной системы, компания-подрядчик «Моррисон-Надсен», прежде чем приступить к основным

---

<sup>41</sup> Давыдов А. Д. Развитие капиталистических отношений... С. 84–86; Дунин С. М. По Афганистану, Пакистану, Индии. М., 1954. С. 27–29.

<sup>42</sup> Мир Гулам Мухаммад Губар. Афганистан на пути истории (Афганистан дар масир-и тарих). М., 1987. С. 27.

<sup>43</sup> Давыдов А. Д. Развитие капиталистических отношений... С. 5; Махмудов Э. Р. Транспорт современного Афганистана... С. 24–25.

строительным работам, занималась реконструкцией автодороги Чаман — Кандагар и Кандагар — Гиришк»<sup>44</sup>.

До 50-х гг. все дорожно-строительные работы, за исключением тех, которые выполнялись по контракту с компанией «Моррисон-Надсен», велись государством. Несмотря на то что Афганистан все еще экономически сильно отставал от соседей, эти усилия привели к некоторым положительным изменениям в хозяйственных связях населения. За рассматриваемые десятилетия в стране произошла товаризация сельского хозяйства: в разных районах страны крестьяне ориентировались на выращивание определенной товарной культуры.

К этому моменту общая протяженность афганских грунтовых и гравийных дорог составляла 15 тыс. км, из которых только 6,2 тыс. были гравийными, пригодными для движения транспортных средств. Из этих дорог только чуть больше половины, а точнее 3,7 тыс. км, использовались круглый год<sup>45</sup>. Финансовые средства на дорожные работы были предоставлены зарубежными странами. От США и СССР в частности, Афганистан получил кредиты по 2,3 млн и 2,1 млн долл. соответственно на закупку тяжелой техники для дорожно-строительных работ<sup>46</sup>.

Состояние автомобильного сообщения по-прежнему отражали цены на сельскохозяйственные товары в разных регионах страны, а в ценах все еще наблюдался большой разброс. Например, в 1955 г. один сир (7 кг) пшеницы в Кабуле стоил в три раза дороже (21 афгани), чем в провинции Маймана (7 афгани)<sup>47</sup>. Многие автодорожные проекты, особенно разработанные в соответствии с пятилетними планами, были рассчитаны на транспортировку каменного угля и других видов минеральных ресурсов в пределах страны<sup>48</sup>.

Развитие транспорта способствовало решению проблемы трудоустройства, что особенно важно, когда у подавляющей части населения нет определенной квалификации. Например, в 1964 г. на строительстве автодороги Торгунди — Герат — Кандагар работало свыше 13,7 тыс. человек, туннеля Саланг — 9,3 тыс., моста в провинции Нангархар — 2,1 тыс., автодорогу Кабул — Кандагар строили 3,3 тыс., Кабул — Торхам — 3,1 тыс.,

---

<sup>44</sup> Lloyd Baron, David Levintow. Sector Analysis Helmand-Arghandab Valley Region. February, 1973. P. 12.

<sup>45</sup> Wilber D.N. Afghanistan... С. 193; Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и внешняя торговля. М. 1962, С. 65.

<sup>46</sup> Economic Survey of Asia and the Far East, 1955. Bangkok, 1956. P. 51.

<sup>47</sup> Там же. С. 52.

<sup>48</sup> Survey of... P.58.



Доши — порт Шерхан — 4,6 тыс., Кабул — Джабаль-ус-Сирадж — 2,2 тыс., Пули-Хумри — Мазари-Шариф — Шибирган — 886 человек. На прокладке автодорог Пакии трудились 885 человек, порта Шерхан — 93<sup>49</sup>.

Ввиду растущего спроса государственных учреждений и предпринимателей на транспортные средства, особенно грузовые, в стране возникли и стали развиваться специализированные автотранспортные компании. Со временем появились частные и смешанные частно-государственные транспортные общества, занимавшиеся перевозкой пассажиров и транспортировкой грузов. Эти компании сначала обслуживали исключительно нужды внутреннего рынка, но впоследствии получили доступ к транзитной транспортировке грузов по территории своей страны. Когда в 1969 г. торговля Советского Союза с Пакистаном стала вестись транзитом через Афганистан, — транспортировку грузов из Кушки до афгано-пакистанской границы взяли на себя по контракту афганские компании. А таких компаний с 1957 г. в стране действовало уже 55<sup>50</sup>.

Автомобильная дорога с севера и северо-востока через Шикарийское ущелье облегчила жизнь страны, однако в зимний период она часто закрывалась, поскольку пролегла по труднопроходимым горным участкам. Кроме того, из-за больших транспортных издержек намного увеличивалась себестоимость перевозки грузов. Ввиду всех этих проблем, афганское правительство решило при всесторонней помощи СССР проложить тоннель через перевал Саланг, и к 1964 г. строительство было завершено. Новый тоннель длиной 2676 м сократил путь Кабул — Пули-Хумри на 180 км. Автомобильная дорога с асфальтобетонным покрытием соединила Кабул по кратчайшему маршруту с границей нынешнего Таджикистана в районе порта Шерхан. Ее длина от порта до района Доши составляет около 214 км, а до Кабула — 399 км. В районе г. Кундуз через реку Ханабад был сооружен мост длиной 120 м. С помощью советской стороны была также построена запланированная во втором пятилетнем плане шоссейная дорога Пули-Хумри — Мазари-Шариф — Шибирган длиной в 321 км<sup>51</sup>.

---

<sup>49</sup> Экономический обзор за 1964–65 гг. Исследовательско-статистический отдел Министерства планирования. Кабул, август 1965. С. 14.

<sup>50</sup> Давыдов А. Д. Развитие капиталистических отношений... С. 5.

<sup>51</sup> Гуревич Н. М. Экономическое развитие Афганистана... С. 115; 242; Махмудов Э. Р. Транспорт современного Афганистана... С. 30–31; Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и... С. 70; Аристова Л. Б. Особенности развития производственной и социальной инфраструктуры в Афганистане в 50–70-х годах. М., 1984 (рукопись депонирована в ИНИОН). С. 77; Георгиев Г. П. Советская техническая помощь

Реализация проекта «Саланг» имеет огромное значение в экономической жизни Афганистана. Во-первых, северный и северо-восточный регионы соединились с центром кратчайшей автодорогой, обеспечивающей круглогодичное транспортное сообщение. Во-вторых, сокращение длины и улучшение качества автодороги привело к снижению транспортных издержек промышленных предприятий, перевозящих свою продукцию в разные районы страны, а также организаций, занятых импортом из СССР товаров в столицу Афганистана и другие провинции.

О темпах развития автотранспорта за эти годы можно судить и по некоторым другим показателям. Прежде всего, заработная плата в некоторых транспортных организациях была выше, чем во многих других сферах афганской экономики. Например, в 1954 г. рабочие на предприятиях ремонта транспортного оборудования получали 5850 афгани, что на 40% выше, чем в среднем по промышленности, а к 1962 г. зарплата ремонтников выросла примерно в два раза — до 10680 афгани. Среди 12 сфер занятости средняя зарплата в отрасли была, после энергетики, самой высокой<sup>52</sup>.

Другим крупным транспортным проектом, реализованным при содействии СССР, было сооружение автомагистрали Кушка — Герат — Кандагар с бетонным покрытием протяженностью 680 км, соединившей Советский Союз с другим важным афганским городом — Кандагаром. На эти цели советская сторона выделила Афганистану безвозмездно 140 млн долл. По мнению некоторых специалистов, эта дорога для СССР имела стратегическое значение, поскольку она давала возможность при необходимости за короткий срок достигнуть пакистанской границы<sup>53</sup>.

Сама магистраль Кушка — Герат — Кандагар местами на сложных участках, нуждалась в дополнительных дорожных сооружениях. Соответственно, на ней было построено 37 мостов (средних и малых размеров), 189 железобетонных прямоугольных труб (общей длиной 4521 м, 1504 круглые железобетонные трубы (29 902 м), 68 железобетонных дюкеров для стока арычных вод (1819 м), 61 бетонный лоток для стока ливневых вод (10 149 м)<sup>54</sup>.

---

Афганистану // Краткие сообщения Института востоковедения. Вып. XXXVII. М., 1960. С. 40–41.

<sup>52</sup> Экономический обзор за 1964–65 гг. Исследовательско... С. 15.

<sup>53</sup> Магистраль дружбы. Душанбе 1965 г. С. 9; Area Handbook for Afghanistan. Washington, 1973. P. 352.

<sup>54</sup> Магистраль дружбы... С. 41.

На протяжении автомагистралей были выделены три участка обслуживания — в Герате, Фарах-руде и Гиришке, 8 дорожно-ремонтных комплексов в основных населенных пунктах, через которые проходит магистраль, 23 комплекса линейных мастеров, 27 комплексов зданий и сооружений службы содержания и ремонта дороги, обслуживания пассажиров и автотранспорта<sup>55</sup>.

В 50-е годы за счет кредитов и частично внешней помощи Афганистан расширил автомобильный парк, создал автотранспортные предприятия, автозаправочные станции. Автомобили (автобусы и грузовики) покупались в СССР и США, а также в европейских странах. Благодаря советскому кредиту, в частности, были построены авторемонтное предприятие в Кабуле, бензоколонки в Кабуле и Мазари-Шарифе<sup>56</sup>. Число автомобилей в стране к 1957 г. достигло 8 тыс., в том числе было 5,5 тыс. грузовиков<sup>57</sup>.

Внешнеторговые операции Афганистана в основном шли через Пакистан, намного реже — через Иран. Во время охлаждения отношений между двумя странами при транзите товаров пакистанские власти создавали афганским купцам препятствия при транспортировке, хранении и таможенном досмотре их грузов (особенно скоропортящихся свежих фруктов). Афганской стороне было важно сохранить регулярность транспортного сообщения с Пакистаном и она искала пути правового решения спорных вопросов. В результате продолжительных переговоров в середине 1958 г. в Кабуле было подписано афгано-пакистанское соглашение о транзите, которое, в частности, гласило:

Пакистан в целях облегчения и ускорения транзита афганских грузов обязуется выделить в порту Карачи, а также в городах Пешаваре, Чамане и Дакке специальные зоны и складские помещения для хранения этих грузов.

Афганские транзитные грузы поступают через территорию Пакистана в Афганистан при соблюдении минимума таможенных формальностей.

Пакистан предусматривает для транспортировки афганских транзитных грузов выделение достаточного количества железнодорожного подвижного состава<sup>58</sup>.

---

<sup>55</sup> Там же. С. 52–55; 56.

<sup>56</sup> Wilber D. N. Afghanistan... С. 195–196.

<sup>57</sup> Победина М. П., Цыбульский В. В. Указ. соч. С. 47; Давыдов А. Д. Развитие капиталистических отношений... С. 5.

<sup>58</sup> Кухтин В. Г. Проблема транзита в экономике и политике Афганистана // Вопросы экономики Афганистана. М., 1963. С. 40–41.

По мере развития автомобильного транспорта и дорожного строительства в стране появились сопутствующие производства и службы (автомобильные сервисные центры, ремонтные мастерские, магазины запасных частей, дорожно-строительные предприятия, асфальтобетонный завод), занимавшиеся обслуживанием отрасли, и соответственно появились новые рабочие места. Поскольку в стране в первые десятилетия независимости не было современных дорог и автомобильного парка, то и не было необходимости в подобных обслуживающих структурах. К началу 50-х годов Афганистан располагал только одной нефтебазой, построенной США в Кандагаре для нужд собственной компании «Моррисон-Надсен». В строительстве нефтехранилищ и других необходимых для автотранспорта вспомогательных объектов помощь Афганистану оказал Советский Союз.

Подобные объекты строились в основном близ тех городов и крупных населенных пунктов, в которых уже был распространен автотранспорт и которые находились в пределах афганской кольцевой автодороги. Только в 1951–1954 гг. при технической помощи СССР были построены нефтехранилища в Кабуле (объемом 2,2 тыс. м<sup>3</sup>), Мазари-Шарифе (0,9 тыс. м<sup>3</sup>), Герате (0,8 тыс. м<sup>3</sup>), Калифе (0,8 тыс. м<sup>3</sup>) и Торгунди (0,2 тыс. м<sup>3</sup>). Помимо этого к концу десятилетия были построены три нефтебазы Пули-Хумри, Пули-Матаке и Кызыл-Кале общей емкостью 2,9 тыс. м<sup>3</sup>. США за это же время построили нефтебазу в Кандагаре емкостью 3 тыс. м<sup>3</sup>. Появились и новые бензозаправочные станции<sup>59</sup>.

Афганистан закупал также за границей автотранспорт как для массовой перевозки пассажиров так и для обслуживания горнодобывающей промышленности. Во второй половине 50-х годов у Советского Союза было приобретено 150 автобусов и легковых машин, предназначенных для такси, у США под кредит 800 тыс. долл. — 100 грузовиков для перевозки каменного угля<sup>60</sup>.

К началу первой пятилетки весь афганский автопарк насчитывал 8 тыс. машин (из них 4,2 тыс. грузовиков), а к концу пятилетки — 10,4 тыс. В первой половине 60-х годов с появлением в Афганистане государственных и частных транспортных компаний, пополнение национального автопарка пошло быстрее<sup>61</sup>.

---

<sup>59</sup> Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ... С 69; Он же: Афганистан. Экономика и внешняя торговля. М., 1962. С. 77.

<sup>60</sup> Wilber D. N. Afghanistan its people its society its culture. New Haven, 1962. P. 195–196.

<sup>61</sup> Афганистан. Справочник. М., 1964. С. 124–125.

Таблица 2.5

**Национальный автопарк Афганистана  
в разные годы XX века, тыс. ед.**

Автомобили	1932 г.	1950 г.	1961 г.	1966 г.	1971 г.	1975 г.
Легковые	0,4	4	13,8	38,7	46	53,3
Грузовые	0,14	0,5	5	20	21,2	21,5
Автобусы	0,24	3,5	7,7	16,5	21,1	26,2
Всего	0,02		1,1	2,2	3,7	5,6

Источник: Махмудов Э. Р. Транспорт современного Афганистана... С. 26.

Поскольку для поддержания асфальтированных дорог в нормальном состоянии страна нуждалась в предприятиях для их обслуживания, — при финансовой и технической помощи СССР был построен и в 1955 г. сдан в эксплуатацию Кабульский асфальтобетонный завод<sup>62</sup>.

При финансово-технической поддержке развитых стран продолжилось также налаживание современного транспортного сообщения афганской столицы с провинциями, особенно с их центральными городами. США предоставили 53 млн долл. для строительства автодороги, соединяющей Кабул и Кандагар. В 1960 г. на асфальтирование участка трассы Кандагар — Спинбульдак США выделили 2 млн долл.<sup>63</sup>

Развитие афганской транспортной инфраструктуры давалось с большим трудом и стоило огромных финансовых затрат. Через 40 лет после обретения страной независимости, судя лишь по общей протяженности автомобильных дорог государства, не говоря уже об их состоянии, можно было заключить, что понадобится еще много усилий для преодоления Афганистаном огромной социально-экономической отсталости. Протяженность автогужевого дорог в Афганистане составляла 6,2 тыс. км, но лишь немного больше половины из них — 3,7 тыс. км — можно было использовать круглый год<sup>64</sup>.

Состояние автомобильных дорог к 60-м годам XX в. все еще не отвечало ни международным стандартам, ни задачам взаимной интеграции регионов Афганистана, и это создавало трудные проблемы для развития других отраслей национальной экономики, особенно

<sup>62</sup> Головин Ю. М. Советский Союз и Афганистан: опыт экономического сотрудничества. М., 1962. С. 78–79.

<sup>63</sup> Mildred Caudill. Helmand-Arghandab Valley. Yesterday, Today, Tomorrow. Lashkar Gah, Afghanistan, 1969. P. 21.

<sup>64</sup> Афганистан. Справочник. М., 1964. С. 122.

обрабатывающей промышленности. Транспортные издержки при перевозке товаров из одной части страны в другую по-прежнему оставались высокими (например, они составляли 50% себестоимости одной тонны каменного угля шахт Каркар и Ишпушта)<sup>65</sup>.

Центральные регионы и крупные города, считавшиеся главными товарными рынками, так или иначе пользовались услугами автотранспорта, однако в стране к 60-м годам еще оставались районы, которые находились в изоляции от внешнего мира и в пределах местных потребностей рынка продолжали использовать исключительно вьючных животных. Речь идет прежде всего о горных и высокогорных местностях, где, как сообщают источники, «значительная часть внутреннего товарооборота, несмотря на развитие автотранспорта, все еще обслуживалась караванами верблюдов и ослов»<sup>66</sup>.

Состояние афганских автомобильных дорог в какой-то степени улучшилось благодаря реализации трех пятилетних планов. Только за первые две пятилетки в Афганистане было построено 2295 км современных автомобильных дорог, однако несмотря на это, доля транспорта как отрасли в ВВП к концу 60-х годов осталась незначительной: по данным за 1968/69 г. — всего 2,3%<sup>67</sup>.

Таблица 2.6

### Протяженность автомобильных дорог Афганистана,

тыс. км

Вид дороги	1977 г.	1978 г.	1979 г.
С усовершенствованным покрытием	2,72	2,83	2,9
С твердым покрытием	6,86	6,96	7
Грунтовые дороги	8,82	8,71	8,6
Общая протяженность	18,4	18,5	18,5

Источник: Краткий статистический сборник состояния... С. 22.

К началу 1970-х годов в Афганистане насчитывалось 6,5 тыс. км автодорог, причем 4 тыс. км использовались в любое время года, около 2,6 тыс. км были асфальтированы<sup>68</sup>. Если сравнить эти цифры

<sup>65</sup> Черняховская Н. И. Указ. соч. С. 122–123.

<sup>66</sup> Афганистан. Справочник. М., 1964. С. 97.

<sup>67</sup> Давыдов А. Д., Черняховская Н. Указ. соч. С. 33: 41.

<sup>68</sup> Economic Survey of Asia and the Far East, 1970. Bangkok, 1971. P. 157.

с приведенными выше показателями начала 60-х годов, то становится ясно, что за десять лет по части строительства новых дорог не произошло заметных изменений. Колоссальные затраты, а именно 30% всех государственных инвестиций (15 млрд афгани), были направлены на строительство 2,7 тыс. км шоссе с асфальтовым покрытием, но это не принесло ожидаемых результатов<sup>69</sup>.

В течение 70-х гг. в целом продолжало расти число автомобилей как в частном, так и государственном секторе. Общее количество автомобилей к 1977 г. по сравнению с началом 60-х гг. также выросло в шесть раз. Автомобили приобретались главным образом частными транспортными компаниями и физическими лицами. Поэтому в национальном автопарке доля частного сектора в 1977 г. составила 85%, затем в 1979 г. она несколько уменьшилась — до 77%.

Таблица 2.7

### Общее число автомобилей в Афганистане

Владелец	1977 г.	1978 г.	1979 г.
Госсектор	4976	5824	11866
Частный сектор	52453	59269	47734
Иностранные представительства и лица	3779	4114	2147
Всего	61208	69207	61747

Источник: Краткий статистический сборник состояния... С. 21.

Как показывают данные табл. 2.7, в 1979/80 г. число автомашин в частном секторе и иностранных представительствах несколько уменьшилось, однако это не было следствием политики новых властей, а, как сообщает официальные источники тех лет, «объясняется в основном тем, что из учета исключены автомобили, непригодные к эксплуатации»<sup>70</sup>.

Число автомобилей в стране в рассматриваемые годы несколько выросло вследствие расширения импорта из Советского Союза. В 1977 и 1978 гг. этот рост был довольно скромным (на 491 и 527 автомобилей соответственно), но в 1979 г. ввоз их увеличился в два раза — до 1085 машин<sup>71</sup>. В афганской внешней торговле Советский

<sup>69</sup> Afghanistan in the 1970s. Ed. By Dupree L. N. Y., 1974. P. 103.

<sup>70</sup> Краткий статистический сборник состояния... С. 22.

<sup>71</sup> Там же. С. 31.

Союз оставался главным поставщиком автомобилей: с 1959 по 1975 г. он экспортировал в Афганистан 13286 автомашин разных видов. Помимо СССР основными поставщиками автотранспорта на афганский рынок были США, ФРГ, Англия и Япония<sup>72</sup>.

На рубеже 60-х и 70-х годов вклад частных автомобильных компаний в сферу перевозки пассажиров на внутренних и международных маршрутах был уже довольно большим, но с появлением новой акционерной компании «Сервис» их доля стала еще больше. Обладая огромным парком автобусов советского и американского производства, компания намного увеличила объемы перевозок<sup>73</sup>.

Таким образом, к середине 70-х годов в стране образовалось несколько десятков частных и частно-государственных акционерных грузовых и пассажирских транспортных компаний. В 1975 г. была создана новая национальная автобусная компания «Мелли бас», которая впоследствии стала самой большой в стране. Благодаря крупным закупкам за границей транспортных средств она увеличила свой автобусный парк за короткое время в несколько раз: через два года в нем насчитывалось 322 машин, а еще через год — в 1978-м — уже около 700<sup>74</sup>.

Таблица 2.8

### Автопарк государственного и национального секторов, ед.

Вид автомобилей	Государственный			Частный		
	1977 г.	1978 г.	1979 г.	1977 г.	1978 г.	1979 г.
Грузовые	1954	2155	5041	17646	19985	12270
Автобусы	1122	1515	1474	9015	10780	8770
Легковые	1900	2154	5351	25792	28504	26694
Всего	4976	5824	11866	52453	59269	47734

Источник: Краткий статистический сборник состояния... С. 21.

В государственном секторе экономики компания «Мелли бас» играла ведущую роль: по состоянию на 1979 г., ее доля в национальном

<sup>72</sup> Махмудов Э. Р. Транспорт современного Афганистана... С. 35.

<sup>73</sup> Там же. С. 92–96.

<sup>74</sup> Краткий статистический сборник состояния... С.21; Махмудов Э. Р. Транспорт современного Афганистана... С.97–99.



автобусном парке составляла 52%, а работало в ней свыше 3600 сотрудников<sup>75</sup>. Судя по статистическим данным, нестабильная обстановка 80-х годов в Афганистане не слишком повлияла на дальнейшее развитие «Мелли бас». Ее автопарк продолжал расширяться и к 1987 г. состоял уже из 827 автобусов и 80 троллейбусов<sup>76</sup>.

Однако в совокупности, как показывает сравнительный анализ статистических данных, на протяжении 80-х гг. афганский национальный автомобильный парк сокращался. Из табл. 2.8, видно, что в общем в частном и государственном секторах в 1978/79 г. было 65 093 машин. Однако к 1986 г. их число уменьшилось до 59 тыс., т. е. всех машин в стране стало даже меньше того, что принадлежало только частному сектору в 1978 г. Такое относительное сокращение произошло из-за потерь частного сектора, в котором, по тем же источникам, в 1986 г. осталось 43,9 тыс. автомашин<sup>77</sup>.

Государственный сектор, наоборот, начиная с 1978 г. быстрыми темпами расширял свой автопарк, и в нем, если верить статистике, за один лишь год число автомашин удвоилось. Грузовиков и автобусов за три года стало меньше (20,8 тыс. и 7,7 тыс., соответственно), а число легковых автомобилей осталось почти неизменным (30,5 тыс.)<sup>78</sup>.

В целом в 1979 г. общий показатель работы автомобильного транспорта исчислялся 7100 млн пасс.км, из которых чуть больше 10% (или 733 млн) падало на компании госсектора. Отметим, однако, что доля госсектора за три года имела тенденцию к увеличению. Например, общий показатель пассажирооборота за 1979 г. был на 13,5% больше, чем в 1977 г., а именно 6208 млн пасс.км. Доля госсектора, составлявшая в 1977 г. всего 6,3%, на следующий год выросла до 10%, а в 1979 — превысила 10%<sup>79</sup>.

Наряду с транспортными компаниями, занимавшимися перевозкой пассажиров, продолжали развиваться и те, которые специализировались на перевозке грузов. За вторую половину XX века ежегодный рост внешнеторгового оборота с соседними и другими странами требовал усовершенствования количества и качества перевозок товаров,

---

<sup>75</sup> Махмудов Э. Р. Транспорт современного Афганистана... С. 98

<sup>76</sup> Махмудов Э. Р. Роль государственного и частного секторов в развитии автомобильного транспорта Афганистана // Республика Афганистан: опыт и тенденции развития. Ташкент, 1990. С. 114.

<sup>77</sup> Афганистан сегодня... 1988. С. 113.

<sup>78</sup> Там же.

<sup>79</sup> Краткий статистический сборник состояния... С. 21.

и, следовательно понадобились компании, специализировавшиеся на подобных операциях. Соответственно в 1951 г. в Афганистане была организована первая транспортно-экспедиционная компания «Паштани форвардинг», а в 1956 г. еще две — «Афган транзит» и «Герат транзит». После подписания первого соглашения о транзитных перевозках между Афганистаном и Пакистаном (АТТА) в 1965 г. объем перевозок товаров между двумя странами namного увеличился, а с 1967 г. министерство торговли и промышленности Афганистана лицензировало более 800 экспедиторских компаний<sup>80</sup>.

В связи с ростом экономического присутствия Советского Союза в Афганистане, увеличением внешнеторгового оборота между двумя странами, а также ввиду транзита советского экспорта в третьи страны, особенно в Пакистан, обоим государствам необходимо было искать возможности улучшения условий транспортировки товаров. Для этого в 1976 г. была создана смешанная Афгано-советская транспортно-экспедиционная компания — АФСОТР.

Первоначальный капитал компании составил 40 млн афгани. Как сообщалось в источниках, она была учреждена ввиду необходимости обеспечения «благоприятных условий для дальнейшего расширения торговли между СССР и Афганистаном путем увеличения объемов и улучшения условий экспортно-импортных операций». На компанию приходилось 90% перевозок грузов между СССР и Афганистаном, и 100% — между СССР и Пакистаном, в частности их объем в 1977 г. составил 300 тыс. т<sup>81</sup>. Автопарк компании состоял из грузовых машин советского производства, и к 1984 г. в ее собственности было 700 грузовиков марки «КамАЗ»<sup>82</sup>.

В 1977 г. из всего грузооборота афганского автомобильного транспорта, составившего 3222 млн тонно-километров, на долю госсектора приходилось только 6,2%; в 1978 г. оба показателя относительно увеличились соответственно до 3441 млн и 246 млн тонно-километров (7,1%), т. е. доля госсектора выросла ничтожно мало<sup>83</sup>.

Конец 70-х — начало 80-х годов можно считать пиком развития афганского транспорта. Как показывают данные табл. 2.6, к концу 70-х гг. общая протяженность автодорог по сравнению с началом десяти-

---

<sup>80</sup> UNCTAD Transport Newsletter. Fourth Quarter 2008, №. 41. P. 6.

<sup>81</sup> Рашидов Р. Т. Советско-афганские отношения и их буржуазные фальсификаторы (1978–1983). Ташкент, 1986. С. 37.

<sup>82</sup> Там же. С. 22.

<sup>83</sup> Краткий статистический сборник состояния... С. 21.

летия выросла примерно в три раза, но доля асфальтированных дорог все еще была незначительной. Таким образом, в стране протяженность дорожной сети увеличилась благодаря прокладке новых грунтовых автодорог частично в тех направлениях, где раньше их вообще не было.

Таблица 2.9

### Валовая продукция автодорожной промышленности

Вид производства	Ед. измерения	1977 г.	1978 г.	1979 г.
Реставрация автомобильных покрышек	<i>тыс. услов. шт.</i>	3,6	4,1	3,5
Производство асфальта	<i>тыс. т</i>	10,5	22,4	35,1
Кап. ремонт дорожно-строительной техники, оборудования и автомашин	<i>млн афгани</i>	104,7	102,9	98,3
Зарядка аккумуляторов	<i>тыс. шт.</i>	5,6	1,62	1,01

Источник: Краткий статистический сборник состояния... С. 16.

К тому времени как в Афганистане начался период нестабильности, страна уже пользовалась автотранспортным сообщением с Ираном и Пакистаном, а с Советским Союзом ее граница отчасти проходила по воде. Советскую территорию с афганской соединили два моста: в районе Термез (Узбекистан) — железнодорожный, введенный в эксплуатацию в середине 1982 г., и автомобильный в Ишкашимском районе Горно-Бадахшанской автономной области Таджикистана. Первый мост имел важное значение в торгово-экономических отношениях между двумя странами, а второй, находившийся на крайнем северо-востоке Афганистана, использовался только в необходимых случаях.

Таким образом, сооружение новых и реконструкция старых автодорог продолжались частично и в 80-е годы, но не все проекты удалось воплотить в жизнь. В частности, запланированное строительство автотрассы Кундуз — Кишм общей протяженностью 137 км из-за обострения внутривнутриполитической обстановки в стране и эскалации военных действий в конце 70-х — начале 80-х годов было отложено<sup>84</sup>. Еще несколько десятков подобных проектов, разработанных министер-

<sup>84</sup> Ежов Г. П. Советско-афганское экономическое сотрудничество (1978–1987) // Республика Афганистан: опыт и тенденции развития. Ташкент, 1990. С. 68.

ством строительства (некоторые из них даже начали осуществляться и были частично реализованы) в большинстве своем так и остались на бумаге<sup>85</sup>.

### *Воздушное сообщение*

История афганской гражданской авиации начинается с 1928 г., когда Аманулла-хан, совершавший поездку по Европе, во время визита в Берлин получил в дар от германского правительства десятиместный пассажирский самолет марки «Юнкерс». С французским правительством велись переговоры о закупке самолетов и подготовке кадров для будущей афганской авиации. К этому времени параллельно в Советском Союзе группа афганцев уже проходила специализацию в этой области. Король Афганистана, посетивший с визитом Москву, тогда же в 1928 г. приобрел еще два самолета марки «Юнкерс»<sup>86</sup>.

Первые авиарейсы на внутренних линиях Афганистана были совершены в 1928 г. по маршруту Кабул — Герат<sup>87</sup>, а на международных, по информации советских источников, Ташкент — Кабул. Для организации международных полетов Афганистан в первые годы пользовался услугами иностранных авиакомпаний. Авиарейсы Ташкент — Кабул, например, выполняли самолеты советской авиакомпании «Аэрофлот»<sup>88</sup>.

Собственных сил и средств у Афганистана было недостаточно и, чтобы ускорить развитие национальной гражданской авиации на внутренних авиалиниях, активизировать перевозки пассажиров внутри страны, обеспечить воздушное сообщение между Кабулом и другими частями страны, было принято решение привлечь к работе иностранные авиакомпании. В начале 1928 г. германская «Юнкерс» заключила с афганским правительством контракт на открытие авиарейсов на внутренних авиалиниях Афганистана по маршрутам Кабул — Кандагар, Герат, Балх, Пактия и в другие провинции. Было

---

<sup>85</sup> Материалы государственного плана экономического и социального развития Демократической Республики Афганистан на 1366 год. (март 1987 г. — март 1988 г.). Том IV (Показатели по капитальным вложениям и капитальному строительству). Кабул, Саур, 1366 (1987). С. 85–95.

<sup>86</sup> شاه لاله اماند غازی سفرهای پویندانه و کبلا دین لاد عزیز .. (Азиз-уд-дин Вакил Попалзай...). С. 344; 144.

<sup>87</sup> Там же. С. 345.

<sup>88</sup> Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ... С. 70.

достигнуто соглашение об открытии международного воздушного сообщения Кабул — Дакка, Дакка — Кандагар<sup>89</sup>.

С появлением в стране собственного воздушного транспорта и авиасообщения потребовалась и соответствующая инфраструктура, прежде всего аэропорты. Для обслуживания самолетов внутренних и международных авиалиний в 1928 г. в Баланд-аб, пригороде Кабула был построен аэропорт, который и принял первые советские лайнеры. Хотя этот и другие построенные в стране аэропорты пока не соответствовали необходимым международным требованиям, интенсивность авиасообщения нарастала. В том же 1928 г. произошло первое в истории Афганистана крушение самолета, при котором на авиалинии Кабул — Ташкент погибли афганские и советский пилоты. Эта авиакатастрофа, однако, никак не была связана с состоянием афганских аэропортов, а произошла по невыясненным техническим причинам, касающимся эксплуатации самого лайнера<sup>90</sup>.

Хотя до середины XX в. Афганистан имел в своем распоряжении воздушные лайнеры, однако своей авиакомпании у страны не было, что объяснялось отсутствием необходимого капитала для ее учреждения. Первая афганская государственная авиакомпания под названием «Ариана» с уставным капиталом 800 тыс. долл. была основана в 1955 г. Для ее учреждения афганскому правительству пришлось привлечь иностранный капитал (индийский), сохранив за собой контрольный пакет акций. Чуть позже американцы выкупили у индийской стороны ее долю, и 49% капитала «Арианы» перешло к авиакомпании США «Пан-Америкэн-эйруэйс»<sup>91</sup>.

По данным афганских источников, первые пассажирские самолеты компании «Ариана» были 30-местными и при необходимости занимались перевозкой коммерческих грузов. В конце 1956 г. было учреждено новое Управление гражданской авиации Афганистана, которое позже заключило двусторонние соглашения о воздушном сообщении с Пакистаном и Турцией, приняло решение о строительстве международного аэропорта в Кандагаре<sup>92</sup>.

---

<sup>89</sup> شاه لاله امان غازي سفر هاپ. پوپلزاندی وکیل دین لاد عزیز .. (Азиз-уд-дин Вакил Попалзай...). С. 344–345.

<sup>90</sup> Там же. С. 345–350; С. 408.

<sup>91</sup> Wilber D. N. Afghanistan. New Haven, 1962. С. 196–197; Афганистан. Справочник. М., 1964. С. 125–126; Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ... С. 70.

<sup>92</sup> افغانستان در موانوردی تاریخ (История афганской авиации). 07.12.2011, URL: <http://arwininfo.com>

Таблица 2.10

### Деятельность афганской авиакомпании «Ариана» в 60-е годы

Показатель	1958 г.	1960 г.	1964 г.	1966 г.	1967 г.
Перевезено пассажиров, <i>тыс. чел.</i>	34,5	43,5	32,7	52,6	51,9
Пассажирооборот, <i>млн пасс. км</i>	37,2	36,2	39,2	72,7	67,7
Грузооборот, <i>млн т.км</i>	3,76	7,96	7,1	5,75	5,1

Источник: Махмудов Э. Р. Транспорт современного Афганистана... С. 59–61.

Компания «Ариана», несмотря на то что финансово-экономические возможности страны в те годы были невелики, за короткое время добилась успехов. Вначале ее персонал состоял из 36 человек, а к 1964 г. сотрудников было уже в двадцать раз больше, — 700, и располагала компания шестью воздушными лайнерами. На первых порах экипаж судов состоял преимущественно из иностранцев, однако за несколько лет постепенно летчиков-афганцев становилось все больше, а объем грузоперевозок и число налетанных часов увеличились в несколько раз<sup>93</sup>. Конечно, следует иметь в виду, что большая часть населения жила за чертой бедности, далеко не все афганцы могли позволить себе летать на самолетах, и это сказывалось на пассажиропотоках, как по внутренним, так и международным линиям.

Все же по мере того как относительно рос спрос на услуги гражданской авиации число аэропортов благодаря привлечению иностранных кредитов, займов и технической помощи увеличилось. В 1962 г. сдали в эксплуатацию международный аэропорт Кандагара, построенный американской компанией «Моррисон-Надсен» по контракту, подписанному с афганским правительством в сентябре 1957 г. Строительство, которое обошлось в 14,6 млн долл., финансировалось за счет экономической помощи США. Размер взлетно-посадочной полосы аэропорта составлял 3200×60 м. Кроме того, был построен ангар и комплекс сооружений, необходимых для работы аэропорта<sup>94</sup>.

В становлении афганской гражданской авиации решающее значение имела экономическая помощь зарубежных стран, среди которых немаловажную роль играл Советский Союз. С помощью СССР с 1956

<sup>93</sup> Афганистан. Справочник. М., 1964. С. 125–126.

<sup>94</sup> Mildred Caudill. Helmand-Arghandab Valley...P. 21.

по 1960 г. были построены для страны два крупных военных аэродрома в Мазари-Шарифе и Баграме, вблизи Кабула. Проекты были претворены в жизнь за счет кредита в 100 млн долл., предоставленного СССР Афганистану в 1956 г. сроком на 30 лет<sup>95</sup>. В целом в 1955–1961 гг. появились еще десятки внутренних аэродромов и взлетно-посадочных полос в Герате, Мазари-Шарифе, Фарахе, Кундузе, Джабаль-ус-Сирадже, Лашкаргахе, Файзабаде, а также сооружен ряд метеорологических станций<sup>96</sup>.

Таблица 2.11

### Аэропорты Афганистана

Название аэропорта	Длина полосы, м	Покрытие	Название аэропорта	Длина полосы, м	Покрытие
Кабул	3500	Асфальт	Маймана	2000	Гравий
Кандагар	3200	Асфальт	Буст	2000	Гравий
Мазари-Шариф	3200	Асфальт	Чагчаран	1950	Гравий
Шибирган	2600	Асфальт	Мукур	1835	—
Фарах	2600	—	Якауланг	1700	Гравий
Бамиан	2590	Гравий	Шинданд	1600	Бетон
Герат	2500	Асфальт	Терин	1550	Без покр.
Ходжагар	2400	Гравий	Мунджан	900	Гравий
Зарандж	2300	—	Шугнан	750	—
Джелалабад	2195	Асфальт	Лал	700	—
Кала-и Нау	2100	Гравий	Дарваз	700	—
Файзабад	2000	Стал.доски	Хвахан	700	—
Кундуз	2000	Асфальт	Газни	1000	Асфальт

Источник: Afghanistan Transport Sector Review. Civil Aviation Sector. Report on Airport Development including investment plan for airports. P. 71–72.

Естественно, что экономическая отсталость Афганистана, низкий уровень доходов большей части населения, особенно в городах, слабая экономическая интеграция страны и другие факторы отрицательно

<sup>95</sup> Wilber D. N. Afghanistan. New Haven, 1962. С. 197; Economic Survey of Asia and the Far East, 1957. Bangkok, 1958. С. 195; Головин Ю. М. Советский Союз и ... С. 71.

<sup>96</sup> Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ... С. 71.

сказывались на работе афганской воздушной авиации. Авиакомпания по этим и другим причинам не могла эффективно работать, повысить прибыльность, поскольку им не удавалось использовать весь свой потенциал. Иными словами, коэффициент использования пассажиро-мест на лайнерах только в некоторых случаях поднимался чуть выше половины. В авиакомпании «Ариана» он в некоторые годы опускался даже до 30% и до 1973 г. не превышал 54%. Только к 1974 г. за всю историю существования компании этот показатель достиг 61%<sup>97</sup>. Поэтому медленное развитие гражданской авиации было скорее следствием экономической отсталости страны в целом, нежели самой отрасли, в частности.

«Ариана», как единственная авиакомпания в стране, выполняла рейсы не только на внутренних, но и международных линиях, хотя обслуживанию последних отдавался приоритет. Это привело к тому, что на внутренних линиях темпы развития гражданской авиации оставались сравнительно медленными. Афганистан нуждался в авиаперевозчике, который занимался бы исключительно обслуживанием внутреннего рынка. С такой целью в 1967 г. и была создана вторая в истории Афганистана авиакомпания — «Бахтар»<sup>98</sup>.

Таблица 2.12

### Деятельность афганских авиакомпаний

Вид деятельности	«Ариана»			«Бахтар»		
	1977 г.	1978 г.	1979 г.	1977 г.	1978 г.	1979 г.
Перевозка грузов, <i>т</i>	5182	5167	6000	160	269	920
Грузооборот, <i>тыс. т. км</i>	13300	14019	19084	210	200	253
Перевозка пассажиров, <i>тыс. чел.</i>	97,1	69,8	104	25	29	63
Пассажирооборот, <i>млн пасс. км</i>	298,2	206,2	238,1	7,9	8,5	16,9

Источник: Краткий статистический сборник состояния... С. 22–23.

Для увеличения числа перевозок на внутренних линиях во всех главных районах и отдаленных пунктах страны по мере возможно-

<sup>97</sup> Махмудов Э.Р. Транспорт современного Афганистана... С. 59–63.

<sup>98</sup> Там же. С. 57–58.



сти были построены небольшие аэропорты с грунтовым покрытием для приема легких самолетов.

О состоянии гражданской авиации в дальнейшем можно судить по другому показателю — пассажирообороту, который во второй половине 60-х годов быстро рос. В 1966 г. он составил 44,9 млн пасс. км, на следующий год — удвоился, 84,9 млн, в 1970 г. достиг уже 115 млн, а в 1973 г. — 261 млн пасс. км, однако в следующие два года темпы замедлились. Из 5 воздушных лайнеров компании «Ариана», по данным источников, за указанные 7 лет (1966–1973) осталось 3, хотя численность персонала выросла с 666 до 742 человек<sup>99</sup>.

Что касается грузооборота с участием авиации, то здесь положение несколько иное. Согласно имеющимся статистическим данным, с 1966 по 1970 г. общий грузооборот вырос более чем в два раза — с 2993 до 7886 тыс. т/км. Затем, начиная с 1971 г. наблюдается резкое его сокращение (2091 тыс. т/км), а к 1972 г. он вовсе опускается до 791 тыс. т/км. Возможно, это было прямым следствием сокращения числа воздушных судов, так как на указанный год компания «Ариана», по тем же данным, имела в своем распоряжении только 2 самолета<sup>100</sup>.

До 1978 г. — конца периода стабильности — компания «Ариана» в системе афганской гражданской авиации занимала лидирующее положение. Общие показатели перевозок пассажиров росли, и к 1982 г. по сравнению с концом 70-х годов удвоились, а общий авиапарк страны состоял из 9 самолетов с 500–700 посадочными местами<sup>101</sup>. Материалы государственного плана экономического и социального развития Афганистана в 80-е гг. косвенно свидетельствуют о том, что велись работы, направленные на расширение аэропортов, но в целом темпы реализации большей части проектов, связанных со строительством инфраструктурных объектов гражданской авиации, замедлились<sup>102</sup>. Капитальные вложения министерства гражданской авиации в 1987/88 финансовом году составили 424,9 млн афгани, из них 237,4 млн поступали из внутренних источников<sup>103</sup>.

---

<sup>99</sup> Statistical Yearbook for Asia and Pacific. Bangkok, 1976. P. 19.

<sup>100</sup> Там же.

<sup>101</sup> Афганистан. Справочник. М., 2000. С. 145.

<sup>102</sup> Материалы государственного плана экономического и социального развития Демократической Республики Афганистан на 1366 г. (март 1987 г. — март 1988 г.). Том IV... С. 1; 3; 78–80.

<sup>103</sup> Там же. С. 6.

Наряду с развитием национальной гражданской авиации, созданием второй авиакомпании — «Бахтар» были предприняты шаги к налаживанию сотрудничества с другими странами и авиакомпаниями. Афганское воздушное пространство открылось для самолетов авиакомпаний многих зарубежных стран, в том числе советского «Аэрофлота», индийской компании «Индиан Эйрлайнз», иранской «Хума», пакистанской «ПИА» и ливанской «ИМА»<sup>104</sup>.

За несколько десятилетий с момента появления в Афганистане первых самолетов в 1928 г. и до прихода к власти правительства моджахедов в 1992 г. произошло по разным причинам 16 авиакатастроф, так или иначе связанных с афганскими авиалиниями, в которых погибли десятки пассажиров и членов экипажей. По статистике, больше всего катастроф случалось с самолетами авиакомпании «Бахтар». Однако вплоть до конца 70-х гг. авиакрушения происходили по причинам технических неполадок или ошибки пилотов, а в 80-е годы в разгар военного противостояния самолеты афганских авиакомпаний сбивались ракетами сил оппозиции<sup>105</sup>.

### *Водный транспорт*

За исключением барж на речных портах, расположенных вдоль Амударьи, — плавучих средств, на которых переправлялись товары в СССР и обратно, страна не располагала другими видами водного транспорта. Иными словами, приграничная Амударья считается единственной судоходной рекой Афганистана. Ближайший морской порт находится на расстоянии 500 км от афганской государственной границы. На советских судах страна через четыре речных порта — Шерхан, Ташгузар, Хайратон, Келиф — импортировала советские товары и экспортировала свою продукцию в Советский Союз.

Первый афганский речной порт Шерхан строился с 1958 по 1960 г. при технической помощи СССР на афгано-советской границе в районе Кызыль-Кала провинции Кундуз. На строительство этого объекта в первом пятилетнем плане было выделено 65 млн афгани, или 2,7% всех ассигнований, предназначенных на развитие транспортной системы. Пропускная способность порта Шерхан была рассчитана при-

---

<sup>104</sup> افغانستان د هوانوردی تاریخ (История афганской авиации). 07.12.2011, URL:<http://arwininfo.com>

<sup>105</sup> افغانستان د ملک طیارات سقوط تاریخچه (История крушений гражданских самолетов Афганистана). 16.06.2010, URL:<http://larawbar.org>

мерно на 155 тыс. грузов в год, но на практике, начиная с первых дней своего ввода в действие, порт перерабатывал намного больше грузов. Например, по данным за 1963/64 г., общий грузопоток порта составил 233 тыс. т, т. е. на 50,3% больше запланированного. В общем грузообороте на речных портах Афганистана за указанный год (336,4 тыс. т) доля Шерхана составила примерно 69%<sup>106</sup>.

Фактический грузооборот через порт Шерхан в разные годы колебался в сторону увеличения или уменьшения, но всегда превышал установленную норму. Лишь по мере роста экономической роли порта Хайратон доля Шерхана в общем грузопотоке постепенно уменьшилась. Уже к 1975/76 г. из 361,9 тыс. т перевозимых грузов на долю Шерхана приходилось 201,1 тыс. т, или 55,5%<sup>107</sup>.

После того как начал функционировать порт Шерхан, увеличилась интенсивность движения автомобильного транспорта на автотрассах Кызыль-Кала — Кундуз — Пули-Хумри — Кабул и Пули-Хумри — Мазари-Шариф — Хайратон<sup>108</sup>.

Вторым по объемам переработки грузов был порт Ташгузар (в 1962 г. — 37,4 тыс. т, а к 1971 г. — 82,8 тыс. т). В 1973 г. порт был закрыт, поскольку «места разгрузки барж очень часто менялись в зависимости от изменения уровня воды и фарватера из-за того, что берег на этом участке реки во время паводков размывается, а иногда и вовсе затопляется»<sup>109</sup>.

Другим важным портом был Хайратон, расположенный в районе Термез (Узбекистан). Об истории его строительства, технических характеристиках и других данных в узбекских источниках приводится следующая информация:

«Порт был пущен в эксплуатацию в 1958 г. и реконструирован в 1970-е годы. В период пиковой нагрузки в начале 1980-х годов порт обслуживал порядка 800 тыс. т в год. Открытие автомобильного/железнодорожного Моста Дружбы приблизительно в 30 км вверх по течению привело к последующему постепенному снижению использования.

Территория порта Термез составляет 22 гектара с набережной протяженностью 1080 м, служащей причальной линией. Имеется 7 крытых

---

<sup>106</sup> Махмудов Э.Р. Транспорт современного Афганистана... С. 68–69; Головин Ю.М. Афганистан: Экономика и внешняя торговля. М., 1962. С. 66.

<sup>107</sup> Махмудов Э.Р. Транспорт современного Афганистана... С. 68–69.

<sup>108</sup> Победина М.П., Цыбульский В.В. Указ. соч. С. 27.

<sup>109</sup> Махмудов Э.Р. Транспорт современного Афганистана... С. 68–69.

складов (четыре больших и три малых), нефтеналивной терминал и судовой док для речных судов. Порт соединен с железной дорогой, которая имеет 12 км внутренних путей и пропускную способность 100 вагонов одновременно. Существует отдельная контейнерная площадка вместимостью 1000 двадцатифутовых эквивалентов. Флот порта Термез состоит из двенадцати буксиров мощностью 250–300 лошадиных сил и пяти прицепных барж грузоподъемностью 120–500 тонн<sup>110</sup>.

В совокупности с 1953 по 1976 г. через все четыре афганских порта прошло свыше 4 млн т грузов<sup>111</sup>. Поскольку автотранспортное сообщение Афганистана с ЦА развивалось медленно — портовые транспортные средства, перевозившие груз через р. Амударья, играли главную роль в развитии торговли с Советским Союзом и транзита товаров из других стран.

После того как в 80-е годы был построен железнодорожный мост в Термезе, значение речных портов несколько уменьшилось. К началу 90-х годов с распадом Советского Союза и обретением странами ЦА независимости, а также с приходом к власти в Афганистане моджахедов в стране резко дестабилизировалась политическая обстановка, грузооборот с новыми соседями сошел на нет и портовое сообщение перестало функционировать.

### *Железные дороги*

Первая и единственная в истории Афганистана внутренняя железнодорожная ветвь Кабул — Даруламан появилась в 20-е годы XX в., ее строительством по просьбе короля Амануллы-хана занимались немецкие специалисты. Были закуплены локомотивы в Германии, но так как со временем они вместе с полотном пришли в негодность, — во всех источниках, посвященных Афганистану, говорится, что в стране нет внутренней железной дороги (конечно, не принималась во внимание коротенькая ветка общей протяженностью 11 км, построенная в 1960 г. СССР между станцией Кушка и афганским Торгунди)<sup>112</sup>.

Когда Россия в XIX в. построила железную дорогу в Среднюю Азию, а Британия — железнодорожные сети Индии, Афганистан, находившийся между этими двумя державами, так и остался без желез-

---

<sup>110</sup> Проект ОБСЕ по транспортным вопросам. Заключительный отчет. Ташкент 2007. С. 37.

<sup>111</sup> Махмудов Э. Р. Транспорт современного Афганистана... С. 69.

<sup>112</sup> Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ... С. 70.

нодорожной инфраструктуры. Британская империя провела железную дорогу в Белуджистан, намереваясь через афганскую территорию получить доступ к Средней Азии. Еще в те времена Британия рассматривала возможность строительства Кандагарской государственной железной дороги по маршруту Сиби — Кветта — Чаман<sup>113</sup>. Однако афганский эмир, опасаясь роста влияния англичан и их колониальной экспансии, выступил категорически против этих планов<sup>114</sup>.

Еще в середине XIX в. в некоторых политических кругах самой России рассматривались различные варианты строительства трансафганских железных дорог для выхода к Индии. Были предложены проекты прокладки пути по маршруту Кушка — Герат — Кандагар и даже Балх — Бамиан — Кабул — Джелалабад. Однако и этим проектам не было суждено осуществиться, поскольку кроме того, что эмир опасался роста внешнего влияния, сами Россия и Англия с подозрением воспринимали намерения друг друга. В дальнейшем при короле Аманулле-хане и после него при Надир-шахе еще несколько раз (как в самой стране, так и за ее пределами) пытались вернуться к этому вопросу, но из-за отсутствия достаточных средств для строительства и ввиду тяжелой социально-политической обстановки современной железной дороги в Афганистане так и не появилось<sup>115</sup>.

## Связь

Из сообщений советских и российских источников следует, что телефонная связь в Афганистане появилась после обретения им в 1919 г. политической независимости и развивалась темпами, характерными для экономики страны в целом. Основы современной системы связи в Афганистане заложил СССР, с помощью которого в 1927 г. была построена первая телеграфно-телефонная линия, соединившая Герат с Кандагаром<sup>116</sup>, а через два года общая протяженность линий составила 2 тыс. км<sup>117</sup>.

---

<sup>113</sup> Dawn, 18.10.2004.

<sup>114</sup> Ежов Г. П. Проекты железных дорог Афганистана: прошлое, настоящее и будущее. 13.01.2009, URL:www.afghanistan.ru

<sup>115</sup> Махмудов Э. Р. Развитие транзитных внешнеторговых перевозок в Афганистане // Вопросы экономического развития стран современного Востока. М., 1978. С. 114–115; Махмудов Э. Р. Транспорт современного Афганистана... С. 14–17.

<sup>116</sup> Победина М. П., Цыбульский В. В. Указ. соч. С. 26.

<sup>117</sup> Афганистан. Справочник. М., 1964. С. 128.

По данным же самих афганских источников, история афганской системы связи начинается раньше — с 1908 г., а в 1914-м появился телеграф. В правление Амануллы-хана был закуплен еще один коммутатор из 25 линий для внутригородской связи королевского двора, затем дополнительно для государственных учреждений установили еще 50 линий. Таким образом, к концу этого правления Кабул располагал более чем 200 телефонных линий<sup>118</sup>.

В 1919 г. в здании почтового отделения «Шах-е до-шамшире» были установлены коммутаторы на 50 и 100 точек. Для развития телефонно-телеграфной связи в том же году были приняты реальные меры, в частности, касающиеся важнейшей стороны дела — 14 специалистов прошли подготовку за рубежом<sup>119</sup>.

В 1930 г. телефонизация была распространена за пределы столицы. В Италии закупили еще 7 телефонных и коротковолновых телеграфных комплектов оборудования и установили в крупных городах, — Кабуле, Герате, Мазари-Шарифе, Маймане и Хосте<sup>120</sup>.

Экономическая отсталость Афганистана стала причиной того, что до конца 40-х гг. населению телефонная связь была фактически недоступна. Только к 1949 г. в Кабуле стала работать первая автоматическая телефонная станция (АТС) на 1300 номеров<sup>121</sup>. Между тем в соседних с Афганистаном странах к этому времени телефонная связь была уже распространена гораздо больше. Если афганские показатели телефонизации за 1949 г. сравнить с данными Пакистана за то же время, то разница в уровне развития отрасли в этих двух странах бросается в глаза — Афганистан сильно отставал от своего соседа. Например, в 1947 г. даже в Кабуле, столице страны, телефонная связь оставалась очень ограниченной, а в Пакистане повсюду работали 64 телефонные станции с совокупным числом телефонных точек 12,5 тыс.<sup>122</sup>

Афганские источники сообщают, что до 1953 г. в стране не было коммерческой международной телефонно-телеграфной связи, что затрудняло работу негосударственной торгово-экономической системы.

---

<sup>118</sup> ۱۳۹۰/۲/۲۷ کلمتې اولينې: کليدي کلمات (Ключевые слова: первый телефон в Афганистане). URL:<http://afghanistan.persianblog.ir/post/101>; معلوماتې وټکنالوژيې مخابراتو وزارت تاريخچه (История Министерства связи и информационной технологии). URL:<http://mcit.gov.af/fa/page/2>

<sup>119</sup> Там же.

<sup>120</sup> Там же.

<sup>121</sup> Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ... С. 72–73.

<sup>122</sup> Аристова Л. Б. Производственная инфраструктура Пакистана. М., 1978. С. 67.

Тогда впервые был закуплен необходимый комплекс телеграфного и радиотелефонного оборудования, в частности станция мощностью 20 кВт, и открыта международная телефонная связь между афганской столицей и Парижем<sup>123</sup>. По данным советских авторов, до конца 50-х гг. Афганистан обеспечивал телефонную связь основных своих населенных пунктов и лишь к 60-м годам постепенно стал выходить на международные линии<sup>124</sup>.

Телефонная связь в Афганистане развивалась чрезвычайно медленно, что и стало, по всей видимости, причиной отсутствия в системе государственного управления специального ведомства, которое занималось бы исключительно вопросами обеспечения и развития телефонно-телеграфной и почтовой связи. Только в 1955 г. было принято решение об учреждении министерства связи Афганистана<sup>125</sup>.

Таблица 2.13

**Количество отправленных/полученных телеграмм и число установленных телефонов в 1966–1972 гг., тыс. шт.**

Вид услуг	1966 г.	1967 г.	1968 г.	1969 г.	1970 г.	1971 г.
Телеграммы:						
полученные	219	215	216	237	243	250
отправленные	205	185	187	201	209	195
Телефоны	9866	9566	11039	13967	16110	21000

Источник: Statistical Yearbook for Asia and Pacific. Bangkok, 1976. P. 19.

Вторая телефонная станция на 5 тыс. номеров, приобретенная в 1953 г. у компании «Сименс», была установлена лишь к 1957 г. Как видим, телефонно-телеграфная связь столицы с другими крупными городами и населенными пунктами Афганистана налаживалась чрезмерно медленно. В 1957 г. в Чехословакии была закуплена АТС на 1,5 тыс. номеров, но только через четыре года — в 1961 г. — ее установили в Кандагаре. Таким образом, к 1966 г. в Кабуле было введено в действие несколько станций с суммарной мощностью свыше 10 тыс. телефонных точек, в частности по 3 тыс. в районах Шах-майна

<sup>123</sup> افغانستان در مخابرات و ارتباطات توسعه روند به نگاه (О развитии системы телекоммуникаций в Афганистане). 17.08.2007, URL:[www.armans.info](http://www.armans.info)

<sup>124</sup> Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ... С. 72–73

<sup>125</sup> معلوماتي و تكنولوجي مخابرات وزارت تاريخچه (История Министерства связи и информационной технологии). URL:<http://mcit.gov.af/fa/page/2>

и Шахри-Нау, 200 — в Пули-Чархи, и 5 тыс. — в центральной части города<sup>126</sup>.

Общая протяженность линий связи между городами и провинциями Афганистана к 1979 г. составляла приблизительно 17 тыс. км, а количество телефонных точек выросло в несколько раз. Физические лица со временем получили больше доступа к телефонной связи. В том же 1979 г. 75% телефонных точек уже приходилось на долю частных абонентов, 25% — государственных учреждений. Кроме того, городскую телефонную сеть дополнило некоторое количество таксофонов на улицах крупных городов.

Таблица 2.14

### Емкость телефонных станций и число абонентов

	1977/78 г.	1979/80 г.
Общая емкость телефонных станций в том числе:	25300	26300
АТС	17700	18500
Ручных	7600	7800
Количество установленных телефонов в том числе:	23200	23500
в учреждениях	5900	6000
у частных лиц	17300	17500
Установленных таксофонов	74	105
Установленных аппаратов ТЕЛЕКС	61	90

Источник: Краткий статистический сборник состояния... С. 23–24.

Объем оказанных услуг телефонно-телеграфной связи в системе ВВП страны, как и других отраслей инфраструктуры, оставался мизерным. Доходы отрасли, в структуре которых самой большой статьей были поступления от оплаты местных и междугородных телефонных звонков, а также международной телеграфной связи, к концу 70-х гг. после начавшихся военных действий резко сократились.

Правительство НДПА старалось предпринять меры к развитию и модернизации международной телефонно-телеграфной связи, с тем,

<sup>126</sup> Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ... С. 72–73; افغانستان در مخابرات: و ارتباطات توسعه روند به نگاهید (О развитии системы телекоммуникаций в Афганистане). 17.08.2007, URL:www.argmans.info; معلوماتی و تکنالوژی مخابرات (История министерства связи и информационной технологии). URL:http://mci.gov.af/fa/page/2



чтобы увеличить пропускную способность каналов международной связи, улучшить их качество и количество. В 1982 г. для воплощения в жизнь намеченных программ была введена в эксплуатацию станция космической связи<sup>127</sup>.

В течение 80-х годов телефонная связь между провинциями, а также провинций с центром оказалась окончательно прерванной. Телефонные линии, деревянные опоры и оборудование станций были разобраны местными жителями, особенно в сельских районах. Тому способствовали военные действия и агитация противников власти. Оппозиционные силы вели активную пропаганду среди провинциальных жителей не только против самой прокоммунистической власти НДПА, но и всего того, что было построено при помощи и поддержке дружественных ей государств. Таким образом, связь между провинциями перестала функционировать, и только столичная телефонная система продолжала работать<sup>128</sup>.

Таблица 2.15

### Валовой доход отделений телефонно-телеграфной связи в сопоставимых ценах 1978 г., млн афгани

Средство связи	1977 г.	1978 г.	1979 г.	1979 к 1977 г.
Телефон				
частный	88,1	96,9	93,9	106,6
междугородний	55	60,5	44,3	80,6
международный	24	25,2	19,9	82,9
Телеграф				
междугородний	7,5	8,3	5,9	78,7
международный	57,7	63,5	46	79,7
Телекс	34,3	45,5	42,6	124,2
Таксофон	1,6	1,8	1,7	106,3

Источник: Краткий статистический сборник состояния... С. 23.

**Почта.** Почтовая связь — одна из старейших служб коммуникации в Афганистане. Почта в стране, согласно данным афганских источников, была основана еще в правление эмира Шер Али-хана:

<sup>127</sup> Афганистан. Справочник М., 2000. С. 146; Материалы государственного плана экономического и социального... Том IV. С. 34–45.

<sup>128</sup> افغانستان در مخابرات و ارتباطات توسعه روند به نگاهيد (О развитии системы телекоммуникаций в Афганистане). 17.08.2007, URL:www.armans.info

в 1870 г. в районе Бала-Хисар открылось одно почтовое отделение, а также по одному во всех крупных провинциях<sup>129</sup>.

Почта принимала как государственную, так и частную корреспонденцию. В те же годы появились первые почтовые марки, которые печатались на низкокачественной белой бумаге и приклеивались к корреспонденции. Между большими городами не было почтовой связи, и для доставки письма или посылки каждое учреждение имело специального курьера. Международная почтовая связь из-за отсутствия соответствующей инфраструктуры все еще не была налажена, но если возникала необходимость отправить в другую страну официальный документ, то эту работу поручали специальному курьеру<sup>130</sup>.

В конце XIX в. возникла необходимость в постоянной почтовой связи, и в 1892 г. в Кабуле открылся почтамт, выпускавший 36 видов почтовых марок. Почтальонам выдавались для работы специальные принадлежности: кожаные сумки, верховая лошадь, а также меч или копьё. В 1907 г. во время правления Хабибуллы-хана было открыто первое почтовое представительство «Док-хане» в Пакистане, а именно в Пешаваре, которое обрабатывало корреспонденцию для отправки за границу<sup>131</sup>.

Во время правления эмира Амануллы-хана почта приобрела современный вид. При правительстве было открыто Управление почтовой и телефонно-телеграфной связью, а также приглашен иностранный специалист, в функции которого входила организация почтовых отделений в каждой провинции<sup>132</sup>.

Изменились и способы доставки корреспонденции — раньше почтальоны ездили по стране на лошадях, а с 1925 г. в Кабуле уже начали пользоваться автомобилями. Кроме того, развивался обмен корреспонденцией с соседними странами, для чего на границе в районах Торхам, Ислам-Кала и Ташгузар были открыты приграничные почтовые отделения.

Таким образом, постепенно совершенствуя внутреннюю почтовую связь, Афганистан перешел на международный уровень коммуникаций, официально вступив в 1927 г. в члены Международного почтового союза<sup>133</sup>.

<sup>129</sup> ل. س. ۱۳۸۴، گڼه ډرېل و، کلا ډرېل و اړیکه

<sup>130</sup> Там же; افغانستان در تمبر و پست تاریخچه (История появления почты и почтовой марки в Афганистане). 16.07.1389, URL:www.farsnews.com

<sup>131</sup> ل. س. ۱۳۸۴، گڼه ډرېل و، کلا ډرېل و اړیکه

<sup>132</sup> Там же.

<sup>133</sup> Афганистан. Справочник. М., 1964. С. 127.

Услуги почтовой связи в основном состояли из обработки и отправки корреспонденции, газет. Количество посылок и бандеролей за три года (с 1961 по 1963 г.) увеличилось многократно. Почтовая связь стала популярной. Число почтовых отделений в 1957 г. составило 343. За последующие пять лет объемы услуг по некоторым видам отправок увеличились в десятки раз, а что касается самой отрасли, то к 1963 г. по стране открыли всего 6 новых отделений<sup>134</sup>.

Таблица 2.16

### Объем услуг почтовой связи в ценах 1978 г., млн афгани

Вид деятельности	1977 г.	1978 г.	1979 г.
Обработка, отправка и доставка писем	72,9	80,2	37,9
посылок и бандеролей	2,9	3,2	7,8
газет и журналов	0,3	0,3	1
Продажа марок	0,7	0,7	4
Всего	76,8	8,4	-

Источник: Краткий статистический сборник состояния... С. 23.

Вплоть до конца 70-х гг. объем работы почтовых отделений менялся. Например, в 1966 г. было обработано 4824 тыс. писем, а в 1967 г., наоборот, меньше — 3963 тыс., в 1973 г. этот показатель увеличился до 9390 тыс., а в следующем году — до 10835 тыс.<sup>135</sup> Почтовых отделений в 1979 г., по афганским источникам, было 334, из них 26 — центральные, 26 — городские, 3 — отделения в аэропортах и 279 были расположены в пограничных зонах и других местах<sup>136</sup>.

## Энергетика

История комплексного развития энергетики Афганистана тесно связана с появлением в стране элементов фабрично-заводской промышленности, современных агропромышленных предприятий в сельскохозяйственных районах. Для строительства полноценной электростанции у государства не было необходимых средств, а национальный частный капитал из-за низкой рентабельности дела не был заинтересован в капи-

<sup>134</sup> Survey of progress (1962–1964)... P. 141.

<sup>135</sup> Statistical Yearbook for Asia and Pacific. Bangkok, 1976. P. 19.

<sup>136</sup> Краткий статистический сборник состояния... С. 23.

тальных вложениях. До обретения независимости в Афганистане имелась единственная ГЭС в Джабаль-ус-Сирадже, построенная в начале XX в., а также несколько других мелких агрегатов в центральных районах.

Первый небольшой электрогенератор мощностью 8 кВт был привезен в Афганистан в 1893 году. До 1919 г. еще несколько небольших агрегатов были установлены в Кабуле, Пагмане, Джелалабаде, Кандагаре и Джабаль-ус-Сирадже<sup>137</sup>.

В 1907 г. правительство решило увеличить мощность ГЭС в Джабаль-ус-Сирадже с 0,5 тыс. до 1,5 тыс. кВт. Работы завершились лишь через 12 лет<sup>138</sup>, но были возобновлены в 1939 г., в результате чего установленная мощность почти удвоилась и составила 2,84 тыс. кВт.

Развитие фабрично-заводской промышленности в 30-х гг. привело к резкому росту спроса на электроэнергию. Это послужило толчком к формированию энергетической системы, поскольку как правило, станции строились при предприятиях для их нужд, а также — для обслуживания государственных учреждений. Но росло потребление электричества и на бытовом уровне, поскольку станции продавали избыточную электроэнергию местному населению.

Таблица 2.17

### Электростанции Афганистана (1935–1940)

Станция	Вид	Провинция	Установленная мощность, кВт	Год пуска
«Баба-Вали»	ГЭС	Кандагар	330	1935
«Чальварча»	ГЭС	Герат	80	1936
«Дизель-Кабул»	ДЭС	Кабул	300	1937
«Пушту-Ко»	ДЭС	Кандагар	150	1937
«Генопресс»	ДЭС	Кандагар	500	1938
«Пашмина-Бафи»	ДЭС	Кандагар	300	1938
«Этехади Памба»	ДЭС	Кундуз	500	
«Чаквардак»	ГЭС	Вардак	3360	1940

Источник: Mohammad S. Sharifi. Electric Residential Load Growth in Kabul... P. 12.

<sup>137</sup> Mohammad S. Sharifi. Electric Residential Load Growth in Kabul City-Afghanistan for Sustainable Situation. A thesis presented to the faculty of the Russ College of Engineering and Technology of Ohio University In partial fulfillment of the requirements for the degree Master of Science. November 2009. P. 11; *درافغانستان د برق لارڼي* (Электроэнергетика в Афганистане) [www.ariaye.com/dari3/ejtemai/sofizadah2.html](http://www.ariaye.com/dari3/ejtemai/sofizadah2.html)

<sup>138</sup> Мир Гулам Мухаммад Губар. Указ. соч. С.27–28.

В период между 1935 и 1940 гг. появились еще несколько небольших электростанций преимущественно для обслуживания отдельных промышленных объектов или государственных учреждений. Первая крупная по масштабам того времени ГЭС «Пули-Хумри-I» была построена в 1941 г. в провинции Баглан при технической помощи Германии и предназначалась для снабжения электроэнергией текстильной фабрики «Насаджи»<sup>139</sup>.

В промышленных районах появились также тепловые- и дизельные станции. Из числа ТЭС провинции Баглан самой крупной была станция Багланского сахарного завода, построенная в 1960 г. (мощностью в 1310 кВт). Кроме завода ТЭС снабжала энергией население г. Баглан. Две другие подобные станции мощностью по 400 кВт каждая были построены в г. Пули-Хумри и одна мощностью в 250 кВт — для электроснабжения угольной шахты Каркар<sup>140</sup>. Еще одна ГЭС — «Пули-Хумри-II» (9 тыс. кВт) была построена в 1958–1962 гг. при технической помощи Советского Союза (по первоначальному плану — 5 тыс. кВт) и снабжала электроэнергией местный цементный завод и угольную шахту Каркар<sup>141</sup>.

При строительстве всех электростанций до середины 40-х гг. использовали смешанный капитал, в котором доля государственного сектора составляла 51%, а частного — 49%. Однако частный сектор в этом деле проявил пассивность, при исполнении своих обязательств медлил, и к 1939 г. произошла полная национализация энергетической системы страны<sup>142</sup>.

Для управления электростанциями были созданы отдельные специальные предприятия. Например, в 1940 г. Появилось специальное смешанное государственно-частное общество «Ды брешна лой» с первоначальным капиталом в 16,2 млн афгани. Все перечисленные выше и другие электростанции, за исключением ГЭС «Пули-Хумри» и ТЭС в Баглане, были переданы в собственность названного органа<sup>143</sup>.

---

<sup>139</sup> Ходжаев Х. Сотрудничество СССР и республики Афганистан в области энергетики // Афганистан: история, экономика, культура. М., 1989. С. 92.

<sup>140</sup> Георгиев Г. П. Советская техническая помощь Афганистану // Краткие сообщения Института востоковедения. Вып. XXXVII. М., 1960. С. 4.

<sup>141</sup> Ходжаев Х. Указ. соч. С. 93; Ежов Г. П. Развитие экономики Афганистана... С. 168; Пикулин М. Г., Рашидов. Р. Т. Промышленность и рабочий класс Афганистана (1973–1978 гг.). Ташкент, 1984. С. 50; Survey of progress. The Ministry of planning. Kabul, 1958, V–I. P. 22; Grötzbach E. Afghanistan: eine geografische landeskunde. Hein, 1990. P. 126.

<sup>142</sup> Mohammad S. Sharifi. Electric Residential Load Growth in Kabul... P. 12.

<sup>143</sup> Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ... С. 26

В 40-е годы работы новые станции не строились, поэтому следующее десятилетие можно условно назвать второй фазой в истории развития этой отрасли афганской экономики, так как новые электростанции были построены еще до разработки и реализации первого пятилетнего плана.

Таблица 2.18

### Выработка энергоресурсов

Виды ресурса	1950 г.	1953 г.	1956 г.	1957 г.	1958 г.	1959 г.	1960 г.
Электроэнергия, млн кВт-ч	8,3	20,8	35,6	45,7	71,4	82,2	95
Добыча каменного угля, тыс. т.	10,1	16,8	28,9	19,6	33,7	41,4	55

Источник: Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ... С. 25.

Из-за того что все электростанции были маломощными, рост их количества мало сказывался на показателе общей установленной мощности, составивший к 1950 г. всего 14 тыс. кВт на 25 станций. До середины 50-х годов были построены еще 3 станции, что позволило втрое увеличить совокупную установленную мощность, которая в 1958 г. составляла уже 48 тыс. кВт<sup>144</sup>.

Судя по этой цифре, Афганистан все же достиг некоторых успехов в развитии электроэнергетики. Но по сравнению с соседними странами он все же выглядел гораздо более отсталым. Например, в 1948 г. общая установленная мощность электростанций Пакистана была в два раза выше, чем у Афганистана<sup>145</sup>.

За годы реализации первой афганской пятилетки было построено несколько десятков мелких и средних по афганским масштабам электростанций. К их числу можно отнести 3 гидро- и 10 тепловых станций<sup>146</sup>. В эти годы при финансовой и технической помощи других стран Афганистан приступил к проектированию более крупных комплексов на базе собственных гидроэнергетических ресурсов.

Сначала электростанции появились в центральной провинции и предназначались для обслуживания предприятий, государственных учреждений и домохозяйств, в первую очередь городского населения.

<sup>144</sup> Современный Афганистан. Справочник. М., 1960. С. 148.

<sup>145</sup> Аристова Л. Б. Производственная инфраструктура Пакистана. М., 1978. С. 90.

<sup>146</sup> Афганистан. Справочник. М., 1964. С. 81.

Самой крупной ГЭС страны тогда считалась «Сароби», мощностью в 22 тыс. кВт. Параллельно в провинциальных центрах продолжали устанавливаться преимущественно мелкие электростанции. К началу 1960 г. в Афганистане их насчитывалось 37, в частности 7 ГЭС и 8 ДЭС; они производили в совокупности 63 млн кВт·ч<sup>147</sup>.

Таблица 2.19

**Установленная мощность  
важнейших электростанций по состоянию  
на 1958 г., кВт**

ГЭС	Мощность	ДЭС	Мощность	ГЭС	Мощность
«Сароби»	22000	«Кундуз»	5000	«Баглан»	1340
«Пули-Хумри»	4800	«Герат»	1000	«Джангалак»	200
«Чаквардак»	3300	«Гульбахар»	570		
«Джабаль-ус-Сирадж»	2840	«Кандагар»	500		
«Гиришк 1»	2400	«Мазари-Шариф»	320		
«Кандагар»	250	«Пули-Хумри»	300		
«Баглан 11»	300	«Андхой»	100		
		«Фарах»	100		

Источник: Современный Афганистан. Справочник. М., 1960. С. 148.

Афганские пятилетние планы дали толчок всем отраслям хозяйства, в частности энергетике, которой при планировании комплексного развития экономики придавалось первостепенное значение: при составлении первого пятилетнего плана на ее долю предусматривалось 44,2% (1345 млн афгани) от суммы, выделенной на развитие промышленности (правда, фактические ассигнования были меньше<sup>148</sup>).

Так или иначе, по итогам выполнения первого пятилетнего плана в стране было построено 3 ГЭС, 10 ТЭС и несколько более мелких станций общей мощностью в 32,8 тыс. кВт, что более чем в два раза превышает показатели 1950 г. С 1956 по 1963 г. (первая пятилетка) мощность всех

<sup>147</sup> Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ... С. 28; Победина М. П., Цыбульский В. В. Указ. соч. С. 41–42.

<sup>148</sup> Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ... С. 19.

электростанций выросла в 3,7 раза — 61 тыс. кВт<sup>149</sup>. В частности, установленная мощность ГЭС увеличилась в 4 раза, ДЭС — в 2,7 и ТЭС — в 3,2. ГЭС составляли основу электроэнергетического потенциала страны, на их долю в 1956 г. приходилось 72% от общей установленной мощности, к 1962 г. она немного выросла и составила 78%, а доля ДЭС, напротив, снизилась с 18 до 14% и ТЭС — с 10 до 8% соответственно.

Таблица 2.20

### Установленная мощность электростанций, кВт

Тип станции	1956 г.	1957 г.	1958 г.	1959 г.	1960 г.	1961 г.	1962 г.
ГЭС	11720	33720	33720	36720	38120	47820	47820
ДЭС	3100	3350	5051	6367	6367	6734	8389
ТЭС	1510	1510	1510	1510	4810	4810	4810
Всего	16330	38580	40281	44597	49297	59364	61019

Источник: Survey of progress (1962–1964). Afghanistan, The Ministry of planning. Kabul, 1964. P. 135.

В центральных, южных и юго-восточных провинциях дизельные и теплоэлектростанции преимущественно были установлены при предприятиях фабрично-заводской промышленности. Например, при компании «Садерат-е мива» действовала ДЭС мощностью 290 кВт, при фабрике «Пашмин-бафи» — 160, текстильной фабрике «Гульбахар» — 1000, компании «Спинзар» — 380, цементном заводе «Джабаль-ус-Сирадж» — 100, цементном заводе «Гури» — 380, заводе «Джангалак» — 190 и т. д. Теплоэлектростанции также были установлены для обслуживания производственных объектов, как например, ТЭС мощностью по 250 кВт при угольных шахтах Каркар и Ишпушта соответственно, при компании «Кандсази» — 1310 кВт<sup>150</sup>.

С появлением в Афганистане новых станций в течение 50-х гг. высокими темпами начал расти и объем производства электроэнергии. В 1951 г. в стране было произведено 8,3 млн кВт-ч электроэнергии, в 1953 г. этот показатель составил 20,8 кВт-ч, в 1956–35,6 и 1963–170 млн кВт-ч<sup>151</sup>. Иначе говоря, за 11 лет выработка электроэнергии выросла более чем в 20 раз.

<sup>149</sup> Афганистан. Справочник. М., 1964. С. 84.

<sup>150</sup> Survey of progress (1962–1964)... P. 135.

<sup>151</sup> Черняховская Н. И. Указ. соч. С. 146; Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и... С. 25; Афганистан. Справочник. М., 1964. С. 83.



Как видно из данных приведенной ниже табл. 2.21, подавляющая часть электроэнергии была произведена гидроэлектростанциями, а поскольку гидроэнергетические ресурсы Афганистана были распределены по стране неравномерно — постольку и электростанции строились в определенных регионах. В связи с этим основные задачи первого пятилетнего плана состояли, во-первых, в увеличении объемов производства электроэнергии по всему Афганистану, и во-вторых — в равномерном ее распределении и развитии энергетики во всех регионах страны<sup>152</sup>.

Таблица 2.21

### Производство электроэнергии, тыс. кВт-ч

Тип станции	1957 г.	1958 г.	1959 г.	1960 г.	1961 г.	1962 г.
ГЭС	41480	49480	78954	112897	120720	148953
ДЭС	4340	2950	3581	5679	3297,6	3953,3
ТЭС	980	1090	1100	-	1834,3	5179,6
Всего	47120	53140	83635	118576	125851,9	158086,7

Источник: Survey of progress (1962–1964)... P. 136.

Доля электроэнергии в структуре валового производства промышленности хотя и выросла в несколько раз, но осталась незначительной, не превысив по состоянию на 1950 г. 8 млн афгани, т. е. лишь 1,2% от всей продукции отрасли. К 1953 г. объем производства электроэнергии в денежном выражении возрос в 2,6, а ее доля — в 2,2 раза. Таким образом, с 1950 по 1960 г. валовой объем продукции промышленности увеличился с 650 млн до 1100 млн афгани (в 1,7 раза), тогда как объем производства электроэнергии исчислялось 95 млн афгани, или выросло почти в 12 раз. Соответственно увеличилась доля этой отрасли в и промышленном производстве, составив 8,6%<sup>153</sup>; затем, однако, она уменьшилась и до конца 70-х гг. находилась ниже этой отметки. В 1977 г. на долю электроэнергетики приходилось 6,4% валовой продукции промышленности или 680,3 млн афгани, в 1978 г. — 6% и 764,9 млн, в 1979–7,2% и 877 млн соответственно<sup>154</sup>.

<sup>152</sup> Черняховская Н. И. Указ. соч. С. 118.

<sup>153</sup> Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и... С. 24.

<sup>154</sup> Краткий статистический сборник состояния... С. 14.

Таким образом, строительство относительно крупных ГЭС в 60-х и 70-х гг. позволило в несколько раз увеличить как производственный потенциал электростанций, так и объем выработки электроэнергии. Это гидроэлектростанции «Махипар», «Сароби», «Дарунта» и «Наглу». Совокупная установленная мощность афганских электростанций по состоянию на 1978 г. составила 396 МВт. К этому времени население многих центральных городов и районов получило доступ к электричеству, но самым крупным потребителем оставались промышленные предприятия, которые поглощали 45% вырабатываемой в стране электроэнергии. Около 35% шло на нужды коммунально-бытового сектора, остальное — прочих потребителей<sup>155</sup>.

Построенные за 50-е годы в Афганистане электростанции принадлежали двум министерствам, а также частному сектору (в основном дизельные генераторы). Большая часть произведенной электроэнергии приходилась на долю министерства водных ресурсов и энергетики. На его долю из выработанного в 1977/78 г. электричества приходилось 530,2 млн кВт-ч (68,3%), министерство горных дел и промышленности обеспечивало 233,6 млн (30%), а остальные 12,3 млн кВт-ч (1,7%) давал частный сектор. В 1979/80 г. станциями двух министерств соответственно было произведено 683,6 и 224,2 млн кВт-ч<sup>156</sup>.

Афганистан в течение 70-х гг. намного улучшил состояние электроэнергетики, однако этого было недостаточно, чтобы решить проблему нехватки электричества. Производство электроэнергии на душу населения в начале 60-х гг. составило 7,3 кВт-ч<sup>157</sup>, — один из самых показателей в странах третьего мира. Из статистических данных конца 70-х г. следует, что в 1979 г. душевое производство выросло многократно и равнялось 58,5 кВт-ч<sup>158</sup> (по другим данным, — 53 кВт-ч, т. е. в 33 раза меньше среднемирового уровня<sup>159</sup>). Например, в Пакистане в 1970 г. на каждого жителя было выработано 63 кВт-ч электроэнергии<sup>160</sup>.

---

<sup>155</sup> Афганистан сегодня... С. 108; Афганистан. Справочник. М., 2000. С. 129.

<sup>156</sup> Краткий статистический сборник состояния... С. 15.

<sup>157</sup> Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ... С. 27.

<sup>158</sup> Краткий статистический сборник состояния... С. 2; 15.

<sup>159</sup> Ходжаев М. Н. Сотрудничество СССР и... С. 95.

<sup>160</sup> Жмуйда И. В., Морозова М. Ю., Шах Наваз. Пакистан: экономические диспропорции и региональная политика государства. М., 2007. С. 151.

О состоянии отрасли говорит и система подачи электроэнергии. По статистике, к 1980 г. общая протяженность всех линий электропередачи Афганистана составила лишь больше 1000 км. Из них длина высоковольтных ЛЭП-110 кВт была 59,1 км, ЛЭП-44 кВт – 231 км, ЛЭП-35 кВт – 178,4 км<sup>161</sup>.

В 80-е гг. введены в эксплуатацию многие электроэнергетические объекты, в частности распределительные системы и линии электропередачи как для подачи электричества внутри страны, так и для импорта. К ним можно отнести ЛЭП-220 кВ (СССР – Хульм – Пули-Хумри – Кабул) протяженностью 972 км (срок начала и окончания работ 1981–1995 гг.), ВЛ-220 кВ (Хульм – Пули-Хумри), ЛЭП-110 кВ (Мазари-Шариф – Шибирган), подстанция «Хульм» 220/110/10 кВ в г. Ташкуртан (провинция Саманган), распределительные сети и подстанции в городах Кабул, Кундуз, Мазари-Шариф, Нимруз, Кандагар, Забуль и т. д.<sup>162</sup>

Некоторые приграничные с республиками Средней Азии районы Афганистана снабжались электроэнергией из Советского Союза по специально построенным высоковольтным линиям электропередачи. В 1986 г. была введена в строй ЛЭП-110 кВ протяженностью 67 км из Советского Таджикистана через порт Шерхан в провинцию Кундуз<sup>163</sup>.

Многие отдаленные афганские районы, расположенные близ общей границы с СССР и изолированные от центра страны, в 80-е гг. получили доступ к электроэнергии. Например, жители приграничного с Таджикистаном афганского волостного центра Шугнан (провинция Бадахшан) впервые в 1987 г. получили электроэнергию из таджикского Бадахшана, а население уезда Дарваз через год стало снабжаться электричеством протянутой из Таджикистана ЛЭП<sup>164</sup>.

<sup>161</sup> Демократическая республика Афганистан. Справочник. М., 1981. С. 95.

<sup>162</sup> Материалы государственного плана экономического и социального... Том IV. С. 46–56; 197.

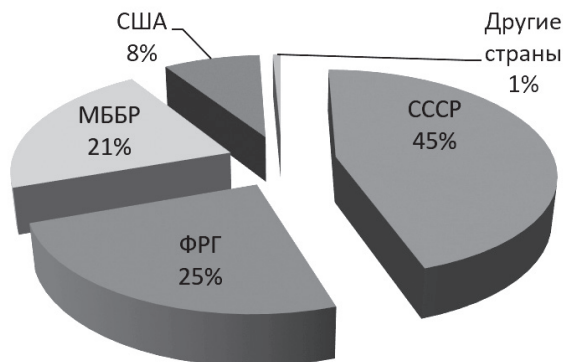
<sup>163</sup> Теплинский Л. Б. История советско-афганских отношений (1919–1987 гг.). М., 1988. С. 329; Материалы государственного плана экономического и социального... Том IV. С. 48; Ежов Г. П. Экономическая география ... С. 70; 2001. لندځ دوم جلد. كشمند مېلىس لطان. و س ياسې د ادداشتهاي. بتار يخې روږدا هاي. مېشتاد د هه 782 س. (Султан Али Кештманд. Политические мемуары и исторические события. 80-е годы. Третий том, Лондон 2001.).

<sup>164</sup> Раджабеков Г. Дж. Проблемы восстановления энергетики Афганистана. В сб.: Афганистан на переходном этапе (сентябрь 2001 – июнь 2002 г.). М., 2002. С. 125–126; Он же. Экономические проблемы послевоенного восстановления и развития энергетики Афганистана (рукопись канд. дисс.). М., 2002. С. 110.

Таким образом, в развитии афганской электроэнергетики заметную роль сыграл Советский Союз. В 1986 г. совокупная мощность афганских ГЭС и ТЭС составляла 419,2 тыс. кВт, из которых 44,7% (187,3 тыс. кВт) производили электростанции, построенные с помощью СССР. Несомненный вклад в развитие энергетики Афганистана внесла и ФРГ, на долю которой приходилось 24,5% всех мощностей или 102,5 тыс. кВт<sup>165</sup>. По данным другого источника, СССР были построены 22 электростанции общей установленной мощности 111,55 МВт, Германией — 11 (118,37 МВт), США — 2 (57 МВт)<sup>166</sup>.

В эти годы также наблюдалось изменение в структуре производства электроэнергии. Всего в 1985 г. было выработано 1057 млн кВт-ч и 16 млн — импортировано. Из этого объема 574 млн кВт-ч (или 54%) было производили гидроэлектростанции, 483 млн — дизельные и теплоэлектростанции<sup>167</sup>.

### Финансирование развития электроэнергетики за счет зарубежных источников, согласно второму пятилетнему плану (1986–1990 гг.), %



Источник: Составлено по: Ходжаев М. Н. Указ. соч. С. 97.

<sup>165</sup> Ходжаев М. Н. Указ. соч. С. 94.

<sup>166</sup> در افغانستان برفه انرژي (Электрoэнергетика в Афганистане) <http://www.ariaye.com/dari3/ejtemai/sofizadah2.html>

<sup>167</sup> Материалы государственного плана экономического и социального развития Демократической Республики Афганистан на 1366 г. (март 1987 г. — март 1988 г.). Том V (Балансы и планы распределения продукции). Кабул, Хамаль, 1366 (Март 1987). С. 1.

Намеченный на вторую половину 80-х гг. второй пятилетний план социально-экономического развития правительства НДПА включал в себя программу комплексного развития энергетической сети, однако политическая ситуация кардинально изменилась<sup>168</sup>, и большей части проектов не было суждено осуществиться, некоторые начатые из-за военных действий остались незавершенными.

Из других экономически значимых энергоресурсов, доступных в Афганистане следует отметить наличие залежей каменного угля, газа и нефти. Об их запасах подробно будет сказано ниже, а здесь отметить лишь то, что, по данным первых геологических разведок, нефтегазовые ресурсы относительно невелики, а залежи каменного угля, наоборот, — значительные.

Каменный уголь, добываемый в северо-восточных и северных провинциях, использовался как на бытовом уровне, так и для нужд промышленности, в том числе производства электроэнергии на теплоэлектростанциях.

В 1944 г. впервые на шахте Каркар началась добыча каменного угля для нужд Багланского сахарного завода, текстильной фабрики Пули-Хумри (для построенных при этих предприятиях ТЭС,) и других объектов региона. Многие фабрики, заводы и даже целые районы Кабула снабжались углем, добытым на шахте Каркар. Кустарным способом добыча угля продолжалась на шахтах Ишкамыша и Бахарака<sup>169</sup>.

Объем добычи на шахтах Каркар в первые годы разработки был невелик, из-за низкого уровня оснащенной необходимой техникой и оборудованием, но спрос предприятий района на каменный уголь удовлетворялся полностью. Только для Багланского сахарного завода, например, было добыто около 6 тыс. т угля, а для Пули-Хумринской текстильной фабрики — свыше 1 тыс. т<sup>170</sup>.

Для улучшения условий работы на угольных шахтах, увеличения годового объема и снижения себестоимости добычи в 1952 г. министерством горных дел Афганистана было создано государственное ведомство добычи каменного угля. В русле этих преобразований для повышения эффективности и качества работы, совершенствования навыков национальных кадров, были привлечены зарубежные

---

<sup>168</sup> Ходжаев М. Н. Указ. соч. С. 97–98.

<sup>169</sup> Черняховская Н. И. Указ. соч. С. 65; Поляк А. А. Экономический строй современного Афганистана (рукопись докторской диссертации). М., 1954. С. 284; Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ...С. 29.

<sup>170</sup> Черняховская Н. И. Указ. соч. С. 65.

специалисты. На шахте Каркар ведомство занималось сооружением линии электропередачи в шахту из г. Пули-Хумри, строительством служебных помещений для персонала, жилья для шахтеров. На шахте был установлен локомотив мощностью 1000 кВт. Зарубежные страны оказали техническую помощь и в вопросе транспортировки продукции шахт для сбыта на внутреннем рынке. США предоставили Афганистану 104 грузовые автомашины для перевозки угля, в том числе из угольной шахты Каркар. Уже к 60-м годам добыча угля в стране составляла в среднем примерно 200 т в день<sup>171</sup>.

Добыча каменного угля относится к той части отрасли энергетики Афганистана, где объем производства и сбыта увеличивался ежегодно, но техническое состояние этого сектора не улучшилось. Особо нуждались в техническом совершенствовании шахты северо-восточных провинций, доля которых в валовой добыче угля в стране всегда была наибольшей. В 1954/55 г. шахта Каркар выдала свыше 5,9 тыс. т угля – примерно 38,3% от общей добычи по стране, а через год, т. е. в 1955/56 г. эти показатели выросли до 10,4 тыс. т и 47,2% соответственно. А в 1963/64 г. из добытых в стране 99,2 тыс. т около 69,2% приходилось на долю шахты Каркар<sup>172</sup>.

Таблица 2.22

### Производство каменного угля в Афганистане, т.

Шахта	1959 г.	1960 г.	1961 г.	1962 г.	1963 г.
Каркар	25900	28020	45640	81000	68710
Ишпушта	15500	17700	20844	-	27882
Дарайи-Суф	-	1950	-	3387	2690
Всего	41400	47670	66484	84387	99222

Источник: Survey of progress (1962–1964)... P. 136.

При реализации первого пятилетнего плана, помимо прочего, особое внимание было уделено техническому усовершенствованию добычи угля: соответствующей реконструкции шахт Каркар и Ишпушта, освоению новых угольных месторождений района Дарайи-Суф провинции Балх, что привело к значительному росту объемов добычи<sup>173</sup>.

<sup>171</sup> Ежов Г. П. Развитие экономики Афганистана... С. 149; Черняховская Н. И. Указ. соч. С. 86; Wilber D. N. Afghanistan its people its society its culture. New Haven, 1962. P. 244.

<sup>172</sup> Survey of progress ... 1958. P. 3; Survey of progress... 1964. P. 138.

<sup>173</sup> Черняховская Н. И. Указ. соч. С. 103.

В доступной нам литературе встречается мало информации об объемах добычи каменного угля и факторах, отрицательно влияющих на работу этой отрасли. Например, по имеющимся данным, в 1971 г. объем добычи в стране составил 135 тыс. т, а на следующий год примерно в два раза меньше — 70,9 тыс. Здесь и в других отраслях подобные резкие колебания объясняются, скорее всего, статистическими погрешностями, нежели кризисом в работе рассматриваемого сектора, поскольку, по тем же данным, в 1973 г. снова добыча выросла до 116,3 тыс. т, а к 1974 г. еще больше — до 186,8 тыс.<sup>174</sup>

Главные угольные шахты Северо-Востока Каркар и Дудкаш вплоть до апрельской революции 1978 г. считались основными поставщиками каменного угля, на которых объем добычи в зависимости от разных факторов колебался в ту или иную сторону. В начале 80-х гг. когда оппозиционные правительству силы разрушили эти шахты, работы в них на время остановились, но позже усилиями правительства с помощью добровольцев удалось возобновить добычу. В конце 80-х и начале 90-х гг. Каркар была единственной в стране действующей шахтой, которая ежегодно в среднем добывала до 60 тыс. т каменного угля, хотя ее техническое оборудование постепенно пришло в негодность и в начале 90-х гг. почти все производственные операции выполнялись вручную<sup>175</sup>.

Несмотря на нестабильную внутреннюю обстановку в 80-х годах власти предприняли некоторые попытки для ввода в действие угольных шахт на месторождениях Дарайи-Суфа и Сабзак (провинция Герат), но судя по косвенным данным, безуспешно. Была проведена некоторая реконструкция шахт Каркар-Дудкаш с тем чтобы увеличить добычу с 160 тыс. т до 180 тыс.<sup>176</sup>

Вторым по значению ресурсом после каменного угля в Афганистане считался **природный газ**, хотя обнаруженные запасы и, следовательно, объемы добычи были невелики. Известно, что освоение природного газа (в отличие от каменного угля), начиная с процесса добычи и кончая его доставкой потребителю, требует сложной со-

<sup>174</sup> The Middle East and North Africa, 1976–77, L., 1976. P. 190.

<sup>175</sup> Раджабеков Г. Дж. Проблемы восстановления энергетики Афганистана... С. 119; Achievement of April revolution in Afghanistan. Kabul, 1984. P. 30; Наджибулла Пуян. Обоснование технико-эксплуатационных параметров выемочного оборудования для механизированной добычи угля в условиях шахт Афганистана. (рукопись кандид. дисс.). М., 1996. С. 6, 25–26.

<sup>176</sup> Материалы государственного плана экономического и социального... Том IV. С. 57.

временной инфраструктуры с модернизированной технологией, что и стало главной причиной медленного развития этой отрасли в стране. Поэтому первоначально природный газ в ограниченных объемах использовали на нужды предприятий в самом регионе его добычи — северном Афганистане. Кроме того, газ начали экспортировать за рубеж, точнее, в республики ЦА, что превратило его в одну из главных экспортных статей внешней торговли страны.

Добыча природного газа началась намного позже, чем угля, и, несмотря на слабую инфраструктуру, в афганских масштабах объемы были заметными и ежегодно увеличивались. В 1971 г. было произведено 2635,4 млн м<sup>3</sup>, в 1972 г. — 2849,4 млн м<sup>3</sup>, а к 1975 г., достигнув максимальных показателей, начали снижаться<sup>177</sup>.

Освоение газовых месторождений оказало положительное влияние на все сферы экономики страны, в частности на качество жизни населения, особенно в регионах, где обнаружены запасы. На севере страны на базе природного газа были построены первые теплоэлектростанции, завод азотных удобрений в Мазари-Шарифе, производящий карбамид. В стране началось также использование газа в быту.

Становление газового сектора экономики позволило Афганистану превратиться в экспортера углеводородов, и через некоторое время подавляющая часть производимого в стране газа экспортировалась в СССР. В подтверждение сказанного можно привести следующие цифры: общий объем добычи газа в 1978/79 г. составил 2461 млн м<sup>3</sup>, и 2182 млн из них шли на экспорт. То есть 88,6% продукции газового сектора было экспортировано, и только 11,4% поставлялось на внутренний рынок.

СССР был единственным импортером афганского природного газа. Строительство газопровода в ЦА позволило увеличить объем афганской внешней торговли. Валютные поступления от экспорта 0,5 млн м<sup>3</sup> газа в 1967 г. оценивались в 2,9 млн долл., а через год (в 1968 г.) поставки утроились, составив 1,6 млн м<sup>3</sup>, что сопровождалось соответствующим ростом доходов до 9 млн долл.<sup>178</sup>

Природный газ постепенно превратился в одну из самых крупных статей внешнеторгового баланса Афганистана, главный источник поступления иностранной валюты. Поставки его за рубеж росли: например, в 1977 г. в системе экспорта Афганистана сухофрукты

---

<sup>177</sup> The Middle East and North Africa, 1976–77, L., 1976. P. 190; Афганистан сегодня... С. 217.

<sup>178</sup> Economic Survey of Asia and the Far East, 1969, Bangkok, 1970. P. 105.



и орехи составляли 26,8% (84,2 млн долл.), а природный газ — 12,5% (2398,7 млн м<sup>3</sup>, или на 39,3 млн долл.), а уже в 1978 г. доля газа выросла до 16,5% (2156,1 млн м<sup>3</sup>, или 53 млн долл.)<sup>179</sup>. В дальнейшем с каждым годом доля природного газа увеличивалась, а других товаров начала уменьшаться.

Таблица 2.23

### Производство разных видов энергетической продукции

Продукция	1973 г.	1975 г.	1977 г.	1979 г.	1980 г.	1985 г.	1986 г.
Электроэнергия, млн кВт-ч	555	720	776,1	907,8	909	1058	1169
Каменный уголь, тыс. т.	114	148	170,3	131,9	119	151	161
Брикеты угольные, т.	-	-	620	1540	-	-	-
Природный газ, млн м <sup>3</sup>	2767	2995	2548	2327	2690	2752	2431
Газовый конденсат, тыс. т.	1,8	1,5	1,03	0,82	7,7	8	8
Нефть, тыс. т.	5	10	13,1	15,8	8,3	-	-

Источник: Краткий статистический сборник состояния... С. 14; Карпов Н. А. Современные тенденции внешней торговли... С. 92; Афганистан сегодня... С. 217.

После 1978 г. до середины 80-х гг. объемы добычи газа начали расти, однако, так и не достигли уровня 1975 г. Наряду с этим увеличились и объемы экспорта в Советский Союз, которые в 1984 г. в денежном выражении составили 315 млн долл. (2450 млн м<sup>3</sup>), в 1985 г. — 309,4 млн, а затем к 1986 г. уже снизились до 264,1 млн долл.<sup>180</sup>

Что касается соотношения общих объемов производства и сбыта природного газа, то по данным 1985 г., в его балансе 89% приходилось на долю экспорта, т. е. из 2700 млн м<sup>3</sup> 2400 млн м<sup>3</sup> экспортировалось, 193 млн м<sup>3</sup> шло на производственно-эксплуатационные цели и 107 млн м<sup>3</sup> — на собственные нужды и потери<sup>181</sup>.

<sup>179</sup> Краткий статистический сборник состояния... С. 27; Карпов Н. А. Современные тенденции внешней торговли... С. 94.

<sup>180</sup> Афганистан сегодня... С. 219.

<sup>181</sup> Материалы государственного плана экономического и социального развития Демократической Республики Афганистан на 1366 г. (март 1987 г. — март 1988 г.). Том V (балансы и планы распределения продукции). Кабул, Хамаль, 1366 (Март, 1987). С. 2.

Зарубежные исследователи, в частности американские, обвинили СССР в том, что тот в течение 70–80-х гг. эксплуатировал афганские газовые ресурсы, а именно, якобы закупал афганский газ по заниженным ценам и тем самым нанес ущерб национальной экономике Афганистана<sup>182</sup>.

Таблица 2.24

**Валовая продукция отрасли энергетики,**  
*млн афгани*

Отрасль	1977 г.	1978 г.	1979 г.
Электроэнергетика	680,3 (21%)	764,9 (15,6%)	877 (18,4%)
Добыча угля	119,2 (3,6%)	152,7 (3,1%)	92,3 (2%)
Добыча газа	2415,9 (74,1%)	3948,3 (80,4%)	3733,8 (78,5%)
Добыча нефти	43,6 (1,3%)	46,6 (0,9%)	52,6 (1,1%)
Всего	3259	4912,5	4755,7

Источник: Краткий статистический сборник состояния... С. 14.

В современном мире без развитой энергетической системы невозможно развивать другие отрасли народного хозяйства, в частности, промышленность, сельское хозяйство, сферы производственной и социальной инфраструктуры, работа которых напрямую зависит от уровня развития энергетики. Но афганская экономика за весь рассмотренный период так и не смогла удовлетворить свои потребности в энергетических ресурсах. Более того, в Афганистане промышленность, начиная с 1978 г., невзирая на попытки новых властей, не могла динамично развиваться, объемы производства продукции постепенно снизились, что отрицательно сказывалось на работе энергетической сферы.

В целом, в энергетике, как и транспортной системе и других сферах афганской экономики, объемы производства продукции ежегодно росли, но их доля в системе промышленного производства осталась небольшой. Исключением, конечно, был природный газ, благодаря которому Афганистан превратился в экспортера энергоресурсов.

Политические события конца 70-х — начала 80-х гг., приведшие к упадку все сферы экономики, не обошли стороной и энергетику.

<sup>182</sup> Siddieq M. Noorzoy. Long-Term Soviet Economic Interests and Policies in Afghanistan. Afghanistan: The Grate Game Revisited. New York, 1987. P. 89; John F. Shroder and Abdul Tawab Assifi. Afghan Mineral Resources and Soviet Exploitation. Afghanistan: The Grate Game Revisited. New York, 1987. P. 112–113.

Только за первые три года конфликта наблюдалось многократное сокращение объемов добычи нефти, каменного угля (более чем на 40%), были разрушены распределительные системы электроэнергии и линии электропередач, что нанесло колоссальный ущерб экономике Афганистана<sup>183</sup>.

## Ирригация

Строительство ирригационных объектов на территории современного Афганистана, обусловленное его аридным климатом, имеет давние традиции. Одна из самых крупных плотин Сирадж, расположенная на реке Газни, была построена еще во времена султана Махмуда Газневида. Несмотря на столь давнюю историю, вплоть до первой половины XX в. технология и методы строительства оросительных каналов, плотин и арыков, как и сотни лет назад, оставались примитивными и были непригодны для сооружения объектов, способных оросить десятки тысяч гектаров земельных площадей.

Чтобы вкратце описать, из каких материалов и какими методами строились подобные объекты, достаточно привести информацию советского автора, писавшего, что в основном ирригационные системы — примитивные сооружения небольшой мощности. «Местные плотины сооружают из галечника, мешков, наполненных землей, фашин валежника и укрепляют бревнами. Они поднимают уровень воды и позволяют направить воду на поля, но значительных водохранилищ не образуют»<sup>184</sup>.

Первые попытки строительства и реконструкции оросительных сооружений относятся к началу XX века. Правители Афганистана еще до установления независимости собственными силами и средствами начали восстанавливать и сооружать отдельные ирригационные каналы. К числу таковых можно отнести канал Сирадж, реконструкция которого проводилась в 1910–1914 гг.<sup>185</sup> В строительстве впервые участвовал иностранный специалист — шотландский инженер. Тем не менее работы велись медленно, поскольку производительность труда местных жителей, которых в принудительном порядке сгоняли на стройку, была низкой<sup>186</sup>.

---

<sup>183</sup> Ходжаев М. Н. Указ. соч. С. 94.

<sup>184</sup> Пуляркин В. А. Афганистан. Экономическая география. М., 1964. С. 62.

<sup>185</sup> Frydoon Shairzai, Ghulam Farouq, Richard Scott. 1975 Economic Survey of the Helmand Valley. USAID/Kabul, 1975. P. 7.

<sup>186</sup> Мир Гулам Мухаммад Губар. Указ. соч. С. 28–29.

Предпринятые в те годы меры свидетельствовали о том, что с ростом численности населения, вовлечением Афганистана в торговлю продукцией сельского хозяйства с соседними странами возникла необходимость комплексного подхода к развитию инфраструктуры аграрного сектора. В итоге постепенно к 30-м гг. происходит постепенная товаризация сельского хозяйства, ежегодно расширяются площади поливного земледелия. Все это требует строительства современной системы ирригации, которая могла бы удовлетворить возросший спрос со стороны разных категорий потребителей.

Поскольку в Афганистане в те годы еще не были подготовлены и обучены национальные кадры с соответствующими техническими знаниями, — правительству к строительству современных ирригационных сооружений пришлось привлекать иностранных специалистов. Например, в начале 30-х годов для организации ремонтных работ на канале Сирадж были приглашены немецкие инженеры<sup>187</sup>.

Инженерные знания в дальнейшем потребовались и при сооружении новых объектов ирригации. В частности, в конце 30-х годов афганское правительство пригласило японских инженеров для строительства канала Дех Адам-хан в районе Гиришк. По плану надо было улучшить водопользование на существовавших площадях и ввести в оборот новые земельные участки. Между тем деятельность иностранных специалистов сводилась к инженерным расчетам, а строительные работы по-прежнему выполнялись примитивными орудиями труда.

Из-за отсутствия современной строительной техники в 1942 г. канал Дех Адам-хан на 14 км был прорыт вручную. В связи с активизацией боевых действий во время второй мировой войны, японские специалисты были отозваны на родину, а афганцы собственными силами продолжили работу и за последующие четыре года завершили оставшийся 26-километровый участок.

В 1946 г. для более широкого развития поливного земледелия в долине бассейна реки Гильменд правительство Афганистана подписало контракт с американской компанией «Моррисон-Надсен»<sup>188</sup>.

---

<sup>187</sup> Lloyd Baron, David Levintow. Sector Analysis Helmand-Arghandab Valley Region. February, 1973. P. 6–8.

<sup>188</sup> Stewart L. Udall, Floyd E. Dominy, F. G. Whitaker. Shamalan Unite Draft Report... P. 8–9; Mildred Caudill. Helmand-Arghandab Valley...P. 13; Lloyd Baron, David Levintow. Sector Analysis Helmand — Arghandab Valley Region. February, 1973. P. 7–9; Cynthia Clapp-Wincek, Emily Baldwin. The Helmand Valley Project in Afghanistan. A. I. D. Evaluation Special Study # 18. U. S. Agency for International Development, 1983. P. 1

Реализация этого проекта оказалась одной из самых дорогостоящих, а по фактическим срокам исполнения строительство ирригационной системы в долине Гильменд стало самым продолжительным. Более того, проект большинством специалистов оценивался как неудачный. Эксперты, в частности и американские, заявили, что компания «Моррисон-Надсен» при строительстве комплекса не приняла во внимание многие факторы<sup>189</sup>.

Прежде всего, график выполнения работ нарушался из-за слабого развития, а в некоторых случаях отсутствия автодорожной инфраструктуры в районах, где намечалось строительство определенного объекта. Поэтому с 1946 по 1949 г. для доставки крупногабаритного оборудования на строительную площадку компания «Моррисон-Надсен» занималась реконструкцией автодороги Чаман — Кандагар — Гиришк. Параллельно велось строительство магистрального канала Бугра с его главными ответвлениями — Шамалан и Марджа. Но основная причина задержки в другом: выделенные афганским правительством на сооружение комплекса средства, к этому времени были полностью потрачены.

Дальнейшие работы с 1949 по 1953 г. компания «Моррисон-Надсен» выполнила благодаря кредиту, предоставленному Экспортно-импортным банком США правительству Афганистана. За указанные четыре года были построены два крупных резервуара — Дахла и Каджаки.

Плотина Каджаки, построенная на реке Гильменд, находится в 116 км выше Лашкаргаха, а плотина Аргандаб — в 48 км северо-восточнее от Кандагара<sup>190</sup>. Эти резервуары позволили построить целую дренажную сеть с множеством магистральных и относительно средних каналов, общая протяженность которых по всей системе долины Гильменд составила 755 км, включая каналы Бугра, Дарвешан, Сирадж, Южный и Тарнак со всеми их ответвлениями<sup>191</sup>.

Примерно через 20 лет после начала строительства, т. е. к 1965 г., общая сумма, потраченная на развитие Гильмендской системы, составила 95,5 млн долл., из которых 39,3 ссудил Экспортно-импортный

---

<sup>189</sup> О социально-экономической характеристике долины Гильменд подробнее см.: Frydoon Shairzai, Ghulam Farouq, Richard Scott. 1975 Economic Survey of the Helmand Valley. USAID/Kabul, 1975; Murad A. Asiel. Lashkar Gah Household Survey a Demographic and Econometric Analysis. Kabul, 1349.

<sup>190</sup> Mildred Caudill. Helmand-Arghandab Valley...P. 14.

<sup>191</sup> Helmand River Basin soil and water survey study Report. Part I. Prepared by the Government of Afghanistan and The United States Agency for International Development. 1976. P. 4–8.

банк США<sup>192</sup>. Эти цифры говорят о том, что на реализацию проекта уже к тому времени было потрачено в несколько раз больше средств, чем планировалось афганским правительством. Причем привлеченные внешние кредиты предстояло впоследствии вернуть.

Таблица 2.25

### Расходы на обустройство долины р. Гильменд (1966 г.)

Вид работ	Сумма, тыс. долл.
Строительство плотин, резервуаров и каналов	41 782
Мелиорация	31 019
Строительство автодорог, электростанции и другие расходы	15 607
Всего	88 408

Источник: Stewart L. Udall, Floyd E. Dominy, F. G. Whitaker. Shamalan Unite Draft Report. Helmand Arghandab Valley Development Project, Afghanistan, September 1967. P. 15.

В строительство ирригационной системы Гильменд в течение 25 лет (т. е. к началу 1970 г.) правительствами Афганистана и США в совокупности, по одним данным, было вложено 120 млн,<sup>193</sup> а по другим — 150 млн долл. (вместо 35–40 млн, намеченных по плану)<sup>194</sup>. Афганистан на эти цели с 1946 по 1971 г. из бюджета потратил свыше 6 млрд афгани (более 75 млн долл.)<sup>195</sup>. Итоги таких колоссальных, тем более для экономики Афганистана, финансовых расходов оказались не очень впечатляющими. В результате правительство и общественность Афганистана не были удовлетворены работой американской компании<sup>196</sup>.

Проект оказался некупаемым, «поскольку большую часть земель в долинах Гильменда и Аргандаба составляют солончаки, а ирригационное строительство производилось здесь без учета засоления,

<sup>192</sup> Stewart L. Udall, Floyd E. Dominy, F. G. Whitaker. Shamalan Unite Draft Report... P. 14.

<sup>193</sup> Helmand — Arghandab Valley Irrigation System. A change Assessment: 1973–1990. Prepared by Development Alternatives, Inc. and Earth Satellite Corporation. February 1993. P. 1.

<sup>194</sup> Давыдов А., Черняховская Н. Указ. соч. С. 69.

<sup>195</sup> Lloyd I. Z. Baron. The Water Supply Constraint: An Evaluation of Irrigation Projects and their Role in the Development of Afghanistan. Montreal, 15 March 1975. P. 49.

<sup>196</sup> Гуревич Н. М. Афганистан: некоторые особенности социально-экономического развития (20–50-е годы). М., 1983. С. 10; Давыдов А., Черняховская Н. Указ. соч. С. 70–71.

то фактически только 20% орошаемых земель оказались годными для использования, несмотря на то, что афганское правительство затратило уже более 100 млн долл. на их освоение»<sup>197</sup>.

О том, что Гильмендская ирригационная система не сможет окультуриться, говорили и американские эксперты, заявившие, что «программа Управления долины Гильменд — Аргандаб разочаровывает, и выгоды от нее в сравнении с издержками оставляют желать лучшего»<sup>198</sup>.

Таблица 2.26

### Распределение семей поселенцев в районах Гильмендской долины

Район	Провинция	Число семей
Над-и Али	Гильменд	2102
Марджа	-	2138
Шамалан	-	389
Криш	-	141
Дарвешан	-	359
Ханашин	-	331
Тарнак	Кандагар	26
Всего		5486

Источник: Ghulam Faroug. Socio-Economic Aspects of Land Settlement in Helmand Valley, Afghanistan. American University of Beirut. June 1975. P. 24.

Одна из основных целей афганского правительства при сооружении этой системы была в том, чтобы переселить кочевые племена на новоосвоенные земли и тем самым перевести их на оседлый образ жизни. Согласно проекту, планировалось образовать на новых землях около 100 тыс.<sup>199</sup> хозяйств, однако фактически в долину, по одним, данным с 1952 по 1972 г. переселили всего 4410<sup>200</sup> семей, а по другим, — с 1953 по 1973 г. — 5436<sup>201</sup>. В итоге многие переселенцы, несмотря

<sup>197</sup> Победина М. П., Цыбульский В. В. Указ. соч. С. 33.

<sup>198</sup> USAID-Assisted Development in the Helmand-Arghandab Valley. Notes on Program Successes and Problems. USAID/Afghanistan. Kabul, December 12, 1973. P. 1.

<sup>199</sup> USAID-Assisted Development in the Helmand-Arghandab Valley... P. 1.

<sup>200</sup> Давыдов А., Черняховская Н. Указ. соч. С. 69.

<sup>201</sup> Ghulam Faroug. Socio-Economic Aspects of Land Settlement in Helmand Valley... P. 23; там же подробнее о социально-экономическом аспекте ирригационной системы долины Гильменд.

на предоставленные им льготы, бросили свое хозяйство, так как не все сумели переключиться на новое занятие.

Управление Гильмендской ирригационной системы постаралось оказывать всестороннее содействие семьям, переселившимся в долину помогать в строительстве домов, обработке земли, обучении навыкам водопользования и земледелия. Каждой семье было выделено по 30 джарибов участка (1 джариб = 0,2 га), готовые дома, сельскохозяйственные орудия (плуг, лопату, мотыгу и т. д.), одну пару ослов на две семьи, необходимое количество семян зерновых на первый год плюс 3 тыс. афгани.

Все это было предоставлено как беспроцентный кредит сроком на 20 лет. Новых поселенцев освободили также от армейской службы на первые шесть лет с момента переселения. Правительство построило центральный базар, мечеть и административный центр на 7 новых сел. Но все это не помогло бывшим скотоводам привыкнуть к земледелию и оседлому образу жизни.

В новые районы переселили около 1300 кочевых семей, но через некоторое время 300 из них оставили свое хозяйство<sup>202</sup>. Дело в том, что в процессе полива земель на этих землях постепенно образовывалась «соляная корка, которая препятствовала их дальнейшей обработке». В конечном счете кочевники снова вернулись к своим прежним занятиям, и многие новые деревни опустели<sup>203</sup>.

Таким образом, результаты, достигнутые благодаря строительству ирригационной системы долины Гильменд, в том, что касается развития поливного земледелия, можно назвать чисто символическими. В частности, в источниках сообщается, что благодаря этому проекту площади обрабатываемых земель к 1970 г. увеличились с 77 тыс. до 145 тыс. га<sup>204</sup>. Таким образом, проектом были освоены около 78 тыс. га новых земель вместо 137 тыс.<sup>205</sup> запланированных (т. е. чуть больше половины), а также улучшена водообеспеченность 82 тыс. га ранее культивированных земель.

В табл. 2.27 показана динамика чистого дохода крестьянских хозяйств в тех районах, которые входили в ведение Управления Гильмендской ирригационной системы. Видно, что в целом между

---

<sup>202</sup> Lloyd Baron, David Levintow. Sector Analysis Helmand-Arghandab Valley Region. February, 1973. P. 18–19.

<sup>203</sup> Пуляркин В. А. Указ. Соч. С. 174–175.

<sup>204</sup> Cynthia Clapp-Wincek, Emily Baldwin. The Helmand Valley Project in Afghanistan... P. 17.

<sup>205</sup> Давыдов А., Черняховская Н. Указ. соч. С. 69.



1963 и 1975 гг. доход крестьян имел тенденцию к возрастанию. Исключением в какой-то степени были районы Над-и Али и Марджа, в которых до 1970 г. наблюдался рост, а к 1975 г. шло относительное снижение дохода. По данным того же источника, эти два района в отличие от остальных, издавна заселенных, были новыми и их жители полностью состояли из переселенцев-кочевников.

Таблица 2.27

### Чистый доход крестьянских хозяйств, млн афгани

Район	1963 г.	1970 г.	1975 г.
Над-и Али	1316	30763	27223
Марджа	4208	31020	26209
Шамалан	7803	37170	54959
Дарвешан	8203	29711	70509
Аргандаб	7098	47711	-

Источник: Cynthia Clapp-Wincek, Emily Baldwin. The Helmand Valley Project in Afghanistan... P. 11.

Таблица 2.28

### Урожайность посевных культур в районах долины Гильменд, манн\* с джариба

Культура	Над-и Али		Марджа		Шамалан		Дарвешан		Аргандаб	
	1963 г.	1970 г.	1963 г.	1970 г.	1963 г.	1970 г.	1963 г.	1970 г.	1963 г.	1970 г.
Пшеница	7,3	61,5	18	52,1	41,1	66,2	31	41,7	41,3	57,9
Ячмень	5,4	-	20	-	-	81,8	-	22	31,4	31,2
Маис	-	95,8	-	55,5	52,7	83	26,6	79	40,3	64
Рис	9,6	-	-	-	-	-	-	-	-	173,2
Хлопок	6,3	37,5	11,3	36,2	23,1	55,6	8,0	39,3	20	-

\*1 манн равен 4,5 кг., 1 джариб — 0,2 га.

Источник: USAID-Assisted Development in the Helmand — Arghandab Valley. Notes on Program Successes and Problems. USAID/Afghanistan, Kabul. December 12, 1973. P. 5.

Показатель средней урожайности зерновых в районах Гильменда в разные годы также может служить доказательством того, что по мере реализации проекта в хозяйственной жизни коренного населения и пере-

селенцев произошли определенные изменения. Здесь также изначально в районах Над-и Али и Марджа показатель по всем видам зерновых был в несколько раз ниже, чем в остальных районах, но затем разрыв существенно сократился, а в некоторых случаях даже урожай был выше.

В результате строительства Гильмендского ирригационного комплекса большие изменения наблюдались в социальной жизни долины после того как Управлением Гильмендской ирригационной системы к концу 60-х годов в провинции Гильменд были построены 12 сельских школ (9 начальных, одна начальная-средняя, одна средняя и лицей), а также больница в Лашкаргахе<sup>206</sup>.

Немаловажный вклад в ходе реализации проекта был внесен и в развитие транспортной системы района, о чем уже упоминалось выше. Было построено несколько главных автомобильных, а также сельских автодорог без покрытия общей протяженностью 3443 км. Управление Гильмендской ирригационной системы занималось обслуживанием этих дорог<sup>207</sup>.

Некоторые советские исследователи считали, что причина неудач, связанных со строительством данного комплекса, крылась в том, что изначально проект преследовал политические цели и поэтому компания «Моррисон-Надсен» не занималась изучением почв территории<sup>208</sup>. Американские эксперты, наоборот, утверждали, что правительство США хотело благодаря реализации проекта повысить имидж своей страны, и оказав содействие развитию сельского хозяйства Афганистана, уменьшить зависимость этого государства от Советского Союза. Но те, кто на местах был знаком с проблемой, считали, что кроме всего препоной при воплощении в жизнь проекта была бюрократическая машина правительства Афганистана, которая на разных административных уровнях тормозила ход работ<sup>209</sup>.

Другим крупным ирригационным объектом была **Джелалабадская ирригационная система**<sup>210</sup>, построенная в 1965 г. на востоке

---

<sup>206</sup> Mildred Caudill. Helmand — Arghandab Valley... P. 38–41.

<sup>207</sup> Helmand River Basin soil and water survey study Report. Part I... P. 4–9.

<sup>208</sup> Пуляркин В. А. Указ. соч. С. 174.

<sup>209</sup> Cynthia Clapp-Wincek, Emily Baldwin. The Helmand Valley Project in Afghanistan... P. 5–9.

<sup>210</sup> Подробно о комплексе см.: Джурабеков И. Х., Вартазарьян Л. А., Жилин Е. В. Джелалабадский ирригационный комплекс в Афганистане. Ташкент, 1981; Ежов Г. П. Водные ресурсы Афганистана и их хозяйственное использование // Водные проблемы стран Азии. С. 87.

страны в провинции Нангархар при технико-экономической помощи СССР. Этот сложный по конструкции объект, который обошелся в 7888 млн афгани, состоит из плотины, построенной в ущелье Дарунты, двух тоннелей общей длиной около 9 км, магистрального канала длиной свыше 70 км и оросительной способностью 31,5 тыс. га, а также более 30 распределительных каналов. На плотине была построена ГЭС Дарунта, большая часть электроэнергии которой пошла на обслуживание системы ирригации, а оставшаяся — на нужды города Джелалабада<sup>211</sup>.

Этот проект в отличие от Гильмендского комплекса оказался удачным, принес заметную пользу и способствовал развитию сельского хозяйства провинции. Помимо того что Джелалабадский ирригационный комплекс улучшил обеспеченность водой больших земельных площадей, на его базе были построены «две крупные механизированные государственные фермы — “Газибад” и “Хадда” общей площадью 5,7 тыс. га комплексного садово-полеводческого и молочного направления», и было «заложено около 3 тыс. га садов цитрусовых и маслины»<sup>212</sup>. Согласно проекту, к 1975–1978 гг. от них должны были получить большой урожай: около 60 тыс. т цитрусовых и 11 тыс. т маслин. Доступные статистические данные показывают, что цитрусовые и оливки в 1970 г. занимали 70 тыс. га, и эта площадь вплоть до 1979 г. оставалась неизменной, а к 1986 г. достигла 73 тыс. га<sup>213</sup>.

Так как продукция ферм была рассчитана на экспорт, то об успехах можем судить также по данным статистики внешней торговли Афганистана, которые показывают, что в 1977 г. экспортировалось 0,5 тыс. т консервированных маслин на 0,5 млн долл., в 1978 — 1 тыс. т на 0,9 млн и в 1979 г. — 1,7 тыс. т на 1,8 млн долл. соответственно. Большая часть продукции шла на экспорт в Советский Союз<sup>214</sup>. По данным 1985 г., собранный урожай оливок составил 850 т<sup>215</sup>.

Гильмендская и Джелалабадская ирригационные системы были самыми крупными среди всех когда-либо построенных объектов ирригации в Афганистане. Проектно-изыскательские работы по строительству

---

<sup>211</sup> Джурабеков И. Х., Вартазарьян Л. А., Жилин Е. В. Указ. соч. С. 4; Давыдов А., Черняховская Н. Указ. соч. С. 72; Ежов Г. П. Водные ресурсы Афганистана... С. 87.

<sup>212</sup> Давыдов А., Черняховская Н. Указ. соч. С. 72.

<sup>213</sup> Афганистан сегодня... С. 215.

<sup>214</sup> Карпов Н. А. Современные тенденции внешней торговли... С. 95; 100.

<sup>215</sup> Материалы государственного плана экономического и социального развития Демократической Республики Афганистан на 1366 г. (март 1987 г. — март 1988 г.). Том V... С. 43–44.

более простых и меньших по размерам сооружений во всех регионах страны выполнялись специалистами разных стран. Большая часть этих работ проводилась в 60-е годы, и строительство их завершилось.

При техническом содействии советских специалистов была построена еще одна плотина — Сарде в провинции Газни на реке Джильга. Но в отличие от двух рассмотренных выше она имела земляное основание. От нее по двум магистральным каналам длиной 30 и 20 км орошались 18 тыс. га земельных площадей<sup>216</sup>.

Было также начато комплексное изучение других регионов на предмет развития поливного земледелия, в частности, на севере страны. Советским специалистам, согласно подписанному с афганской стороной соглашению от 1961 г., «было поручено составить схему развития орошения земель Северного Афганистана, в которой должны быть рационально использованы водо-земельные ресурсы и определены объекты ирригационно-мелиоративного строительства»<sup>217</sup>.

Средние по размерам каналы были сооружены и на северо-востоке Афганистана, например, такие, как Аджмир и Арча (1967 г.) с оросительной способностью в 12 тыс. и 24 тыс. га земель соответственно. Эти и некоторые другие объекты были построены по программам пятилетних планов<sup>218</sup>.

Таблица 2.29

### Подушевое производство зерна

Показатели	1968 г.	1970 г.	1972 г.	1973 г.	1979 г.
Население, тыс. чел.	16000	17084	17882	18294	15555
Производство зерна, тыс. т.	-	-	3920	3810	4218
На душу населения, кг	-	-	219	208	271

Источник: Background Paper for... P. 2; The Middle East and North Africa, 1976–77, L., 1976. P. 186; Афганистан сегодня... С. 216.

Нужно отметить, что в 70-е годы использование ручного труда при сооружении ирригационных объектов, как и в дорожном стро-

<sup>216</sup> Давыдов А., Черняховская Н. Указ. соч. С. 73; Ежов Г. П. Водные ресурсы Афганистана... С. 92; Рашидов Р. Т. Советско-афганские отношения ... С. 13.

<sup>217</sup> Ежов Г. П. Водные ресурсы Афганистана... С. 93.

<sup>218</sup> Зарипов Ш. Производительные силы сельского хозяйства современного Афганистана. Душанбе, 1972. С. 88–89.

ительстве, продолжалось. Так, упомянутый канал Арча в начале 50-х годов «копали шесть тысяч крестьян, собранных по трудовой повинности (*безари*), а деньги на их содержание собирались среди того же населения так, чтобы ежедневно на каждого рабочего приходилось по 10 афгани», и «250 семей безземельных крестьян района Калайи-Заль для орошения 5 тыс. джарибов неводеланной земли прорыли оросительный канал из р. Кундуз длиной в 10 км»<sup>219</sup>.

С появлением крупных оросительных объектов государство постепенно начало принимать нормативно-правовые акты для урегулирования системы водопользования и распределения ответственности между компетентными сторонами. В начале 70-х гг. королем был издан указ, в котором говорилось, что «государство несет ответственность за систему водообеспечения главных магистральных каналов, а подсобными каналами и канавами должны заниматься жители во главе с мирабами»<sup>220</sup>.

Благодаря строительству десятков других мелких и средних ирригационных объектов относительно расширилась площадь поливных земель, увеличилась урожайность культур. Аграрный сектор всегда оставался главной отраслью экономики страны, в нем было занято более 80% населения, однако объем его продукции по сравнению с уровнем соответствующего производства в странах региона всегда был низким. Производство сельскохозяйственной продукции на душу населения к концу 50-х гг. в Афганистане составило 27 долл., Индии — 39, Пакистане — 54<sup>221</sup>.

В 80-е годы многие объекты ирригации, построенные с большим трудом, были выведены из строя, другие в условиях военных действий своевременно не ремонтировались. Тем не менее страна пыталась развивать аграрный сектор, и с 1979 по 1986 г. объем производства всех видов зерновых увеличился до 4408 тыс. т (на долю пшеницы приходилось 2750 тыс. т, кукурузы — 810 тыс., риса — 480 тыс.). Это было намного меньше, чем показатель 1976 г. (4624 тыс. т)<sup>222</sup>.

На дальнейшее развитие сельского хозяйства негативное воздействие оказали и реформы, проведенные правительством НДПА, в частности введение права на использование воды. Это стало еще одним

---

<sup>219</sup> Давыдов А. Д. Развитие капиталистических отношений... С. 68–69.

<sup>220</sup> Richard B. Scott. End of Assignment Report. Alternative Income Project. 19 November 2004 to 31 January 2005.

<sup>221</sup> Гуревич Н. М. Афганистан: некоторые особенности социально-экономического развития (20–50-е годы). М., 1983. С. 82.

<sup>222</sup> Афганистан сегодня... С. 216.

препятствием на пути планов развития системы ирригации, которые включали капитальный ремонт многих объектов по всей стране, проектирование и строительство новых, продолжение работ на незавершенных объектах<sup>223</sup>. В частности, после Апрельской революции 1978 г. политика аграрных преобразований разрушила традиционную систему земельных отношений, сложившуюся на протяжении нескольких сотен лет. После принятия «Декрета о земле» был разработан «Закон о воде», вступивший в силу в январе 1982 г. и претендовавший на справедливое распределение водных ресурсов между водопользователями. Все же, несмотря на негативное отношение афганских коммунистов ко всему, что считалось ими пережитком прошлого или признаком капитализма, законодательство о водоовладении и водопользовании призывало соблюдать национальные и исторические обычаи и традиции<sup>224</sup>.

\* \* \*

Афганистан вступил в XX в. как страна с замкнутым хозяйством, лишенным каких-либо передовых по тому времени отраслей. С обретением в 1919 г. политической независимости началась модернизация всего хозяйства, и в результате на базе смешанного капитала появились первые агропромышленные предприятия, элементы производственной инфраструктуры — автомобильные дороги, система телекоммуникаций, электростанции, современные инженерные ирригационные сооружения. Тотальная отсталость страны не позволяла изыскать внутренние ресурсы, необходимые для реализации комплексных правительственных программ, а внешних капиталовложений и помощи из-за рубежа было далеко не достаточно, чтобы обеспечить финансирование этих программ. В периоды разработки и реализации пятилетних планов развитие производственной инфраструктуры Афганистана несколько ускорилось, и вплоть до конца 70-х годов наблюдалось увеличение выпуска продукции и объемов оказанных услуг. В период дестабилизации политической обстановки, который начался с приходом к власти сторонников коммунистического строя, вплоть до 1992 г. все еще предпринимались некоторые попытки развивать отрасли инфраструктуры, однако нанесенный войной ущерб был слишком велик, и этот период вполне можно считать началом деградации афганской экономики.

---

<sup>223</sup> Материалы государственного плана экономического и социального... Том IV. С. 34–45.

<sup>224</sup> Давыдов А. Д. Аграрное законодательство Демократической Республики Афганистан (социально-экономический анализ). М., 1984. С. 113.

## ГЛАВА III

# РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

(С НАЧАЛА 1990-х ДО СЕРЕДИНЫ  
2010-х годов)

Некоторые европейские исследователи еще в начале прошлого века, изучая транспортные маршруты, идущие через Афганистан, чаще всего рассматривали их как транзитные пути для выхода своих стран на мировые рынки и территории других государств. А. Е. Снесарев, например, писал: «Возможны два угла зрения: или рассматривать эти пути через Афганистан только как часть путей для дальнейшего продвижения к Индии или рассматривать их по отношению только к самому Афганистану. У исследователей вы чаще найдете первый угол зрения»<sup>1</sup>.

В этом высказывании — констатация важности стратегического и географического положения Афганистана как «сердца Азии» в системе геополитики и геоэкономики ЦА и ЮА.

Сами афганские исследователи в нынешних условиях, анализируя перспективы развития национальной автотранспортной системы, также указывают на стратегическое значение своей страны, которая может стать международным транспортным коридором, способным при прочих равных условиях намного облегчить грузопоток между странами, регионами и континентами. В последние несколько лет, в условиях относительной стабилизации военно-политической обстановки афганские авторы и официальные лица часто пишут и говорят о реальной возможности использования Афганистана в этом качестве, предлагают различные проекты строительства трансафганских авто- и железных дорог.

Но так или иначе, Афганистану для достижения поставленных целей необходимо решить вопросы реконструкции и развития собственной транспортной инфраструктуры. Предстоит восстановление главных магистральных, кольцевых, провинциальных и сельских автодорог, обеспечение интенсивного движения транспорта и значит —

---

<sup>1</sup> Снесарев А. Е. Указ. соч. С. 184.

сооружение современной дорожной инфраструктуры (терминалы, автозаправки, автопарки, станции технического обслуживания, грузовые станции и т. п.). Реализация этих планов будет зависеть, конечно, от военно-политической ситуации, которая определяет судьбу любой экономической и социальной программы.

Именно нестабильность внутреннего положения — препятствие привлечения в страну средств частных иностранных инвесторов, издали наблюдающих за развитием политической обстановки в Афганистане. Некоторые проекты, реализованные за последние годы и осуществляемые сейчас, финансируются за счет внешней финансовой помощи — грантов и кредитов отдельных стран и международных организаций, но прямые инвестиции капитала незначительны.

Помимо перечисленных выше внутренних препятствий на пути развития афганской транспортной системы есть еще и внешние факторы, не зависящие от самого Афганистана, которые приводят к кризисным ситуациям в том или ином секторе национальной экономики. Замкнутость территории делает товарооборот Афганистана с внешним миром зависимым от отношений с соседними странами, особенно теми, которые обладают морскими портами. В середине XX в. были случаи ухудшения внутриэкономической ситуации, когда соседи искусственно препятствовали транзиту афганских товаров через свои территории<sup>2</sup>.

А внутри Афганистана развитие экономики упирается в неразвитость транспортной системы. Прежде, в 50-е и 60-е годы транзит товаров через морские порты Пакистана и Ирана отчасти осложнялся из-за неразвитости там портовых сооружений, точнее, их низкой пропускной способности и недостаточности складских помещений для хранения товаров, плохого состояния авто- и железных дорог<sup>3</sup>, но со временем эти страны оснастили свои портовые сооружения современной инфраструктурой, готовой обработать и транспортировать большие объемы грузов. А в самом Афганистане эти вопросы остались нерешенными.

Соседи Афганистана бывает и сегодня, желая добиться той или иной политической цели, продолжают использовать вопрос транзита как средство давления на официальный Кабул. В декабре 2010 г., например, власти Ирана ввели запрет на поставки топлива через свою территорию в Афганистан, что привело к 70%-ному росту общего уровня цен в этой стране. Тегеран свое поведение объяснил тем, что якобы «топливо, пе-

---

<sup>2</sup> Кухтин В. Г. Проблема транзита в экономике и политике Афганистана // Вопросы экономики Афганистана. М., 1963. С. 23–29.

<sup>3</sup> Махмудов Э. Р. Развитие транзитных внешнеторговых перевозок... С. 120–121.



ревозимое в Афганистан», предназначалось «силам НАТО», а не направлялось на афганский рынок, что «вызывало озабоченность» иранской стороны<sup>4</sup>. Рассмотрение вопроса, кому на самом деле был предназначен транзитный груз — не тема этой работы, задача автора — показать, как за последние десятилетия применялась политика экономического давления соседей на Афганистан и применяется ли она сейчас.

Экономика Афганистана, полностью зависящая от транзитных транспортных артерий соседей, в условиях подобной политики несет большие потери, так как импортирует главным образом товары первой необходимости и топливные ресурсы. В последние годы новым поставщиком товаров и услуг на афганский рынок стал Узбекистан, что позволяет в какой-то степени диверсифицировать направления экспортно-импортных операций.

Еще одна проблема — характер торгово-экономических отношений Афганистана с сопредельными странами, которые в отличие от него обладают промышленным потенциалом и прилагают усилия для производства товаров, рассчитанных для вывоза в страны региона, в частности на афганский рынок. Борьба за открытие и завоевание новых рынков и за свое полноценное экономическое присутствие на региональных рынках, в данном случае — Афганистана, приводит к тому, что соседние страны вынуждают афганских потребителей покупать именно их товары. Об этом свидетельствует сделанное в марте 2011 г. заявление афганских официальных лиц, в котором они обвиняют своих соседей, в частности Иран, Пакистан и Узбекистан, в том, что те «осложняют условия транзита афганских товаров через свои территории... и не позволяют афганским предпринимателям ввозить через их территорию относительно недорогую, но высококачественную продукцию третьих стран»<sup>5</sup>. По данным афганской Торгово-промышленной палаты, только в порту Карачи в начале 2011 г. намеренно было заблокировано около 6 тыс. контейнеров с товарами афганских бизнесменов<sup>6</sup>. По мнению афганской стороны, этими мерами пакистанское руководство хотело заставить Афганистан закупать товары пакистанского производства.

Эти и другие временами возникающие проблемы тем более побуждают афганские власти совершенствовать национальные автомо-

---

<sup>4</sup> Иран возобновил блокаду поставок топлива в Афганистан. 06.01.2011, URL:<http://afghanistan.ru>

<sup>5</sup> ТПП Афганистана обвиняет Пакистан, Иран и Узбекистан в экономической блокаде. 11.03.2011, URL:<http://afghanistan.ru>

<sup>6</sup> Там же.

бильные магистрали, примыкающие к границам соседних стран, диверсифицировать транзитные зоны во всех возможных направлениях с тем, чтобы в будущем в случае необходимости увеличить объемы поставок в одном направлении и уменьшить в другом.

Теоретически, если при благоприятном развитии политической обстановки будет открыто транзитное автомобильное и железнодорожное сообщение через Афганистан, то при ежегодном росте объемов мировой торговли во всех направлениях Евразийского континента появятся широкие возможности для дальнейшего развития торговых отношений между странами региона в направлении Север — Юг<sup>7</sup>.

Следовательно, для обеспечения бесперебойного грузопотока и облегчения нагрузки на существующие авто- и железнодорожные маршруты необходимы новые пути поставки товаров, в том числе и по территории Афганистана. Но даже те трансафганские транспортные проекты, которые находятся на стадии реализации, и другие, которые уже строятся, по мнению некоторых экспертов, в будущем могут оказаться недостаточными ввиду ежегодного роста объемов международной торговли, особенно — увеличения добычи нефти и газа<sup>8</sup>.

Известно, что за последние постталибские годы было разработано множество проектов восстановления магистральных, провинциальных и сельских автодорог, открытия транспортного сообщения через Афганистан в разных направлениях, за которые в основном ратуют соседние страны. Одни ищут выход на новые рынки для сбыта товаров собственного производства (Пакистан, Иран), другие нуждаются в получении доступа по кратчайшему сухопутному маршруту к морским портам (страны ЦА).

Что касается системы транспортных коммуникаций соседей, то в расположении этих стран — достаточно развитая инфраструктура. Многие транспортные маршруты в них далеки от совершенства, но достаточны для организации грузоперевозок между странами ЦА и ЮА. Например, в центральноазиатском регионе по состоянию на 2007 г. общая протяженность автомобильных дорог превысила 320 тыс. км, железных дорог — 20 тыс. км, нефтегазовых магистралей — 40 тыс. В странах ЦА

---

<sup>7</sup> Nicklas Norling. First Kabul Conference on Partnership, Trade and Development in Greater Central Asia. Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program. Conference Report April 2006. P. 20.

<sup>8</sup> Континент партнерства // Ежемесячный информационно-аналитический вестник. Евразийское Экономическое Сообщество. Декабрь 2007. С. 46.

действовало 100 аэропортов, 20 из которых считаются международными. Годовой объем перевозки грузов, по тем же данным, составил около 4 млрд т. Добавим, что, например, по территории соседнего Узбекистана проходят 20 международных транспортных маршрутов<sup>9</sup>.

С 2001 г. афганские власти совместно с международными организациями разработали программу комплексного развития отраслей инфраструктуры до 2015 г., причем особое внимание было уделено транспортной системе. В приложении к программе от 2004 г., посвященной рассматриваемой нами отрасли, говорилось, что в течение последующих 7 лет в развитие транспортной инфраструктуры (автомобильные дороги, гражданская авиация и туризм, железная дорога) планировали вложить 6,1 млрд долл.<sup>10</sup> С того года прошло достаточно времени, и сейчас есть возможность сравнить реальные результаты с планами.

Таблица 3.1

### Средства, необходимые для развития транспорта, млн долл.

Программы	2004 г.	2005 г.	2007–2010 гг.	2010–2015 гг.	Всего
Дороги и магистрали	670,78	312,43	2930,3	3760,65	8514,52
Гражд. авиация и туризм	106,92	38,99	484,31	1062,08	1887,4
Автотранспорт	43,62	61,11	228,93	41,29	457,36
Железная дорога	111,1	13,94	45,1	40,1	229,41
Всего на организационные работы капитальные расходы	932,42	426,46	3688,63	4904,13	11 087,7
	64,45	81,59	197,4		460,5
	867,97	344,87	3491,23	4904,13	10 628,2

Источник: Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. 43.

<sup>9</sup> Там же.

<sup>10</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex, Report annex was prepared by Mohiuddin Alamgir, Natin Patel, V.N. Gnanathurai, Hideaki Iwasaki, Munawar Alam, Salim M. Qayum, Ravi Khera, and Mohammad Rasooli from the Asian Development Bank. Kabul, January 2004. P. III; Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. A Government/International Agency Report, Prepared for International Conference, March 31-April 12004. Kabul, 17.03.2004. P. 43.

Правительственные программы предусматривают к 2015 г. поднять качество транспортной системы до желаемого уровня, многократно увеличить количество транспортных единиц на душу населения и плотность автомобильных дорог. В 2003 г. в Афганистане было 13,71 грузовиков на 1000 человек, а согласно плану, к 2010 г. этот показатель должен был возрасти до 26,71, к 2015 г. — до 40<sup>11</sup>.

В 2008 г. афганским правительством был разработан еще один документ — «Стратегия развития транспорта Афганистана»<sup>12</sup>, согласно которому перед страной была поставлена задача к марту 2009 г. починить и обновить национальную кольцевую автодорогу, завершить реконструкцию сети шоссе, соединяющих ее с соседними странами, завершить создание иных финансовых источников для обслуживания автодорог и сохранения их в пригодном для нормальной эксплуатации состоянии. Результатами внедрения в жизнь этой программы должны были стать усовершенствование транспортного сообщения по всему Афганистану, снижение стоимости обслуживания автодорог, минимизация благодаря перечисленным мерам числа дорожно-транспортных происшествий<sup>13</sup>. В соответствии с доработанной стратегией, к концу 2011 г. предусматривалось завершение реконструкции региональных автодорог в направлении Восток — Запад и Север — Юг<sup>14</sup>.

К строительству, обслуживанию и поддержанию автодорог в нормальном состоянии правительство планировало привлечь специализированные частные предприятия, имеющие все необходимые технические возможности и людские ресурсы. В последующие 5 лет, согласно плану, предполагалось восстанавливать 5334 км автодорог на сумму 2,7 млрд долл., построить 6000 км внутренних национальных и региональных магистралей на 400 млн долл. Кроме того рассматривалась необходимость проведения капитального ремонта около 3455 км региональных и 2378 км национальных автодорог, которые были разрушены за годы войны. Таким образом, для восстановления национальных и провинциальных автодорог, по предварительным

---

<sup>11</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. III; 27.

<sup>12</sup> 2008, .(2013–2008) ستراتیژی انکشاف ملی افغانستان. استراتیژی سکتور ترانسپورت (Стратегия национального развития Афганистана. Стратегия развития транспортного сектора (2008–2013 гг.), Кабул, 2008).

<sup>13</sup> Там же. С. 1: 5.

<sup>14</sup> Transport and Civil Aviation Strategy 1387–1391 (2007/08–2012/13). Islamic Republic of Afghanistan, Afghanistan National Development Strategy. Pillar III, Infrastructure. Kabul, February 2008. P. 5.

расчетам, к уже имевшимся в распоряжении правительства 994 млн долл. требовалось еще 550 млн.<sup>15</sup>

Согласно Стратегии 2008 г., до марта 2011 г. международные аэропорты Кабула и Герата планировалось привести в соответствие со стандартами и нормами Международной организации гражданской авиации и Международной ассоциации воздушного транспорта<sup>16</sup>.

Выполнение социально-экономических программ, разработанных за последние годы при участии международных экспертов и финансовых институтов, дали Афганистану возможность при эффективном использовании выделенных разными странами ресурсов за намеченные сроки построить такую транспортную систему, которая будет отвечать всем международным нормам и стандартам.

## Автодорожная сеть

К моменту свержения режима талибов автомобильные дороги Афганистана находились в неудовлетворительном состоянии. В отличие от 80-х годов, когда ущерб, нанесенный отрасли в ходе боевых действий и диверсионных актов был властями того времени частично компенсирован строительством новых и ремонтом действовавших объектов, впоследствии дело обстоит иначе. В 90-е годы все отрасли народного хозяйства Афганистана, в том числе и транспортная система, оказались выведены из строя, а локальные восстановительные работы, предпринятые правительством ДТ, были каплей в море усилий необходимых для возрождения всего разрушенного.

В целом в ходе гражданской войны вся производственная инфраструктура, включая транспортную, постепенно вышла из строя. Были разрушены все крупные мосты, построенные на основных участках автомагистралей, крайне ухудшилось состояние автодорог, прекратилось транспортное сообщение между многими районами и провинциями. В результате при транспортировке грузов издержки увеличивались в несколько раз.

О масштабах разрушения транспортных коммуникаций в те годы говорилось в отчетах зарубежных исследователей и международных организаций. Относительно состояния рассматриваемого сектора в 90-е гг. достаточно сказать, что согласно обзору 1994 г., только

<sup>15</sup> Там же. С. 6–7, 43–44.

<sup>16</sup> 1 س. (Стратегия استراتيژی انكشاف ملی افغانستان. استراتيژی سكتور ترانسپورت... س. 1 (Стратегия национального развития Афганистана...)).

около 17% автодорожной сети Афганистана находилось в хорошем состоянии, 35% — в удовлетворительном и остальные 48% — пришли в упадок<sup>17</sup>.

Часть сооружений и объектов была изношена, другая — пострадала от ракетно-бомбовых ударов. Были случаи, когда воюющие стороны ради сохранения за собою тех или иных территорий выводили из строя народнохозяйственные объекты. Так, во второй половине 90-х гг., чтобы не допустить проникновения группировки ДТ на территорию Северо-Восточного региона и других провинций, по приказу Ахмад-шаха Масуда был взорван тоннель Саланг. В результате военных действий к началу XXI в. регионы и провинции Афганистана снова были практически изолированы друг от друга и почти не имели между собой транспортного сообщения.

В условиях раздробленности страны, в зависимости от того, какие политические силы реально властвовали в том или ином регионе, принимались меры, направленные на восстановление или ремонт конкретных объектов инфраструктуры, которые нужны были для проведения военных операций. Правительство талибов на Востоке и Западе страны провело реконструкцию 50 км участка автодороги Кабул — Кандагар и 195 км магистрали Кандагар — Герат<sup>18</sup>.

Таблица 3.2

### Программа инвестиций в развитие автодорожного транспорта на 2004–2010 гг., млн долл.

Объект инвестиций	2004	2005	2006	2007–2010	Всего в 2004–2010 гг.
Все дороги и автомагистрали	345,01	630,38	848,18	2930,30	4753,87
Национальные	122,83	245,65	298,03	420,85	1087,35
Провинциальные	148,66	297,32	445,98	594,64	1486,60
Сельские	7,50	15,00	22,50	30,00	75,00
ТЭО	53,24	56,78	63,86	74,10	247,97

Источник: Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. 41.

<sup>17</sup> Afghanistan's Transport Sector: On the Road to Recovery. Kabul, 2002. P.1.

<sup>18</sup> Там же. С. 2; کابل (Газета «Кабул»), 24.10.2002.

В этой связи процесс восстановления включал не только ремонт и асфальтирование автодорог, но и строительство новых дорожных сооружений. Вот некоторые конкретные цифры, иллюстрирующие, насколько остро в 2002 г. стояла проблема транспортного сообщения центра с некоторыми регионами: на участке между Кабулом и Салангом насчитывалось 13 разрушенных мостов, Кабулом и Мазари-Шарифом – 11 и один мост был выведен из строя между Кабулом и Торхамом<sup>19</sup>.

Таблица 3.3

### **Протяженность и средняя скорость движения транспорта по национальным автомобильным дорогам**

<b>Дороги</b>	<b>Протяженность, км</b>	<b>Время в пути, час</b>	<b>Средняя скорость, км/ч</b>
Кабул – Торхам	227	6,5	35
Кабул – Кандагар	506	20	25
Кандагар – Спинбульдак	105	2,5	42
Кандагар – Герат	560	8,5	66
Кабул – Мазари-Шариф	399	15	27
Мазари-Шариф – Хайратон	57	2	29
Пули-Хумри – Шерхан	164	12	14
Пули-Хуми – Кабул	228	9,3	24
Андхой – Пули-Хумри	389	15,5	25
Андхой – Герат	542	18	30
Герат – Деларам	348	8,5	41
Деларам – Зарандж	213	6,5	33
Торгунди – Герат	116	3	38

Источник: Afghanistan's Transport Sector: On the Road to Recovery, Kabul, 2002. P. 2; Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. 11; Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. A Government/International Agency Report, Prepared for International Conference, March 31– April 1, 2004. Kabul, 17.03. 2004. P. 45.

К категории региональных автодорог относятся магистрали, соединяющие Афганистан с его соседями (Иран, Пакистан, Таджикистан,

<sup>19</sup> Там же.

Узбекистан, Туркменистан), а также соседние страны между собой. Национальными называются трассы, соединяющие центры провинций с магистралями регионального значения, которые ведут за пределы страны, отвечающими требованиям шоссейных дорог. Автодороги, соединяющие районные административные центры со столицами провинций, классифицируются как провинциальные дороги<sup>20</sup>.

По транспортным коммуникациям Афганистан в течение последних двух десятилетий во всех отношениях намного отстает от других стран. К 2003 г. на каждые 1000 человек населения в стране приходилось всего 0,15 км автодорог с твердым покрытием. Согласно предварительной программе развития транспорта, к 2010 г. планировалось увеличить этот показатель до 0,23 км, а к 2015 г. — до 0,46 км<sup>21</sup>.

Совокупное воздействие негативных факторов на техническое состояние автомобильных дорог, привело к сокращению средней скорости движения по всем направлениям на главных автотрассах Афганистана. Соответственно увеличились временные издержки и расход топлива при доставке грузов из одного пункта в другой, а все это, в конечном счете, сказывалось на себестоимости грузов.

На начальном этапе восстановительного процесса для скорейшего оказания экономической и гуманитарной помощи, особенно тем районам, которые пострадали от засух, важное значение приобретали старые грунтовые дороги. За довольно короткое время путем восстановления основных шоссейных, провинциальных и второстепенных сельских дорог, как правило, не имевших асфальтового покрытия, удалось восстановить сообщение не только между крупными городами и провинциями, но и многими отдаленными, даже изолированными уездами и селениями. В целом к 2003 г. общая протяженность дорожной сети Афганистана, включая все наземные пути, по которым могли передвигаться транспортные средства, составила 43 789 км<sup>22</sup>.

Работы, направленные на развитие всех видов наземного и воздушного транспорта Афганистана, ведутся под руководством трех министерств: министерство транспорта и гражданской авиации несет ответственность за состояние воздушного и наземного транспорта в целом; министерство общественных работ отвечает за восстановление

---

<sup>20</sup> URL:<http://www.motca.gov.af/index.php?id=16>

<sup>21</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex...P. III.

<sup>22</sup> Country Synthesis Report on Urban Air Quality Management. Afghanistan, Discussion Draft, December 2006. P. 4.



и поддержание в норме региональных, национальных и провинциальных путей, строительство автомобильных и железных дорог, мостов, аэропортов и других инфраструктурных объектов; министерство восстановления и развития села отвечает за (совместно с Советом общественного развития) реконструкцию и обслуживание сельских автодорог<sup>23</sup>.

Каждое из указанных ведомств согласно своим полномочиям занимается разработкой проектов реконструкции отдельных участков и изысканием финансовых ресурсов на их реализацию, но все три учреждения совместно определяют общую стратегию развития отрасли. Выступая в апреле 2004 г. на конференции, посвященной развитию афганской национальной транспортной программы, министр общественных работ так охарактеризовал текущее состояние транспортных коммуникаций страны:

- только 16% афганской национальной дорожной сети имело твердое покрытие;
- на каждую тысячу жителей приходилось всего 14 автомобилей;
- в сельской местности на одну тысячу человек приходилось меньше одного автобуса.

В этой связи, как и при реализации первых пятилетних планов в 50-е годы, в бюджете развития Афганистана транспорту придавалось первостепенное значение, а именно предусматривалось ежегодное увеличение расходов на возрождение этой отрасли. На цели развития транспортных коммуникаций за последние три постталибских года было ассигновано: в 2003 г. — 238 млн долл., к 2004 г. статью удвоили до 494,2 млн, а в 2005 г. было отпущено 1040,3 млн долл. Иными словами, доля статей расходов на транспорт в бюджете развития за указанные годы была самой высокой и соответственно составила 13,8, 18,4 и 28,4%<sup>24</sup>.

Сегодня уже существуют программы дальнейшего функционирования и роста различных отраслей экономики Афганистана. Например, разработано по просьбе Временного правительства Афганистана «Техническое приложение» к программе развития транспорта, специалистами ВБ и АБР совместно с афганскими ключевыми министерствами

---

<sup>23</sup> Sonia Moldovan. Private Sector Participation and Challenges in Afghanistan's Transport Sector. The Louis Berger Group, Inc. Symposium EAEPА in collaboration with PRESOM/EU on: Privatization and Regulations of Core Transactions in Physical Infrastructure. P. 5–6.

<sup>24</sup> Afghanistan Ministry of Finance. Budget Department. URL:www.mof.gov.af

и ведомствами. Однако для полного ее осуществления необходимы колоссальные средства — около 12,3 млрд долл.<sup>25</sup>

Одна из важнейших проблем инфраструктуры — реконструкция главных магистральных и кольцевых автодорог между провинциями, и провинций с центром. На начальном этапе было запланировано восстановление главных автомобильных магистралей общей протяженностью 5,6 тыс. км, а также второстепенных дорог. Предварительные расчеты, по данным министра общественных работ, показали, что на реконструкцию каждого километра этих путей потребуется 140 тыс. долл.<sup>26</sup> По программе, первоочередными объектами восстановления и обустройства должны стать автомагистрали<sup>27</sup>, необходимые для возрождения и развития внутреннего рынка на региональном и национальном уровне, торговых отношений и укрепления экономических связей Афганистана с соседями — Ираном, Пакистаном, Таджикистаном, Узбекистаном и Туркменистаном, а также другими странами ЦА и Россией. Эти дороги имеют не только национальное, но и региональное значение. Одна из них — магистраль Шерхан-Бандар — Пули-Хумри — Кабул — Кандагар — Спибульдак общей протяженностью 1162 км, которая должна способствовать торгово-экономическим отношениям между Таджикистаном и Пакистаном, а Афганистану даст возможность выйти на рынки этих стран и извлечь выгоды от транзита товаров и услуг.

Другие важные магистрали — Наибабад — Мазари-Шариф — Андхой — Герат — Диларам — Зарандж (длиною 1344 км) и Герат — Ислам-Кала (124 км), обеспечивающие транспортное сообщение с Ираном.

Автомобильные дороги, соединяющие различные части страны, провинции и районы, способствуют прежде всего развитию внутренней торговли, укреплению и расширению внутренних экономических связей, транспортному сообщению между отдаленными населенными пунктами, в том числе находящимися в глухих местностях, и провинциальными центрами, и рассматриваются как важный фактор безопасности, стабильности и национальной интеграции. К этой категории автодорог программа относит:

---

<sup>25</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. 41.

<sup>26</sup> Afghanistan: Long road to recovery. 15.11.2002, URL:<http://reliefweb.int/node/113722>

<sup>27</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. 23–24; 42.

- магистраль Фарах – Диларам (253 км), соединяющую центр провинции Фарах (г. Фарах) с районом Диларам (провинция Нимруз), расположенным вдоль кольцевой автодороги на перекрестке между провинциями Фарах, Нимруз и Гильменд;
- магистраль Запад – Восток (1267 км);
- магистраль Хульм – Ишкашим (478 км), связавшую Северный регион с отдаленными северо-восточными районами;
- магистраль Асабабад – Газни (817 км), открывающую возможность общения между провинциями Газни и Кунар (провинции Каписа, Лагман и Кунар плохо связаны транспортным сообщением с остальной частью страны, из главных магистралей только автодорога Кабул – Джелалабад частично пересекает территорию Лагмана; открытие сообщения может изменить социально-экономическую ситуацию в этих районах).
- магистраль Север – Юг 1 (775 км)
- магистраль Север – Юг 2 (776 км),
- магистраль Джабаль-ус-Сирадж – Нуристан (172 км).

В дополнение к этому была намечена реконструкция провинциальных автодорог (общей протяженностью 4484 км) первой и второй категории, что позволит улучшить сообщение между отдаленными районами и провинциями. Программа также включает ремонт сельских дорог (1500 км), соединяющих глухие районы с местными рынками<sup>28</sup>.

Одним из первых был отремонтирован участок автомагистрали Кабул – Саланг – Доши, обеспечивающий транспортное сообщение столицы с северо-восточными и северными провинциями, а также выход на рынок Центральноазиатских стран и в перспективе в Китай. Особенно важно в этом отношении то, что на таджикской стороне вдоль границы с провинцией Кундуз (в районе порта Шерхан) существует железная дорога. Этот участок при технической помощи МЧС России был восстановлен раньше других, но зимой из-за больших снегопадов и лавин перевал Саланг часто непроходим.

Для обеспечения нормального двустороннего и технически безопасного транспортного сообщения между центром и указанными провинциями, на этом участке предстоит еще много работ. Самыми опасными остаются автодороги в провинции Бадахшан.

Различные международные организации и страны продолжают оказывать помощь в строительстве отдельных участков. АМР США,

---

<sup>28</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... PP. 24–25.

например, финансировало реконструкцию автодороги Кишм — Файзабад, протяженностью 104 км и шириной 9 м, потратив 128 млн долл.<sup>29</sup> Об экономическом эффекте работ последних лет для жизни местного населения говорит то, что раньше время в пути по маршруту Кабул — Файзабад занимало 2 дня, а сегодня — 12 часов, цена же билета на автобус в один конец снизилась с 40 до 14 долл.<sup>30</sup>

Была отремонтирована также трасса Кабул — Джелалабад — Торхам общей протяженностью 224 км. Эта дорога, ведущая на юго-восток, раньше обеспечивала сообщение Афганистана с Пакистаном и далее Индией, основными поставщиками дешевой продукции на афганский рынок. Преимущество данной автотрассы заключается в том, что она связывает столицу с самой близлежащей железной дорогой на территории соседнего Пакистана. Работы финансировались правительством Японии через Азиатский банк развития (АБР), а также Европейской комиссией, выделившей по контракту 31,5 млн долл. китайской инженерной компании на первую фазу ремонта этой автодороги. Контракт предусматривал также реконструкцию 75 км участка Сароби — Джелалабад. Еврокомиссия в перспективе планировала реализовать двухфазовый проект стоимостью 65 млн евро для восстановления торгового и транспортного коридора с Пакистаном<sup>31</sup>.

Была восстановлена и третья важнейшая шоссейная дорога: Кабул — Кандагар — Герат, которая за годы гражданской войны пришла в негодность и нуждалась в капитальном ремонте<sup>32</sup>.

Дорожное строительство позволяет сельским жителям зарабатывать на жизнь и получать наличные деньги. Довольно часто в отдаленных и бедных районах рабочим за труд платили продовольственными товарами — мукой, маслом, сахаром, чаем, солью. По всем указанным выше направлениям начались работы, но их темпы, методы и результативность не отвечали необходимым требованиям и вызывали недовольство афганской общественности. Реконструкция ведется в основном зарубежными строительными компаниями, несмотря на неоднократные пожелания афганской стороны привлечь к восстановительному процессу в первую очередь национальных специалистов и фирмы.

---

<sup>29</sup> Key Badakhshan road near completion. 23.12.2010, URL:[www.pajhwok.com](http://www.pajhwok.com)

<sup>30</sup> Kabul to Badakhshan in 12 Hours or less, URL:[www.irp-af.com/?pname=open&id=326&type=html](http://www.irp-af.com/?pname=open&id=326&type=html)

<sup>31</sup> کابل (Газета «Кабул»). 24.10.2002.

<sup>32</sup> Long road to recovery. 2 Mar 2005, URL:<http://www.iwpr.net>

В средствах массовой информации Афганистана начали писать о нарушениях, допускаемых самими иностранными организациями, фондами и представительствами на различных строящихся объектах. Претензии афганской стороны в основном относились к реальным затратам, намного превышавшим сметную стоимость. Недовольство было вызвано еще и тем, что афганское правительство не имело права проводить аудит зарубежных подрядчиков.

Например — явный перерасход средств на реконструкцию магистрали Кабул — Кандагар. Длина магистрали Кабул — Кандагар — 389 км, ширина — 7 метров. На ее восстановление США и Япония выделили и американская подрядная компания израсходовала 270 млн долл., т. е. на каждый километр было потрачено 694 тыс. долл. Афганская газета «Пайам-е моджахед» 28 января 2004 г. писала, что по правилам на каждый проект следует объявлять тендер и поручать выполнение работы той компании, которая предложит более выгодные условия. Но в случае с магистралью Кабул — Кандагар тендер не был объявлен, т. е. США сами выбрали удобную им компанию. И, американская компания занималась не строительством новой автодороги, а ремонтом уже существовавшей. Поскольку восстановительные работы ограничились тем, что поверхность дороги была лишь покрыта слоем асфальта, — по мнению газеты, через короткое время понадобится вновь искать средства для ее приведения в порядок и реконструкцию. Словом, «намерение США состоит в том, писала газета, чтобы деньги, которые одной рукой даются Афганистану, другой рукой через свои же компании забирались обратно»<sup>33</sup>.

Другой пример превышения сметных затрат — ремонт тоннеля Саланг общей длиной в 2676 м. По данным газеты, длина участка тоннеля, подлежавшего ремонту, составила 297 м. Восстановлению подлежали отдельные сегменты его, которые были взорваны в результате военных действий, а также системы канализации и электричества. На эти работы, пишет газета, было потрачено 7 млн долл. Судя по этим цифрам, на каждый метр дороги было израсходовано 23569 долл., т. е. 3367 долл. на каждый квадратный метр, что далеко от реальности.

Представители зарубежных стран, со своей стороны, не были согласны с подобными выводами и привели иные доводы относительно высокой себестоимости выполненных работ. По поводу автодороги Кабул — Кандагар американские специалисты отвергли все обвинения, утверждая, что их компании работают эффективно, а к многократному увеличению финансовых затрат привели объективные факторы.

---

<sup>33</sup> پیام مجاهد. (Газета «Пайам-е моджахед»). 28.01.2004.

По мнению экспертов из США, нестабильная обстановка в регионе чревата увеличением срока реконструкции тех или иных объектов экономики и соответственно сметной стоимости проектов, в том числе, автодороги Кабул — Кандагар<sup>34</sup>.

Для развития транспортной системы правительство Афганистана не только использует ресурсы, поступающие по разным каналам согласно программам экономической помощи, но и привлекает внешние кредиты, предоставляемые на льготных условиях. При строительстве автодороги Андхой — Кайсар был предоставлен кредит АБР на 80 млн долл. сроком на 40 лет, причем первые 10 лет — на льготных условиях, затем афганская сторона ежегодно будет выплачивать по 1%. Строительные работы разделили на три фазы: сначала был завершен участок длиной 55 км (Кайсар — Алмар) и в середине 2010 г. с помощью китайской строительной компании был сдан в эксплуатацию. Работы на отрезке Алмар — Ширин-Тагаб (70 км) и Ширин-Тагаб — Андхой (85 км) выполнила другая строительная компания<sup>35</sup>.

В некоторых районах Афганистана из-за долгой эксплуатации, сильных снегопадов и других природных явлений автомобильные дороги несут большой урон, в результате чего каждый раз требуются дополнительные средства на ремонтные работы. Однако есть и такие территории, где автодороги из-за редких осадков не нуждаются в периодическом ремонте. К таким районам относится провинция Гильменд, где кроме шоссе Кандагар — Герат все остальные дорожные участки не имеют покрытия. В силу указанных причин ремонтные работы здесь можно проводить раз в 20 лет<sup>36</sup>.

Плохое состояние автомобильных дорог, в частности, увеличивает транспортные расходы и сроки доставки грузов, особенно из морских портов соседних стран. По некоторым подсчетам, относящимся к 2004 г., транспортировка груза из порта Бандар-е Аббас через Герат в Кабул заняла 12 дней и стоила 120 долл. за тонну. Доставка груза из порта Карачи через Пешавар в Кабул заняла 14 дней и стоила

---

<sup>34</sup> Barnett R. Rubin, Abby Stoddard, Humayun Hamidzada, Adib Farhadi. *Building a New Afghanistan: The Value of Success, the Cost of Failure*. A Project of the Conflict Prevention, Recovery and Peacebuilding Program Center on International Cooperation, New York University. In cooperation with CARE, 2004. P. 10–12.

<sup>35</sup> Afghanistan: Andkhoy — Qaisar Road Project. Asian Development Bank. Project Number: 37075, Loan Number: 2140-AFG, 2010. P. 3; 17

<sup>36</sup> Richard B. Scott. *DAI/Afghanistan: Drainage Rehabilitation Project Helmand Valley, Afghanistan*. For contract period 11 October 2002–30 January 2003. Prepared for Development Alternatives, Inc (DAI). Lashkar Gah, 2003. P. 7.

52 долл. за тонну<sup>37</sup>. Как видно из этих данных, транспортировка из порта Карачи заняла больше времени, но обошлась почти вдвое дешевле.

В первые годы финансировалось в основном строительство главных транспортных коридоров и национальных автодорог, но постепенно началось и восстановление провинциальных и сельских автодорог, ведущих к месторождениям каменного угля и других важных ископаемых, необходимых для энергетических нужд страны.

Между тем основная проблема, с которой столкнулись жители страны, в том числе репатрианты, была отсутствие отопления и элементарных условий жизни зимой, приведшие в некоторых местах к гибели людей от холода. Особенно тяжелой была ситуация в столице, где остро стояла проблема с энергетикой, а угольные месторождения Севера и Северо-Востока страны не были в состоянии обеспечить регионы и провинции топливом, во многом из-за плохого состояния автомобильных дорог, а в некоторых местах — их полного отсутствия. В 2005 г. Х. Карзай дал распоряжение снабдить г. Кабул 120 тыс. т каменного угля из различных месторождений Афганистана<sup>38</sup>.

За несколько лет в разных уголках Афганистана были восстановлены старые и сооружены новые автомобильные дороги, мосты и другие объекты транспортной инфраструктуры, что по сравнению с 2001 г. заметно изменило ситуацию. Существуют данные, что по состоянию на 2007 г. по всей стране было восстановлено около 2500 км региональной национальной автодорожной сети<sup>39</sup>; по другим источникам, относящимся к 2008 г., протяженность сооруженных и отремонтированных автодорог составляла 12 тыс. км, включая кольцевую трассу, национальные магистрали, провинциальные и сельские дороги<sup>40</sup>.

С 2001 по 2008 г. по всей стране, по данным министерства общественных работ, было построено 6 тыс. километров автомобильных дорог, около 10 тыс. км было покрыто гравием, а к 2015 г. в совокупности планировалось покрыть асфальтом свыше 17 тыс. км. Сравнивая достижения страны в развитии транспорта за семь последних лет,

---

<sup>37</sup> Adam Pappas. Trade Promotion in Afghanistan: Roles for Infrastructure and Institutions. Policy Options for State-building in Afghanistan. 24 April 2009. P. 3.

<sup>38</sup> انتقال ذغال سنگ به کابل با مشکل ترانسپورتي مواجه است (Перевозка каменного угля в Кабул сопряжена с транспортными проблемами). 17.10.2005, URL:www.pajhwok.com

<sup>39</sup> Country of Origin Information Report. Afghanistan. UK Border Agency. 8 April 2010. P. 6.

<sup>40</sup> Afghanistan National Development Strategy 1387–1391 (2008–2013). A Strategy for Security, Governance, Economic Growth & Poverty Reduction. P. 3.

представитель названного министерства заявил, что «хотя прежние правительства обращали особое внимание на автодорожное строительство, до 2001 г. по всему Афганистану было построено 2800 км асфальтированных и около 5 тыс. км дорог с гравийным покрытием. Достигнутое в дорожном строительстве за последние семь лет в 150 раз превосходит результаты работы за 50 предыдущих лет»<sup>41</sup>.

Действительно, финансовые потоки извне способствовали тому, что в афганской транспортной системе за короткое время произошли заметные сдвиги, но тем не менее не удалось решить и половину существующих в ней проблем. Правительство в 2008 г. вынуждено было разработать новую стратегию развития. Отмечено: «Примерно 85% общей автодорожной сети, составляющей 130 тыс. км (из которых около 43 тыс. — национальные, региональные, городские и провинциальные, а около 87 тыс. — сельские автодороги), в значительной степени разрушено, а большая часть дорог непроходима для автомобильного транспорта. Большая часть мостов и водопроводов находится в плохом состоянии или на грани разрушения»<sup>42</sup>.

По другим данным, по состоянию на 2010 г. министерством восстановления и развития сельского хозяйства было реконструировано 2913 км автодорог в 156 районах разных провинций, 38 мостов общей протяженностью 1104 м, 3531 водопропускная труба (5413 м)<sup>43</sup>. А согласно официальным данным министерства транспорта и гражданской авиации, общая протяженность действующих дорог афганской транспортной системы (на 2009 г.) превышала 34,7 тыс. км, из которых 3,3 тыс. — региональных, свыше 4,8 тыс. — национальных и 17 тыс. сельских автодорог<sup>44</sup>.

Афганская кольцевая автодорога считается самым важным звеном национальной транспортной системы, так как соединяет крупные города и провинции между собой, а также с Кабулом и ответвлениями путей, ведущими к границам соседних стран. На ее восстановление (общая протяженность кольцевой дороги — 2210 км) за эти годы было выделено немало средств, что дало определенные результаты. К 2009 г. около 1504 км (примерно 75%) кольцевой автодороги уже было реконструировано. Все восстановительные работы оценивались

---

<sup>41</sup> 17 عقرب 1388 هفده هزار كيلومتر سرک تا سال 2015 پخته کاری می شود (До 2015 г. отремонтируют 17 тыс. км дорог). URL:<http://www.8am.af>

<sup>42</sup> Afghanistan National Development Strategy 1387–1391 (2008–2013). A Strategy for Security, Governance, Economic Growth & Poverty Reduction. P. 96.

<sup>43</sup> National Solidarity Programme Brochure. URL:<http://mrrd.gov.af/en/page/73>

<sup>44</sup> URL:<http://www.motca.gov.af/index.php?id=16>



в 1,142 млрд долл., остальную часть работ планировали завершить к концу указанного года<sup>45</sup>. В сентябре 2014 г. афганские источники сообщили, что американо-турецкая строительная фирма, заключившая с министерством общественных работ Афганистана контракт о восстановлении последнего 237-километрового звена кольцевой дороги (Герат – Фарьяб), сбежала из страны с полученным авансом в 107 млн долл., что составляет 25% стоимости проекта. Руководители компании ссылались на то, что афганские власти должным образом не обеспечили их безопасность<sup>46</sup>. Затем министр общественных работ Афганистана в начале октября 2014 г. заявил, что в ближайшие девять месяцев планируют ввести оставшийся участок в эксплуатацию<sup>47</sup>.

Таблица 3.4

### Источники финансирования при обустройстве дорог Афганистана (на 2008 г.)

Донор	Выделенная сумма, млн долл.	Протяженность участка, км	Доля в общей сумме, %	
			долл.	км
АМР США	788	1844	35,3	38,6
АБР	518	1253	23,2	26,2
ВБ	166	447	7,4	9,4
Япония	160	211	7,2	4,4
ЕК	118	166	5,3	3,5
Индия	86	236	3,9	5
Иран	83	216	3,7	4,5
Саудовская Аравия	83	183	3,7	3,8
Пакистан	51	84	2,3	1,8
Бюджет Афганистана	78,8	135	3,5	2,8
Прочие	101,3	-	4,5	-
Всего	2233,1	4775	100	100

Источник: URL:<http://www.motca.gov.af/index.php?id=16>; National Report of Afghanistan on Transport- Sector. United Nation Economic Commission for Europe. Kabul (без даты).

<sup>45</sup> Афганистан. Страновой отчет о проделанной работе по реализации Плана действий для Стратегии по транспорту и содействию торговле. ЦАРЭС (PDF doc.), 25 апреля 2009. С. 3.

<sup>46</sup> Foreign firm escapes from Afghanistan with \$ 107 million 11.09.2014, URL:[www.khaama.com](http://www.khaama.com)

<sup>47</sup> Ministry Hesitantly Hopes to Meet President's Ring Road Timeline. 07.10.2014, URL:[www.tolonews.com](http://www.tolonews.com)

Эти данные позволяют оценить в целом ход реализации намеченных с 2004 г. планов развития автомобильного транспорта. Согласно разработанной программе (см. табл. 3.1), к 2010 г. на развитие автодорог и магистралей в совокупности планировалось привлечь и потратить около 3760,65 млн долл. Однако приведенные данные за 2009 г. позволяют заключить, что фактически только на строительство афганской кольцевой автодороги было потрачено 30% всей суммы средств, предусмотренных планом на развитие автодорожного сектора в целом. Ясно, что фактические временные и материальные затраты при выполнении работ на том или другом объекте в Афганистане только в редких случаях могут совпадать с планируемыми.

Как показывает практика, зачастую ввиду сложного горного рельефа, требующего сооружения дополнительных конструкций, увеличиваются расходы на строительные и ремонтные работы. В провинции Саманган, например, строительство автодороги с гравийным покрытием протяженностью 13 км, где пришлось построить 30 небольших мостов и 900-метровую подпорную стену, обошлось 400 тыс. долл. На некоторых других участках, как показывает табл. 3.4, затраты оказались намного больше<sup>48</sup>.

По состоянию на 2009 г., по данным министерства транспорта, в развитие транспортной системы доноры вложили свыше 2 млрд долл., из которых только небольшая часть шла на авиацию, а подавляющая — на дорожное строительство.

Восстановительному процессу в сфере транспорта мешают несколько факторов, главный из которых — нестабильная внутривнутриполитическая обстановка. Незаконные вооруженные бандформирования совершают нападения на сотрудников строительных компаний. Ситуация в этой области за последние годы не слишком изменилась: до сих пор происходят убийства и похищения специалистов, особенно иностранцев, даже в относительно стабильных регионах на западе, севере и северо-востоке страны. Например, в начале ноября 2011 г. в г. Герат вблизи аэропорта вооруженные лица совершили нападение на здание дорожно-строительной компании «ESCO», что привело к гибели 2 человек. По сообщениям афганских источников, в этом районе боевики, выступающие от имени ДТ, разослали предупреждения всем компаниям с требованием прекратить работы, так как асфальт мешает закладывать на дорогах мины<sup>49</sup>.

---

<sup>48</sup> В провинции Саманган была покрыта гравием 13-километровая дорога. 23.08.2011, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>49</sup> Афганские боевики напали на строителей дорог, мешающих закладке мин. 03.11.2011, URL:<http://ria.ru/world/20111103/479344825.html>

Министерство транспорта констатирует: «Ухудшение ситуации с безопасностью в ряде районов, главным образом в провинциях Юга и Юго-Востока, представляет серьезную проблему для развития транспортной отрасли. Оно препятствует физическому совершенствованию транспортного сектора, деятельности доноров и управленческим работам. Партнеры, занимающиеся реализацией проектов, с целью снижения рисков для жизни своего персонала в менее безопасных районах пересматривают стратегию и организационную структуру. Ограничения, связанные с безопасностью, серьезно влияют на темпы, стоимость и качество работ по развитию в целом и транспорта, в частности. Перебои в работе, дополнительные затраты на обеспечение безопасности в зонах конфликта... — все это влияет на методы реализации и сметную стоимость программ»<sup>50</sup>.

Чтобы нагляднее показать влияние нестабильности на восстановительный процесс, отметим, что для окончательного завершения строительства кольцевой автодороги, а именно участка между провинциями Бадгис и Фарьяб протяженностью 213 км ВБ выделил 400 млн долл., из которых 50 млн, или 12,5% общей суммы, предназначены на обеспечение безопасности сотрудников подрядной организации и иностранных специалистов<sup>51</sup>.

Безопасность рабочих и специалистов в большинстве случаев обеспечивают специально командированные для этого афганские военнослужащие, силы полиции, а также солдаты коалиции. Все эти силы несут потери при охране сотрудников дорожно-строительной компании, занимавшейся восстановлением участка Гиришк — Каджаки: в 2010 г., было убито 25 человек<sup>52</sup>. Нередко строительным компаниям приходится временно прекращать работы, а иногда вовсе сворачивать свою деятельность, и проект остается незавершенным.

Отдельно следует сказать об автотранспортных проблемах Кабула — главного экономического центра страны, который в последние 10 лет превратился также в основной центр притяжения репатриантов и перемещенных лиц из других экономических субъектов. Эти

---

<sup>50</sup> URL:<http://www.motca.gov.af/index.php?id=16>

<sup>51</sup> Ring Road Construction Restarts After Five Years. 27.08.2012, URL:<http://tolonews.com/en/business/7355-ring-road-construction-restarts-after-five-years>

<sup>52</sup> حکومت افغانستان و آيساف کار بند برق کجکی را تکميل می کنند (Правительство Афганистана и сил коалиции завершают работы по восстановлению плотины Каджаки). 04.11.2011, URL:[www.dw-world.de](http://www.dw-world.de)

процессы социально-демографического толка повлекли за собой увеличение количества транспортных средств, перегруженность дорожно-транспортного движения, причем не только внутри города, но и на дорожных участках, связывающих его с соседними районами и провинциями. Министерство общественных работ Афганистана в этой связи продолжает реализацию проектов, имеющих целью восстановление и строительство городских дорог, а также трасс по тем направлениям, с которыми Кабул имеет более интенсивное транспортное сообщение. Летом 2011 г. министерство объявило тендер на строительство автодорожного участка Кабул — Чарикар — Джабаль-ус-Сирадж. Финансирование работ взяло на себя правительство Японии, и только небольшая часть средств планировали выделить из бюджета. Другая трасса, подлежащая восстановлению, — дорога Кабул — Джелалабад<sup>53</sup>. Это одна из основных транспортных артерий, по которой главным образом поступают товары на кабульский рынок, откуда затем распространяются по всей стране. В 2008 г. Европейская комиссия финансировала ее реконструкцию в сумме 66,957 млн евро<sup>54</sup>.

Главная цель всех этих проектов — уменьшить перегруженность автомобильного движения в самом городе, между ним и прилегающими районами и провинциями. Ширина шоссе не позволяет увеличить количество передвигающихся транспортных средств в одном направлении выше предусмотренной нормы, а расширение полос требует дополнительных денежных и временных затрат. Власти в некоторых случаях ищут более легкие и низкочатратные способы решения этих проблем. Например, по части направления Кабул — Джелалабад, власти приняли решение восстановить старую автодорогу, которая в течение нескольких лет не функционировала<sup>55</sup>.

Еще в 2009 г. было выявлено, что интенсивность движения автомобилей по шоссе Кабул — Джелалабад превышает норму: ежедневная норма по двухполосной дороге составляет 7 тыс. автомашин в сутки, а по данным, полученным в ходе исследования, выяснилось, что фак-

---

کار اعمار سرک دوم کابل - چاریکار و چاریکار - جبل السراج به زودی آغاز می شود<sup>53</sup>  
(Скоро начинаются работы по строительству второй автодороги Кабул — Чарикар и Чарикар — Джабаль-ус-Сирадж). 10.06.2011, URL:<http://da.azadiradio.org>

بازدید از بخش 50 کیلومتری لین دوم سرک کابل - جلال آباد<sup>54</sup>  
(Ознакомление с 50 км участком второй линии автодороги Кабул — Джелалабад). 12.07.2011, URL:<http://moec.gov.af>

<sup>55</sup> Там же.

тическая интенсивность этой магистрали в два раза выше — 14 тыс. автомашин. Министерство общественных работ в этой связи приняло решение заняться реконструкцией второй линии шоссе и в августе 2010 г. при финансовой поддержке АБР в размере 51 млн долл. началось восстановление второй линии — 50-километрового участка шоссе Кабул — Джелалабад. К августу 2013 г. планировалось завершить все строительные работы<sup>56</sup>. Судя по расчетам, на строительство каждого километра этой автодороги предусмотрено чуть больше одного миллиона долларов.

Кроме того, транспортный поток между северными провинциями и Югом, проходящий через Кабул, во-первых, создает дополнительные проблемы для самого города, во-вторых, из-за образования напряженности при высокой интенсивности движения увеличивает временные издержки транспортировки товаров. Речь здесь идет о дороге Джабаль-ус-Сирадж — Джелалабад, проходящей через г. Кабул. Для снятия нагрузки на этом дорожном участке предусматривается открыть новый маршрут в обход Кабула, соединив между собой районы Наджраб и Сароби<sup>57</sup>.

Финансирование строительных работ автодороги Джабаль-ус-Сирадж — Наджраб, протяженностью 51 км также взял на себя АБР, который, кроме этого, работает над реализацией других проектов (дорога Файзабад — Бахарак — длиной 44 км и др.). Отметим, что этот банк в Афганистане финансирует все объекты через правительственные учреждения<sup>58</sup>.

Другая проблема, с которой начали сталкиваться афганские власти, — состояние уже построенных автодорог, особенно с асфальтовым покрытием. Практика последних лет показала, что у афганского правительства еще нет собственных ресурсов и вряд ли в обозримом будущем оно будет способно найти необходимые средства на обслуживание таких дорожных участков. В январе 2014 г. «Вошингтон пост» по этому поводу писала: «Западные чиновники говорят, что афганское правительство не в состоянии поддерживать хотя бы часть дорог и магистралей, построенных с 2001 г., когда страна имела менее 50 миль дорог с твердым покрытием. Во многих местах дороги ... превратились в смертельные ловушки. С 2012 года Соединенные Штаты отказались

---

<sup>56</sup> Там же.

<sup>57</sup> انيس (Газета «Анис»). 22.11.2011.

<sup>58</sup> بانک انكشاف آسیایی 222 میلیون دالر به سکتور ترانسپورت کشور کمک می کند (АБР оказывает помощь транспортному сектору страны в 222 млн долл.). 19.10.2011, URL:www.salamwatandar.com

финансировать проекты афганского правительства по обслуживанию дорог, так как не верят в способность страны выполнять даже простые задачи в этой области. Некоторые из построенных западными донорами дорог и магистралей (примерно 10 тыс. км), пришли в упадок. Другая часть разрушилась самодельными взрывными устройствами, установленными боевиками. Не так давно американские войска и подрядчики отремонтировали их, но в настоящее время нет средств для поддержания дорог в нормальном состоянии»<sup>59</sup>.

С одной стороны, состояние автодорог ухудшается из-за низкого качества выполненных строительными фирмами работ, с другой, — отрицательно сказывается на них и перегрузка от движения крупнотоннажных грузовиков. На последнее обстоятельство обратило внимание министерство общественных работ, и в 2011 г. на совместном совещании с другими министерствами и ведомствами было принято решение применять меры воздействия к нарушителям. В частности, впредь при выявлении подобных нарушений лишний груз будет подлежать конфискации, при повторном случае превышения веса — шофер будет лишен водительских прав сроком на один месяц, в третий раз — привлечен к административной ответственности. Для контроля за тем, как выполняется этот указ, и для выявления нарушителей вдоль главных шоссе Афганистана поставлены 25 фиксированных и мобильных весов, и со временем планируется увеличить их число<sup>60</sup>.

Из отдаленных и глухих районов, особенно высокогорных, которые получили возможность автомобильного сообщения с центральными районами и соседними странами, прежде всего следует назвать некоторые высокогорные местности провинции Бадахшан, не имевшие до последних лет сообщения даже с административным центром. Жители этих горных поселений, по существу оторванные от внешнего мира, относятся к категории беднейших, а сами районы считаются крайне отсталыми. Раньше из приграничных с Таджикистаном районов бадахшанской провинции только уезд Ишкашим имел транспортное сообщение с Файзабадом, но к 2002 г. открыли автодорогу Файзабад — Шугнан через плато Шева. За последние годы при финансово-технической поддержке международных организаций продолжается работа, направленная на обеспе-

---

<sup>59</sup> After billions in U. S. investment, Afghan roads are falling apart. 30.01.2014, URL:[www.washingtonpost.com](http://www.washingtonpost.com)

<sup>60</sup> وسایط با تناژ بلند مدت یک ماه از خط سیر محروم می شوند (В течение одного месяца крупнотоннажные транспортные средства будут лишены путевок). 20.09.2011, URL:<http://da.azadiradio.org>

чение транспортной связи между приграничными районами – Вахан, Ишкашим, Шугнан, Рушан и Дарваз. С 2010 г. жители Шугнана благодаря первой построенной автодороге имеют возможность при поездке в Ишкашим пользоваться появившимся пассажирским транспортом.

Пять мостов, построенных между Афганистаном и Таджикистаном, внесли свой вклад в развитие экономики и повышение качества жизни населения смежных регионов: теперь многие товары первой необходимости можно приобретать на пунктах приграничной торговли в районе расположения мостов, продавать собственные товары и продукцию. Открытие транспортного сообщения также дает им возможность при необходимости привлекать к работе в некоторых секторах, особенно здравоохранении, относительно квалифицированных специалистов из таджикской ГБАО или транспортировать тяжело больных для лечения в Файзабад или областную больницу ГБАО.

## Автомобильный парк

Автотранспортным средствам Афганистана в рассматриваемые годы было нанесен не меньший ущерб, чем дорожной системе. Одна часть транспортной техники была уничтожена в ходе войны, другая – вышла из строя или морально устарела в процессе длительной эксплуатации без надлежащего обслуживания. Дефицит горюче-смазочных материалов намного осложнил и без того трудные условия работы отрасли. Интенсивность движения автотранспорта в Афганистане во время правления режима талибов уменьшилась еще по той причине, что вождение автомобиля могло превратить «водителя в заметную мишень для преследования»<sup>61</sup>.

Некоторые компании и министерства по мере возможности сохранили какую-то часть технических средств передвижения, что позволяло им оказывать временами разные виды услуг. В начале 90-х годов министерство транспорта Афганистана располагало от 1600<sup>62</sup> до 2500 грузовиков и 1000 автобусов, из которых в 2001 г. в рабочем состоянии осталось лишь 200 грузовиков и 100 автобусов<sup>63</sup>.

---

<sup>61</sup> Anna Paterson. Understanding Markets in Afghanistan: A Study of the Market in Second-hand Cars. Case Study. Afghanistan Research and Evaluation Unit. Series. 2005. P. 4.

<sup>62</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex,... P.4.

<sup>63</sup> Afghanistan's Transport Sector: On the Road to Recovery. Kabul, 2002. P. 7.

О состоянии афганского сектора грузового транспорта и тенденциях его развития можно судить по таким данным. В 2000 г. общий объем перевозок грузов автотранспортом составил 1887 тыс. т, но уже в 2001 г. статистика демонстрирует увеличение этого показателя до 3688 тыс.<sup>64</sup>, а в 2002 г. — до 5015 тыс. т<sup>65</sup>.

Все государственные автотранспортные компании, созданные в Афганистане в предыдущие десятилетия, к концу XX в. фактически перестали функционировать, но после 2001 г. многие из них были восстановлены. Появились и новые пассажирские и грузовые транспортные компании — как государственные, так и частные. В основном они, как и раньше, обосновываются в Кабуле. В 2002–2003 гг. в стране действовали несколько грузовых и пассажирских компаний, совокупный автопарк которых насчитывал от 47,5 до 80 тыс. единиц транспортной техники. Только автобусных компаний за это время было зарегистрировано 165, и они владели около 14 тыс. машин. Из этих компаний 101 была зарегистрирована в Кабуле и 64 — в остальных провинциях. У всех компаний автобусный парк состоял преимущественно из старых микроавтобусов и фургонов<sup>66</sup>.

В крупных городах Афганистана стала стремительно развиваться таксомоторная служба. В 2000 г. было зарегистрировано 17 тыс. такси, а к 2002 — 33,5 тыс. Всего же в стране к 2004 г. действовало уже несколько десятков таксомоторных компаний, в том числе 24 в Кабуле и 27 — в провинциях<sup>67</sup>.

Число автомобилей в Афганистане быстро росло повсеместно, особенно в столице, где было зарегистрировано более 147 тыс. машин, в основном в частном секторе. Автопарк министерства транспорта, согласно данным афганской статистики, в 2002 г. состоял из 22,5 тыс. единиц техники, из которых около половины, или 10,9 тыс. составляли грузовики, 2,7 тыс. — автобусы (из них

---

<sup>64</sup> Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic Framework... P. 20; Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. 13.

<sup>65</sup> Там же.

<sup>66</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex...P. 13; Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic Framework... P. 20; Afghanistan: State Building, Sustaining Growth, and Reducing Poverty. A Country Economic Report No. 29551-AF. Document of the World Bank September 9, 2004. P. 54.

<sup>67</sup> Там же.



230 принадлежали компании «Ми́ли бас») и 8,16 тыс. — легковые автомобили<sup>68</sup>.

Таблица 3.5

**Автомобильный парк Афганистана в 2003 г.  
(оценочные данные), тыс. ед.**

Вид транспорта	В Кабуле	Всего по стране	%
Такси	30	45	66,67
Автобусы	1,35	1,8	75
Мини-автобусы	6	30	20
Грузовики	38	47,5	80
Легковые автомобили	72	180	40
Всего	147,35	304,3	100

Источник: Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. 15; Anna Paterson. Understanding Markets in Afghanistan... P. 3.

Развитие национального автопарка происходит в основном за счет частного сектора, однако многие страны по программам оказания экономической и технической помощи предоставляют также транспортные средства, например, автобусы, содействуя тем самым развитию отрасли в целом, улучшению ситуации в крупных городах, население которых за последние годы намного выросло. Индия, Иран и Япония подарили Афганистану 600 автобусов, которые пополнили автопарк столицы<sup>69</sup>. Всего автомобилей в 2003 г. было импортировано на 117 млн долл., более 95% из них составляли японские машины. На рынке грузового транспорта лидировали Германия (более 70%) и Россия (около 25%)<sup>70</sup>.

Спрос на российские тяжелые грузовые автомашины марки «КамАЗ» в Афганистане всегда был высоким; за последние годы было приобретено несколько партий грузовиков. В 2002 г. в распоряжении государственных учреждений имелось 1000 автомобилей «КамАЗ» и около 5 тыс. — у частных владельцев<sup>71</sup>.

<sup>68</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. 13–14.

<sup>69</sup> Country of Origin Information Report. Afghanistan. UK Border Agency. 8 April 2010. P. 8.

<sup>70</sup> Anna Paterson. Understanding Markets in Afghanistan... P. 16–17.

<sup>71</sup> КамАЗ возвращается на афганский рынок. 15.03.2002, URL:www.autonews.ru

В сентябре 2003 г. афганский министр транспорта во время своего визита в РФ подписал договор с руководством ОАО «КамАЗ» о поставках в соответствии с программами ООН 300 грузовиков. Стороны обсудили также возможности открытия сети сервисных центров в Афганистане, поставки запасных частей. Кроме того, поднимался вопрос о поставке малолитражек марки «Ока» для инвалидов, численность которых в Афганистане огромна<sup>72</sup>. В конце 2009 г. партию грузовиков «КамАЗ» — 52 машины российская сторона предоставила Афганистану согласно программам гуманитарной помощи<sup>73</sup>. В результате заключенного соглашения в декабре 2011 г. между правительством РФ и ВПП ООН, был подписан меморандум о поставке Афганистану 40 автомашин марки «КамАЗ» и передвижной ремонтной мастерской<sup>74</sup>.

В течение 6 лет после свержения режима талибов общее количество транспортных средств выросло более чем в три раза, причем рост автопарка опережал по темпам реконструкцию дорог, что и стало причиной транспортных заторов в столице и на некоторых центральных трассах.

Как свидетельствует официальная афганская статистика, автомобильный парк страны продолжал быстро расти благодаря частному сектору, на долю которого приходилось свыше 96% автомашин. К 2007 г. в Афганистане насчитывалось 873,7 тыс. транспортных единиц разного вида (в два раза больше, чем в 2004 г.), из которых 840,4 тыс. — в частном секторе, а остальные 33 307 — в государственном<sup>75</sup>. Отметим, что афганские автосалоны и дилеры, учитывая низкую покупательную способность населения и потенциал внутреннего рынка, поставляют главным образом подержанные автомобили<sup>76</sup>.

Таким образом, общее число машин в Афганистане к 2008 г. достигло 949 636, а через год превысило миллион — 1 036 025. Что касается изменения в структуре автомобильного парка, то частном секторе

---

<sup>72</sup> Камский автозавод возобновит поставку грузовиков в Афганистан. URL:<http://www.voenavto.ru/news09.htm>

<sup>73</sup> Российская сторона передала Афганистану 52 КамАза. 30.12.2009, URL:<http://afghanistan.ru>

<sup>74</sup> Россия поможет Афганистану КамАз-ами. 26.01.2011, URL:<http://riamotor.ru>

<sup>75</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2009–10. P. 164.

<sup>76</sup> Подробнее об этом см.: Anna Paterson. Understanding Markets in Afghanistan: A Study of the Market in Second-hand Cars. Case Study. // Afghanistan Research and Evaluation Unit Series. 2005.

он по-прежнему расширялся относительно быстрее: 914 038 машин в 2008 г. и 999 365 — в 2009-м г.<sup>77</sup>

Таблица 3.6

### Динамика развития автопарка в Афганистане

Вид транспорта	2002 г.	2004 г.	2006 г.	2008 г.	2010 г.	2013 г.
Грузовики	51 527	83 374	117 460	156 469	184 799	1 834 315
Автобусы	29 098	40590	48513	65 471	74 834	98 070
Мини-автобусы и такси	71 222	197449	314165	558 495	691 573	1 141 023
Мотоциклы	13 189	62 417	108282	132 130	141 833	238 396
Транспорт иностранных компаний	9900	12 237	13 296	26 722	-	-
<b>Всего</b>	<b>175 355</b>	<b>402 422</b>	<b>608 950</b>	<b>949 636</b>	<b>1 132 288</b>	<b>3 311 804</b>

Источник: Country Synthesis Report on Urban Air Quality Management. Afghanistan. 2006. P. 4; Habibzai Abdullah, Shabnam Sun, Carlos. Overview of Transportation in Kabul City Afghanistan. URL:<http://amonline.trb.org/1668k7/1668k7/1>; Afghanistan Statistical Yearbook 2011–12. P. 193; Afghanistan Statistical Yearbook 2013–14. P. 189.

Больше половины автотранспортного парка всегда составляли легковые. Заметное место среди них занимают такси, число которых в 2007 г. достигло 108,8 тыс., (21% всего легкового транспорта и 12% автопарка страны). К 2009 г. доля такси относительно уменьшилась с 19% до 11% соответственно, хотя их стало больше — 118,8 тыс. единиц<sup>78</sup>. В 2010 г. в стране было зарегистрировано 1463,7 тыс. транспортных средств, что примерно в 9 раз больше, чем в 2002 г.<sup>79</sup>

Особо напряженной ситуация с дорожно-транспортным движением за последние годы стала в Кабуле с его многомиллионным населением, огромным количеством транспортных средств, низким уровнем развития инфраструктуры и системой дорожного движения, не отвечающей новым требованиям. Столичный автопарк ежегодно увеличивается на 11%, и в городе ежемесячно регистрируется свыше 8 тыс. машин. Между тем городская дорожная сеть Кабула, спроектированная в 80-х гг., была рассчитана на 25–35 тыс. автомобилей

<sup>77</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2009–10. P. 164.

<sup>78</sup> Там же.

<sup>79</sup> A. J. Habibzai, S. Habibzai and C. Sun. Overview of Transportation in Kabul City, Afghanistan. P. 4. URL:[http://web.missouri.edu/~sunc/Kabul\\_Transp\\_TRB.pdf](http://web.missouri.edu/~sunc/Kabul_Transp_TRB.pdf)

в день<sup>80</sup>, что и позволяет судить о проблемах, с которыми сегодня сталкивается столица Афганистана.

Афганистан, таким образом, превратился в новый рынок для стран, автомобильная продукция которых менее конкурентоспособна, потому относительно дешевле и доступнее. В частности, Узбекистан и Иран производят легковые, пассажирские, сельскохозяйственные и грузовые автомашины, часть которых экспортируют на региональном рынке.

Узбекистан в середине 2010 г. открыл на севере Афганистана в г. Мазари-Шариф первый дистрибьюторский центр ЗАО «GM Uzbekistan», который помимо автомобилей узбекского производства (легковых, грузовых, сельскохозяйственных машин, автобусов марки «Исузу», седельных тягачей «Ман», тракторов, прицепов, контейнеровозов), занимается поставкой бытовой техники (телевизоров, кондиционеров и пр.). В связи с этим была учреждена афганская фирма «Интер Асия трейд», что облегчило трудности, возникающие у обладателей узбекских автомобилей с приобретением запасных частей, сервисным обслуживанием и, безусловно, привело к созданию новых рабочих мест<sup>81</sup>.

Соседний Иран занимается поставкой автомобилей на рынки Герата и Кабула. Еще в 2006 г. между иранским производителем — группой «Иран — Ходроу» и афганской компанией «Афган-автомобиль» был подписан договор о поставке в Афганистан 3 тыс. легковых автомобилей марки «Саманд», «Пежо-405», «Пежо Парс» и «Пежо-206» на общую сумму 43,5 млн долл., а также 1000 других транспортных средств (междугородных автобусов, грузовиков и пр.). Иранская сторона, расширяя свою деятельность на афганском авторынке, стала изучать возможности учреждения официальных сервисных центров в крупных городах Афганистана<sup>82</sup>.

Иран пошел дальше Узбекистана, решив открыть в Афганистане сборочный завод по производству автомобилей, а также заявил о намерении построить сборочный цех тракторов, о чем сообщил иранский посол в Кабуле<sup>83</sup>.

<sup>80</sup> Там же. С. 9–10.

<sup>81</sup> Узбекистан. Инвестиционный обзор (Ежедневный обзор), 21 июня 2010. С. 4; «Узавтопром» осваивает рынок Афганистана 18.06.2010, URL:www.gazeta.uz

<sup>82</sup> «Иран-Ходроу» поставит в Афганистан три тысячи автомобилей «Саманд». 07.02.2006; Иран начал экспорт своих автомобилей в Афганистан. 01.06.2010, URL:www.afghanistan.ru; جوزا ۱۳۸۵ ۹ صادرات سمند به بازار افغانستان آغاز شد (Афганский рынок начал импортировать «Саманд»). URL:www.ariananet.com

<sup>83</sup> Иран построит в Афганистане автомобильный завод. 24.09.2008, URL:www.mignews.com; ایران خودرو در افغانستان خط تولید ایجاد می کند.

В Афганистане появилось много новых транспортных компаний и восстановлены некоторые из прежних («Мелли-Бас», АФСОТР и др.). Среди них особо следует отметить транспортно-экспедиторские компании, занимающиеся перевозками внешнеторговых грузов, а также транзитом через территорию своей страны. Афганские экспедиторские компании пока действуют в пределах страны, так как они не имеют права получать груз за пределами приграничных пунктов, что делает их работу зависимой от зарубежных перевозчиков. Только после таможенного оформления на границе эти компании получают груз и доставляют его по назначению. Одна из многочисленных причин этих ограничений в том, что афганские транспортно-экспедиторские компании, не отличающиеся высоким уровнем обслуживания, не признаются международными транспортными ассоциациями и, следовательно, не могут открывать представительства за пределами страны<sup>84</sup>.

В 2004 г. несколько крупных экспедиторских компаний, решившие усовершенствовать свою работу и объединить усилия для выхода на новые рынки, создали национальную Ассоциацию транспортно-экспедиторских компаний Афганистана («Afghanistan's Association of Freight Forwarding Companies» — (AAFFCO). Эта новая организация отчасти была поддержана ЮНКТАД. Во время переписи 2005 г. были получены данные о 261 транспортно-экспедиторской компании в Афганистане. На 1 января 2006 г. AAFFCO была официально принята в члены Международной федерации экспедиторских ассоциаций (FIATA)<sup>85</sup>.

Другой причиной малоэффективной деятельности этих компаний, выявленной в ходе исследований, был низкий уровень профессиональной подготовки и квалификации сотрудников, большинство которых не достаточно знакомы с международными правилами и стандартами работы. В результате афганским компаниям трудно пробиться на международные рынки<sup>86</sup>.

И наконец, самое большое препятствие для расширения деятельности этих компаний — угроза перевозки наркотиков через афганские рубежи, которой опасается все мировое сообщество. Во избежание дальнейшего расширения географии распространения наркотиков и возможного сокращения их потока из Афганистана в соседние страны и регионы в ближайшей перспективе вряд ли начнутся прямые трансафганские

---

рен открыть в Афганистане производство автомобилей «Ходроу»). 28.02.2008, URL:[www.bbc.co.uk/persian](http://www.bbc.co.uk/persian)

<sup>84</sup> UNCTAD Transport Newsletter. No. 41, Fourth Quarter 2008. P. 6.

<sup>85</sup> Там же.

<sup>86</sup> Там же.

транзитные грузоперевозки. Даже если афганские компании решат все зависящие от них вопросы, но проблема наркоугрозы останется нерешенной, то их деятельность так и будет ограничена пределами страны.

Хотя потенциал Афганистана как территории удобной для транзита товаров между странами региона огромен, он не реализован, так как после Апрельской революции 1978 г. к проблеме неразвитости транспортной системы добавился вопрос безопасности перевозки, а это еще больше осложняет преодоление других трудностей экономического развития. Отсутствие безопасности — главный барьер на пути возрождения народного хозяйства Афганистана, в частности активизации внутренних и транзитных грузоперевозок. Транспорт, как и остальные отрасли экономики, нуждается прежде всего в становлении и укреплении основ мирной жизни.

## Воздушное сообщение

В обстановке 90-х годов, когда авиация была разрушена — выведены из строя аэропорты, центры и пункты управления полетами, объекты хранения авиатехники, метеорологические станции, а квалифицированные кадры уехали за границу, внутренние рейсы почти во всех направлениях прекратились. Начиная с 2001 г. в стране возобновилось авиасообщение, а управление полетами афганской гражданской авиации взяли на себя силы коалиции и специалисты из международных неправительственных организаций. Министерство транспорта и гражданской авиации Афганистана поставило перед собой задачу постепенно вернуть национальное воздушное сообщение под контроль собственных ведомств.

Таблица 3.7

### Программа инвестиций в гражданскую авиацию на 2004–2010 гг., млн долл.

Объекты инвестиций	2004	2005	2006	2007–2010	Всего
Аэропорты	18,50	37,00	111,00	203,50	370,00
Воздушный транспорт	5,55	12,60	19,80	88,05	126,00
Подготовка кадров	3,00	6,00	18,00	33,00	60,00
Наращивание потенциала	7,80	11,20	23,60	53,40	96,00
Техническая поддержка	0,76	1,51	3,33	8,68	14,28
ТЭО	5,47	15,19	40,69	97,68	159,02

Источник: Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... Р. 41.

В первый послевоенный год министерство авиации и туризма Афганистана в соответствии с национальной стратегией развития разработало программу восстановления воздушного транспорта, включающую возобновление авиасообщения со всеми частями страны, где раньше функционировали аэродромы с асфальтовым или грунтовым покрытием, реконструкцию старых аэропортов и строительство новых.

В 2001 г. основные наземные пути сообщения на многих участках были полностью разрушены и политическая обстановка оставалась напряженной, поэтому для доставки гражданских и военных грузов в столицу и некоторые другие крупные региональные центры силы коалиции использовали преимущественно воздушный транспорт. По сообщениям тех лет, даже при строительстве автодороги Кабул — Кандагар американская строительная компания, занимавшаяся подрядными работами, во многих случаях доставляла материалы вертолетами.

В 2003 г. в стране работали 2 международных и более 40 локальных аэродромов с асфальтовым и грунтовым покрытием<sup>87</sup>. Для координации их деятельности правительством была разработана система контроля воздушного сообщения, который поручался службам региональных центров. По этой схеме, в каждом регионе один из крупных аэропортов контролирует работу остальных относительно меньших.

Таблица 3.8

### Региональные центры и подконтрольные им аэропорты

Регионы и центральные аэропорты				
Центральный (Кабул)	Южный (Кандагар)	Западный (Герат)	Северный (Мазари-Шариф)	Северо-Восточный (Кундуз)
Джелалабад Хост Газни Бамиан Якауланг Лал Чагчаран Коран и Мунджан	Мукур Терин Бост Зарандж Фарах	Шинданд Кала-е Нау	Маймана Шибирган	Файзабад Ходжагар Хвахан Дарваз Шугнан

Источник: Afghanistan Transport Sector Review. Civil Aviation Sector. Report on Airport Development including investment plan for airports. P. 9.

<sup>87</sup> Afghanistan. Present state of transport infrastructure. Infrastructure Development institute. Japan, 2002.

За деятельностью региональных центров следит центральный международный аэропорт Кабула. Все аэродромы нуждались в ремонте и восстановлении, однако при их реконструкции предпочтение отдавалось тем аэропортам, в которых пассажиропоток был больше.

По своему статусу афганские аэропорты делятся на международные, главные внутренние, региональные и субрегиональные. К последней категории относятся аэропорты в самых отдаленных районах преимущественно Северо-Востока, которые способны принимать только легкие самолеты, но в силу обстоятельств не могут нести даже эти функции. Например, аэропорт уезда Шугнан провинции Бадахшан последний раз принимал самолеты в 80-е годы, однако с тех пор в силу бедственного положения жителей, с одной стороны, и ввиду открытия прямого автотранспортного сообщения с провинциальным административным центром — с другой, возобновление полетов пока не представляется возможным. При визитах государственных чиновников и других официальных лиц на места, в случае необходимости, может быть использован более удобный для высокогорных условий вид транспорта — вертолет.

Гражданская авиация Афганистана относится к тем отраслям экономики, восстановление и развитие которых требует специалистов высокой квалификации, современного оборудования, применения новых технологий, но, как и остальные отрасли хозяйства, нуждается во всесторонней внешней помощи. Средства выделяются на восстановление не только главных, но и небольших, имеющих региональное значение аэропортов. АБР в 2005 г. объявил о выделении 30 млн долл. на строительство аэропортов в Бамиане, Чагчаране, Файзабаде, Фарахе, Маймане, Кала-е Науе и Зарандже<sup>88</sup>.

Таблица 3.9

### Классификация афганских аэропортов

Класс	Аэропорты
Международные	Кабул, Кандагар
Основные внутренние	Кабул, Кандагар, Герат, Мазари-Шариф, Кундуз, Джелалабад
Региональные	Файзабад, Маймана, Бамиан, Чагчаран, Фарах, Газни, Хост, Кала-е Нау, Шибирган, Шинданд, Зарандж, Буст, Ходжагар, Тирин, Мукур
Субрегиональные	Лал, Якауланг, Дарваз, Хвахан, Коран Мунджан, Шугнан

Источник: Afghanistan Transport Sector Review. Civil Aviation Sector. Report on Airport Development including investment plan for airports. P. 13.

<sup>88</sup> Второй международный аэропорт в Афганистане. 28.06.2005, URL:www.afghanistan.ru



В 2006 г. Япония на безвозмездной основе выделила 35 млн долл. на строительство нового терминала для кабульского аэропорта, который был сдан в эксплуатацию в конце 2008 г.<sup>89</sup>

При всесторонней помощи из-за рубежа все еще продолжается модернизация аэропортов в крупных городах и населенных пунктах Афганистана. Так, министерство гражданской авиации Ирана предоставило навигационное оборудование аэропорту г. Бамиан<sup>90</sup>, а в Лашкаргахе при финансовой помощи США в 2009 г. была реконструирована взлетно-посадочная полоса аэропорта Буст длиной в 2 тыс. метров<sup>91</sup>.

Как видно из табл. 3.11, сначала в Афганистане было только два международных аэропорта, но в последние годы население Севера увеличилось, возросло экономическое значение самого региона, и появилась потребность в третьем подобном аэропорте. Было принято решение приспособить один из действующих аэропортов к международным стандартам. В этих целях Германия и ОАЭ выделили 45 млн долл. для модернизации аэропорта в Мазари-Шарифе<sup>92</sup>, с тем, чтобы со временем довести ежегодное число пассажиров до 400 тыс.<sup>93</sup> Кроме того, руководство Афганистана еще в 2005 г. заявило о намерении обеспечить соответствие международным стандартам и аэропорта Герата, но только в конце декабря 2011 г. средства на эти цели согласилась выделить Италия. По соглашению, подписанному с афганским правительством, она предоставила долгосрочную ссуду в размере 240 млн долл. на реконструкцию аэропорта и строительство нового терминала<sup>94</sup>.

С помощью нескольких стран продолжается усовершенствование двух других международных аэропортов — Кабула и Кандагара. В начале 2010 г. США за счет собственных средств установили в столичном аэропорту новую радарную систему стоимостью 10 млн долл.,

---

<sup>89</sup> Началось строительство нового терминала кабульского аэропорта. 21.11.2006; В кабульском аэропорту заработал новый пассажирский терминал. 06.11.2008, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>90</sup> Аэропорт Бамиана оборудован иранцами. 11.07.2005, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>91</sup> U. S. Agency for International Development, Program Highlights, June 16-June 30, 2009. P. 1. URL:<http://afghanistan.usaid.gov>

<sup>92</sup> На восстановление аэропорта в Мазари-Шарифе выделено \$ 45 млн. 25.02.2009, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>93</sup> International Airport in Mazar-e Sharif, URL:<http://www.ez-afghanistan.de/fileadmin/content/fact-sheets/englisch/2012-02-flughafen-e.pdf>

<sup>94</sup> Италия поможет привести аэропорт провинции Герат в соответствие с международными стандартами. 23.12.2011, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

позволяющую контролировать воздушное пространство над городом в радиусе 180 км. В марте 2010 г. аэропорт Кандагара получил от НАТО новое навигационное оборудование<sup>95</sup>.

В течение последних лет Афганистан занимался подготовкой национальных кадров и постепенно стал брать инициативу в свои руки. 25 марта 2010 г. часть кабульского аэропорта перешла из-под контроля сил Альянса под управление соответствующих ведомств Афганистана. Международная организация гражданской авиации продолжает оказывать стране помощь в подготовке национальных кадров.

Таблица 3.10

### Потенциал гражданской авиации Афганистана

	2006 г.	2008 г.	2010 г.	2012 г.	2013 г.
<b>Самолеты, ед.</b>	<b>16</b>	<b>24 (17*)</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>19</b>
— частные	10	17 (10*)	15	12	12
— государственные	6	7	9	7	7
<b>Вместимость самолетов,</b> <i>кол-во мест:</i>	<b>1248</b>	<b>2019</b>	<b>3203</b>	<b>2277</b>	<b>2427</b>
— частных	276	1156	1951	1517	1530
— государственных	972	863	1252	760	897
<b>Штат сотрудников</b> <b>гражданской авиации, чел.</b>	<b>2121</b>	<b>2497</b>	<b>1838</b>	<b>1640</b>	<b>1663</b>
компания					
— частные	470	1156	719	916	914
— государственные	1651	1341	1119	724	749

Источник: Afghanistan Statistical Yearbook 2008–09. P. 186; Afghanistan Statistical Yearbook 2011–12. P. 200; Afghanistan Statistical Yearbook 2013–14. P. 196.

\* По данным 2010–11 г.

Воздушная авиация как довольно сложная по своей структуре отрасль за годы после свержения правительства талибов получила немало финансовых вливаний и капитальных вложений. Ресурсы, инвестированные в развитие гражданской авиации, в отдельных случаях начали приносить свои плоды, но в некоторых других — общая социально-экономическая ситуация все еще не способствует интенсивной работе отрасли. Объем пассажиро- и грузооборота воздушного транспорта на конкретном направлении зависит от уровня социально-экономического развития городов отправления и назна-

<sup>95</sup> NC3A fits Kandahar airfield with advanced Air Traffic Management. 30.03.2010, URL:<http://www.motca.gov.af>

чения, от их места в экономической системе страны и численности населения региона или провинции. Например, ежемесячный доход международного аэропорта Кандагара, крупного города и важного торгово-экономического центра, увеличился с 59 тыс. долл. в 2010 г. до 300 тыс. в 2011 г. По информации руководства аэропорта, основная причина такого успеха – увеличение числа рейсов с 94 до 335 в месяц<sup>96</sup>.

На работе гражданской авиации, кроме экономических факторов, негативно сказывается нестабильная обстановка, особенно действия неформальных группировок, направленные на разрушение или повреждение инфраструктуры отрасли. За последние годы многие аэропорты – Герата, Кундуза, Джелалабада, Кабула, стали объектами нападения оппозиционных отрядов, на которых базировались подразделения международных сил содействия безопасности. Самым интенсивным обстрелам подвергся аэропорт Герата, но наибольший ущерб (как людской, так и материальный) понес кабульский аэропорт<sup>97</sup>. О подобных атаках на другие афганские аэропорты сведений нет. Это позволяет заключить, что целью боевиков, скорее всего, были не сами аэропорты, а расквартированные на них военнослужащие сил коалиции.

В стране действуют несколько пассажирских и грузовых авиакомпаний, среди них и те, что были основаны в предыдущие десятилетия, но позже в силу обстоятельств постепенно прекратили свою работу. В некоторых источниках встречаются названия неизвестных или нефункционирующих авиакомпаний, дается информация о роде их деятельности, однако в сообщениях и отчетах официальных властей Афганистана о них ничего не говорится. Так или иначе, считаем нужным дать сведения обо всех без исключения. Это, прежде всего, афганская национальная авиакомпания «Ариана афган эйрлайнз», «Кам эйр», «Памир эйрвейз», «Сафи эйрвейз», «Балх эйрлайнз», «Хейбар афган эйрлайнз» и «Марко Поло эйрвейз».

Афганское правительство при рассмотрении перспектив развития гражданской авиации намеревалось увеличить количество и улучшить качественный состав парка воздушных судов<sup>98</sup>.

---

<sup>96</sup> Доходы аэропорта Кандагара увеличились до 300 тыс. долларов в месяц. 19.11.2011, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>97</sup> Аэропорт Герата обстрелян ракетами. 17.11.2007; Аэропорт Кундуза подвергся ракетному обстрелу. 16.09.2007; Талибы произвели атаку на аэропорт Джелалабад. 30.06.2009; Накануне кабульский аэропорт подвергся обстрелу. 22.03.2011; На кабульский аэропорт была произведена еще одна атака. 28.04.2011, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>98</sup> *Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. 28.*

«Ариана», как старейшая авиакомпания Афганистана, несмотря на многочисленные трудности, в частности финансовые и технические, по мере возможности продолжила свою работу и после прихода к власти правительства моджахедов. «Ариана» в начале правления новых властей еще не почувствовала на себе начавшихся политических перемен, они не помешали ей заботиться о своем развитии и расширении деятельности. В 1993 г. у французской авиакомпании «Эр Франс» было куплено 3 самолета «Боинг 727-200»<sup>99</sup>. Однако, по информации другого источника вначале, когда пришло к власти движение «Талибан», компания имела 2 «Боинг 727-100» и один «Боинг 727-200» для международных перевозок, а также 5 Ан-24 для внутренних рейсов. Негативно повлияло на деятельность «Арианы» установление нового режима, так как после введения санкций мировым сообществом были запрещены полеты лайнеров компании за пределами страны<sup>100</sup>.

В результате к 2002 г. в распоряжении «Арианы» остались только 2 воздушных судна — «Ан-24» и «Боинг 727-200». Кроме того, перед ней остро встала проблема отсутствия кадров, так как большая часть специалистов в 90-е годы покинула страну и необходимо было первым делом решить этот вопрос.

После падения режима талибов «Ариана» получила возможность начать работу на качественно новом уровне, открыть авиарейсы по многим направлениям, куда и раньше совершала рейсы, договориться об открытии сообщений в другие города и страны. Сегодня деятельность «Арианы» ориентирована преимущественно на международные рейсы. Сама компания базируется в аэропорту Кабула, а международные полеты совершаются во многие зарубежные города — Амритсар, Баку, Дели, Джедда, Дубай, Душанбе, Исламабад, Кувейт, Москва, Стамбул, Тегеран, Урумчи, Шарджа и др.

На июнь 2009 г. общий парк компании состоял из 16 судов, в частности 1 среднемагистральный эрбус «A300B4-200», 4 средне-дальнемагистральных «A310-300», 5 коротко-среднемагистральных «Боинг 727-200», 1 коротко-среднемагистральный «Боинг 727-200F», 4 самолета «Боинг 737-200» и 1 «Ан-24»<sup>101</sup>, а последние данные говорят о наличии всего 9 лайнеров (2 эрбусов «A310-300», 4 «Боинг 737-

<sup>99</sup> Corporate Information. URL:<http://www.flyariana.com/subpage.php?id=12>

<sup>100</sup> Там же.

<sup>101</sup> Ariana Afghan Airlines. URL:[http://ru.wikipedia.org/wiki/Ariana\\_Afghan\\_Airlines](http://ru.wikipedia.org/wiki/Ariana_Afghan_Airlines)

400» и по одному «Боинг 737-200», «Боинг 727-200» и «Боинг 737 фрайтер») <sup>102</sup>.

«Ариана» занимается также перевозками грузов в Дубай, Дели, Франкфурт, Стамбул и другие зарубежные города. Перевозят ковры, сухофрукты, лекарственные растения и прочие товары общего назначения <sup>103</sup>.

**«Памир Эйрвейз»** — первая частная афганская авиакомпания, созданная в 1995 г. Вначале в ее распоряжении были 1 «Боинг 707-320», 2 «Ан-12», занимавшиеся перевозками пассажиров на международных и внутренних авиалиниях, а именно из Кабула в Дубай, Герат, Файзабад, а также из Герата в Майману и Зарандж. Компания обладала относительно небольшим флотом лайнеров, куда входили «Боинг 737-200» и «Боинг 737-400».

Когда 17 мая 2010 г. на севере страны потерпел крушение самолет марки «Ан-24», в результате чего погибли 43 пассажира, правительство создало специальную комиссию для проверки технического состояния авиатехники. Поскольку были обнаружены нарушения, — в марте 2011 г. у «Памир эйрвейз» отозвали лицензию. Кроме того, компания, столкнувшись с финансовым кризисом и взяв 98 млн долл. в кредит у афганского «Кабул банк», не смогла расплатиться и в конечном счете подверглась реорганизации <sup>104</sup>.

**Компания «Кам эйр»** занимается перевозкой пассажиров и грузов. «Кам эйр» была образована в 2003 г. и совершает рейсы как на международных линиях, так и на внутренних. Компания базируется в кабульском международном аэропорту, откуда ее самолеты летают в Дубай и Алма-Аты, а внутри страны — в Герат и Мазари-Шариф. «Кам эйр» располагает парком самолетов, состоящим из «Боинг 757-200», «Мак Дональд Дуглас MD-80», «Ан-24» и «Ан-26» <sup>105</sup>.

В то время как «Ариана» для перевозок грузов использует пассажирские самолеты, «Кам эйр» совершает такие операции, применяя вертолеты серии «Ми-8», а также 6 самолетов грузоподъемностью от 5 до 45 т <sup>106</sup>.

---

<sup>102</sup> Ariana Afghan Airlines Fleet. URL:<http://www.flyariana.com/subpage.php?id=7>

<sup>103</sup> Cargo. URL:<http://www.flyariana.com/subpage.php?id=20>

<sup>104</sup> Правительство ИРА прилагает усилия для восстановления активов «Кабул Банка». 14.01.2012, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>105</sup> Kam Air (Кам Эйр). URL:[www.airlines-inform.ru](http://www.airlines-inform.ru)

<sup>106</sup> Company Profile URL:[www.flykamair.com](http://www.flykamair.com)

Частная авиакомпания «**Сафи эйрвейз**», организующая воздушное сообщение между Кабулом и некоторыми мировыми бизнес-центрами (Лондон, Дубай, Франкфурт-на-Майне), а также работающая на внутренних воздушных линиях Афганистана, была создана в 2006 г. Головной офис ее расположен в Кабуле, а административный — в Дубае.

Флот компании «Сафи эйрвейз» состоит из 2 лайнеров «В737-300» и «В 767-200 ER». В феврале 2010 г. она подписала двустороннее соглашение о сотрудничестве с четырьмя крупными авиакомпаниями мира (германской «Луфтганза джермен эйрлайнз», американской «Юнайтед эйрлайнз», компанией «Эмират эйрлайн» из ОАЭ и компанией Катарские авиалинии «Катар эйрвейс»)<sup>107</sup>.

«Сафи эйрвейз» отличается высоким качеством оказываемых услуг, что делает ее привлекательной не только для соотечественников, но и зарубежных клиентов. Представители всех международных организаций и зарубежных стран, работающие в Афганистане, включая иностранных послов, пользуются услугами этой компании. Сам Х. Карзай, с 2009 г., отправляясь в зарубежные поездки, пользовался услугами «Сафи эйрвейз»<sup>108</sup>.

Как мы видим, деятельность всех перечисленных авиакомпаний так или иначе связана со столицей и все они базируются в Кабуле. Только в 1996 г., когда «Ариана» испытала воздействие кризиса, в Афганистане появилась первая региональная авиакомпания «**Балх эйрлайнз**», принадлежавшая генералу А. Дустуму. Она базировалась в г. Мазари-Шариф и в 2006 г. располагала всего одним воздушным лайнером. О ее деятельности в источниках нет другой информации, и в списке авиакомпаний министерства транспорта и гражданской авиации Афганистана ни она, и ни две названные ниже компании не значатся.

Другая, тоже малоизвестная авиакомпания «**Хайбер Афган эйрлайнз**», в отличие от других, специализировалась на грузоперевозках и, по некоторым данным, действует на внутренних линиях. По имеющимся сведениям, компания, штаб-квартиры которой находятся в Джелалабаде (Афганистан) и в Шардже (ОАЭ), была создана в 2001 г.<sup>109</sup> О ее деятельности и даже самом ее существовании

---

<sup>107</sup> شرکت هوایی صافی با ۴ خط هوایی قرارداد امضا نمود (Авиакомпания «Сафи» подписала соглашения с четырьмя авиалиниями). 03.02.2010, URL:[www.wakht.com](http://www.wakht.com)

<sup>108</sup> Safi Airways. URL:<http://www.safairways.aero>

<sup>109</sup> URL:<http://www.aertransport.org/php/go.php?query=operator&where=110211&luck>

сведений практически нет, но заметим, что из-за отсутствия грузового авиатранспорта афганские авиакомпании вынуждены при необходимости использовать для перевозки грузов пассажирские самолеты<sup>110</sup>.

В Афганистане были созданы еще две авиакомпании, но они просуществовали недолго. Одна из них — «**Марко Поло эйрвейз**» — возникшая в 2003 г. и закрывшаяся в 2004 г., занималась пассажирскими и грузовыми чартерными перевозками. Другая — «**Бахтар афган эйрлайнз**», в распоряжении которой было только 2 самолета «Ан-24», перевозила пассажиров и грузы внутри страны.

Правительство Афганистана, осознавая слабость и неконкурентоспособность местных отечественных авиаперевозчиков, допускает полеты воздушных судов зарубежных компаний над своей территорией. Это пакистанские, иранские, индийские, азербайджанские, турецкие, германские, катарские и другие самолеты.

Состояние афганской гражданской авиации, по оценкам самих властей, к 2008 г. оставалось неудовлетворительным. В «Стратегии национального развития Афганистана», разработанной в 2008 г., говорилось, что у страны мало аэропортов, обслуживающих коммерческие рейсы, и все они нуждаются в усовершенствовании инфраструктуры. «Ни одна из услуг гражданской авиации не соответствует международным стандартам и практике, требуемой Международной организацией гражданской авиации и Международной ассоциацией воздушного транспорта»<sup>111</sup>.

За прошедшие годы по разным причинам произошли две авиакатастрофы афганских гражданских пассажирских лайнеров. В обоих случаях самолёты принадлежали частным авиакомпаниям. Кроме инцидента с самолетом авиакомпании «Памир эйрвейз», о котором было сказано выше, в феврале 2005 г. «Боинг 737-200» авиакомпании «Кам эйр» потерпел крушение вблизи Кабула, в результате чего погибли 104 человека.

Перспективы развития гражданской авиации по мере стабилизации политической обстановки во многом также зависят и от уровня жизни самого афганского населения. Пока только небольшая часть жителей в состоянии пользоваться услугами авиации, а большинство по-прежнему отдает предпочтение наземному транспорту.

---

<sup>110</sup> پڼجاه سال هوآوردی در افغانستان (История авиации Афганистана за 50 лет). 07.12.2005, URL:www.bbc.co.uk

<sup>111</sup> Afghanistan National Development Strategy 1387–1391 (2008–2013)... P. 96.

Сами частные авиакомпании только начинают набирать силу, но их вклад в социально-экономическое развитие Афганистана уже заметен. По некоторым данным, в этой сфере занято 1800 работников, за неделю лайнеры всех авиакомпаний совершают 101 полет, а поступления в государственный бюджет составляют более 25 млн долл. в год<sup>112</sup>.

Афганское правительство за последние годы ищет различные варианты допуска зарубежных компаний на афганский рынок воздушных перевозок. В начале 2012 г. власти выдали разрешение на совершение воздушных рейсов десяти иностранным компаниям в четырех афганских международных аэропортах — Кабула, Кандагара, Мазари-Шарифа и Герата. На внутренние авиалинии иностранных дельцов пока не допускают, поскольку афганские авиадельцы, реакция которых не заставила себя долго ждать, не хотят видеть на своей территории конкурентов в лице мощных иностранных компаний. Представитель «Сафи эйрвейз», среди прочих причин неконкурентоспособности афганских компаний называл дороговизну авиатоплива на афганском рынке<sup>113</sup>.

Когда в официальных источниках появилось сообщение о том, что Афганистан собирается открыть все аэропорты для иностранных авиакомпаний, представители афганской Торгово-промышленной палаты (ТПП) выразили надежду, что Управление гражданской авиации страны утвердит положение о политике открытого воздушного пространства над Афганистаном. И действительно, ТПП Афганистана выступила за то, чтобы открыть зарубежным авиаперевозчикам доступ на афганский рынок. Это было негативно воспринято национальными компаниями. На совместной пресс-конференции, организованной по этому поводу, руководители трех афганских авиакомпаний («Ариана», «Сафи», «Кам эйр») заявили, что если Управление гражданской авиации пойдет на это, то последствия для национальных компаний будут не очень хорошими. К концу 2011 г. представители афганской ТПП выступили в поддержку отечественных авиакомпаний и заявили, что идея «открытого воздушного пространства», поддерживаемая министерством транспорта, может привести к краху этих компаний и ущербу от такой политики будет больше, чем экономическая выгода.

---

112 ۱۳۹۰. ۳ جدی. فضای باز رقابت هواپیمایی، با شرایط افغانستان برابر نیست! (В условиях Афганистана открытое воздушное пространство неприемлемо). URL:www.jomhornews.com

113 پروازهای شرکت های هوایی خارجی در چهار میدان هوایی بین المللی کشور (Полеты самолетов иностранных авиакомпаний в четыре международных аэропорта страны). 19.01.2012, URL:www.salamwatandar.com



Но министерство считает, что действующая политика в области воздушного транспорта не наносит вреда внутренним авиакомпаниям, к тому же, некоторые пункты положения пересматриваются и могут быть изменены. В указанном ведомстве по этому поводу также заявили, что «намерены пересмотреть эту политику, и те положения, которые противоречат национальным интересам, будут исключены, а сама политика должна выстраиваться таким образом, чтобы улучшились наши отношения с внешним миром, а также создавались нормальные предпосылки для работы внутренних компаний»<sup>114</sup>.

Что касается пассажиров, то к сообщениям о начале работы иностранных авиакомпаний они отнеслись положительно, поскольку благодаря конкуренции цена на авиабилеты может снизиться и появится возможность летать в некоторые страны прямыми рейсами. ТПП, ссылаясь на опыт соседних Пакистана и Ирана, указала, что эти страны в интересах своих компаний вводят ограничения для иностранных, так как последние с появлением малейшей опасности могут свернуть работу в чужом воздушном пространстве<sup>115</sup>.

Другая проблема, возникающая при привлечении к работе на афганском рынке гражданской авиации зарубежных компаний — это техническое состояние международного аэропорта Кабула, где при одной взлетно-посадочной полосе и ограниченном количестве мест для парковки лайнеров нет возможности одновременно принять много самолетов<sup>116</sup>. Подобные проблемы существуют и в трех других международных аэропортах.

Министерство транспорта и гражданской авиации Афганистана подсчитало, что допустив зарубежные авиакомпании на рынок страны, удастся ежегодно принести государственной казне 45 млн долл. Однако для этого афганская сторона сначала обязана подготовить национальные кадры, которые бы могли работать с радарными и навигационным оборудованием в соответствии с международными требованиями. В связи с этим Афганистан и обратился к соответствующим министерствам и ведомствам США об оказании технической помощи.

---

<sup>114</sup> از پالیسی حکومت در بخش خدمات هوانوردی انتقاد صورت گرفت (Государственная политика в области услуг авиации подверглась критике). 24.12.2011, URL:www.da.azadiradio.org

<sup>115</sup> Там же.

<sup>116</sup> ۳ جدی ۱۳۹۰، فضای باز رقابت هواپیمایی، با شرایط افغانستان برابر نیست! (В условиях Афганистана открытое воздушное пространство неприемлемо). URL:www.jomhornews.com

## Водный транспорт

В годы советско-афганских торгово-экономических отношений на интенсивность работы водного транспорта при перевозке грузов между Афганистаном и СССР отчасти повлияло строительство железнодорожного Моста дружбы через Амударью в районе Термеза. В дальнейшем, после развала Советского Союза и прихода к власти в Афганистане правительства моджахедов, речной транспорт пришел в упадок. Грузопоток между странами практически прекратился, и портовые сооружения утратили свое значение. Затем, при режиме талибов Таджикистан и Узбекистан по соображениям безопасности вообще полностью закрыли свои границы на этих участках.

Только к концу 2001 г., началось восстановление водного транспорта. К этому побудила беспокойная обстановка в Афганистане: водители грузовиков из соседних стран не соглашались перевозить грузы через мост. В те годы переправлялись — главным образом в порт Хайратон — продукты питания, медикаменты, горючее и строительные материалы, а также другие товары первой необходимости.

Опыт этих лет показал, что способ паромной переправы грузов на этом участке имеет свои недостатки. Прежде всего, грузы поступали в порт чаще всего мелкими партиями и «временно хранились до тех пор, пока не собирался достаточный тоннаж, и тогда груз отправлялся баржей в порт Хайратон, где она разгружалась вручную и груз отправлялся автомобильным транспортом в Мазари-Шариф»<sup>117</sup>.

За эти годы через Амударью был переправлен большой объем товаров, в частности, по линии ООН и в первую очередь продовольственная гуманитарная помощь, которую в некоторых случаях надо было срочно доставлять до пункта назначения. Иначе говоря, в первое время часть международной гуманитарной и экономической помощи, поступившую в Афганистан через территорию Узбекистана, в зависимости от обстоятельств, переправляли речным транспортом.

Кроме того, через реку торговцы перевозили для сбыта свежую сельскохозяйственную продукцию — овощи и фрукты, т. е. скоропортящиеся товары, которые нельзя хранить без наличия соответствующей инфраструктуры. Эта категория товаров также не нуждается в услугах местного речного транспорта, — ее лучше перевозить на автомашинах. Поэтому все сельскохозяйственные грузы доставляются в порт

---

<sup>117</sup> Проект ОБСЕ по транспортным вопросам. Заключительный отчет. Ташкент 2007. С. 51–52.

Хайратон автомобильным транспортом, а оттуда ввозятся в страну. Таким образом, речной транспорт на Амударье с каждым годом теряет былое значение, а роль наземного транспорта возрастает<sup>118</sup>.

Аналогичная картина наблюдается и в следующем случае. Открытие в 2006 г. автомобильного сообщения через железнодорожный мост Термеза привело к резкому падению объема перевозок на баржах и уменьшению роли самого порта. С тех пор функции речного порта ограничиваются централизованным распределением грузов. В подтверждение сказанного отметим: в 2005 г. порт обработал 170 тыс. т грузов, в 2006 г. их было всего 18 тыс. т.<sup>119</sup>

Что касается порта Шерхан, то начиная с 1992 г., он больше не использовался, а после строительства в том же районе крупного автотранспортного моста и нескольких других мостов между Таджикистаном и Афганистаном окончательно утратил свое значение.

В перспективе дальнейшее развитие наземного транспортного сообщения Афганистана с Таджикистаном, Узбекистаном и Туркменистаном приведет к тому, что водный транспорт через Амударью перестанет вовсе функционировать.

## Железные дороги

Афганистан к началу в XXI в. остался единственной страной региона, которая не располагала собственными железными дорогами. Создание национальных железнодорожных сетей наряду с автомобильными — одно из приоритетных направлений программ экономики послевоенного Афганистана. Очевидно, что железнодорожное сообщение позволит снизить только издержки при транспортировке товаров, особенно каменного угля, цемента, сельскохозяйственной продукции в несколько раз.

В программе развития, опубликованной в 2004 г., в частности, говорилось, что рассматривается поэтапное создание предпосылок для последующего строительства железных дорог. Начальный этап включал реконструкцию и переоборудование в течение первых 3 лет (с 2004 г.) пяти станций отгрузки и погрузки на всех приграничных пропускных пунктах в Ислам-Кале, Торгунди, Хайратоне, Спинбулдаке и Торхаме. Планировалось обеспечить их всеми необходимыми средствами обслуживания, в том числе современным таможенным

---

<sup>118</sup> Там же.

<sup>119</sup> Там же, С. 52.

оборудованием, построить стоянки для грузовиков и склады для хранения грузов. На втором этапе в течение последующих 4 лет предусматривалось технически усовершенствовать эти станции со всей инфраструктурой и одновременно открывать новые терминалы<sup>120</sup>.

Сметная стоимость каждой из этих погрузочно-разгрузочных железнодорожных станций – 20 млн долл. Все пункты программы предполагалось осуществить до конца 2010 г. Кроме того, что само строительство всех станций должно было обойтись в 100 млн долл., на другие работы требовалось еще 37 млн<sup>121</sup>.

Таблица 3.11

**Сметные расходы строительства погрузочно-разгрузочных станций на приграничных участках, млн долл.**

Станция	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007–2010 гг.	Всего
Ислам-Кала		20			20
Торгунди	20				20
Хайратон	20				20
Спинбульдак		20			20
Торхам			20		20
Техническая помощь	1	1	1	3	6
Наращивание потенциала	2	3	4	6	15
ТЭО	2	4	5	5	16
<b>Всего</b>	<b>45</b>	<b>48</b>	<b>30</b>	<b>14</b>	<b>137</b>

Источник: Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... Annex 14.

Уже разработаны и одобрены правительством проекты строительства и присоединения к сетям соседних стран железных дорог по всем возможным направлениям. Страны, участвующие в этих крупных инвестиционных проектах, предлагают финансировать работы на конкретных участках. В частности по проекту разработки месторождения меди Айнак китайская металлургическая компания планировала строительство железной дороги из Кабула по нескольким направлениям.

<sup>120</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. 27.

<sup>121</sup> Там же. С. 30.

В настоящее время ни один из предложенных проектов железной дороги, за исключением ветки Термез — Мазари-Шариф, не был реализован. Причины этого — и в низких темпах развития других отраслей, и проблемах безопасности, отсутствии потенциальных инвесторов, и в целом комплексе других обстоятельств.

## Афганистан и международные транспортные коридоры

О том, какую роль может играть транспортная система стабильного Афганистана в становлении региональной торгово-экономической структуры, можно судить по работам исследователей конца XIX — начала XX вв. При изучении путей сообщения Афганистана авторы определяли возможное направление этих дорог в будущем. А. Е. Снесарев, например, писал: «Общую характеристику Афганистана, как и описание его путей, нужно делать под углом зрения достижения Индии. А для этого нельзя ограничиваться путями, замыкающимися в пределах Афганистана, а необходимо продолжать их до Индии, рассмотреть часть путей в наших пределах и не упустить из вида пути, идущие возле Афганистана, например, пути через Памир»<sup>122</sup>.

Перспективы развития внешней торговли и торгово-экономических отношений Афганистана, рост внешнего товарооборота во многом зависят от реконструкции главных магистральных автомобильных дорог, примыкающих к границам соседних стран. Плохое состояние автомагистралей увеличивает транспортные издержки на ввозимые и вывозимые товары. Наибольшая часть товаров обычно доставлялась на афганский рынок автотранспортом по шести основным направлениям и речным транспортом — по реке Амударье через порты Шерхан, Хайратон и Келиф. С Пакистаном Афганистан имеет транспортное сообщение на двух участках границы — по автодороге Торхам — Желалабад (провинция Нангархар) и Спинбульдак — Кандагар (провинция Кандагар). На Северо-Западе, в провинции Герат, товарооборот с Ираном ведется по магистрали Ислам — Кала — Герат и Зарандж, а с Туркменией — по трассе Торгунди — Герат. На Севере, как выше отмечалось, сообщение с Узбекистаном проходит по автодороге Хайратон — Мазари-Шариф. На Северо-Востоке, на таджико-афганском участке границы, автомагистраль связывает порт Шерхан с Пули-Хумри.

---

<sup>122</sup> Снесарев А. Е. Указ. соч. С. 185.

По части транспортного сообщения с соседними государствами заметный прогресс наблюдается на таджикском направлении, однако товарооборот между двумя странами все еще не достиг возможного уровня. Раньше торговые операции Таджикистан с Афганистаном велись только на одном приграничном пункте — в районе Нижний Пяндж, сегодня таких пунктов несколько. Благодаря строительству автомобильных мостов и центров приграничной торговли на таджикской стороне (Ишкашим, Тем, Дарваз, Вандж, Нижний Пяндж, Шурабад), у жителей окрестных районов обеих стран появилась возможность торговать. Хотя мосты, кроме моста на Нижнем Пяндже, находятся вдали от главных афганских экономических центров и магистральных дорог, жизнь населения приграничных районов изменилась к лучшему.

За последние годы Афганистан основал новые пункты пересечения границ с соседними странами, расширил торговые отношения, диверсифицировал направления автомобильного сообщения и инициировал движение транспорта к тем участкам границы (например, провинция Бадахшан), куда зимой с афганской стороны трудно поставлять необходимые товары.

Заключение различных торгово-экономических соглашений и разработка проектов реконструкции главных автомобильных дорог, в том числе примыкающих к границам сопредельных стран, свидетельствуют о желании афганских властей интегрировать свою экономику, особенно транспортную сеть, в региональную систему. Иными словами, Афганистан служит мостом между государствами ЦА и странами, расположенными к югу от него, и обеспечить максимальные условия для транзита товаров — одно из важнейших условий развития национальной экономики.

Центральноазиатские республики, начиная с первых лет государственной независимости, для интеграции своих дорог в систему международных транспортных коридоров и получения доступа к новым, относительно коротким и удобным направлениям стали участвовать в различных региональных и международных проектах и программах. Одна из таковых — ТРАСЕКА<sup>123</sup>. За период ее существования были реализованы десятки проектов в области транспортной инфраструктуры, предоставлены займы на развитие автомобильных и железных дорог.

---

<sup>123</sup> ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа — Кавказ — Азия) — финансируемая ЕС программа технической помощи в создании транспортного коридора: из Европы через Черное море, Кавказ и бассейн Каспийского моря в Центральную Азию. Программа была начата в мае 1993 г. семью странами — членами ТРАСЕКА (Армения, Азербайджан, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан).

Кроме того, в государствах ЦА транспортная система, особенно железнодорожная, построенная в период СССР, делает экономику одной страны зависимой от другой, что в случае осложнения отношений между ними может привести к транспортной блокаде. Во избежание подобных ситуаций страны стараются искать альтернативные пути сообщения или диверсифицировать их, чтобы подстраховать себя в случае изменения отношений с соседями.

Таблица 3.12

### **Протяженность железнодорожных сетей сопредельных с Афганистаном стран, км**

Страна	2001 г.	2006 г.	2010 г.
Иран	6130	8367	11760
Пакистан	8163	8163	7791
Таджикистан	482	482	680
Туркменистан	2440	2440	2980
Узбекистан	3656	3950	3645

Источник: URL:<http://www.indexmundi.com>

Возьмем Республику Узбекистан. Она, как и другие ее соседи, не имея выхода к мировому океану, ищет относительно короткие пути к ближайшим пакистанским и иранским морским портам. Экономически эффективный вариант сокращения транспортных и временных издержек при экспортно-импортных операциях — транзит через Афганистан. При благоприятном развитии военно-политической обстановки, от реализации программ развития автотранспортной системы Афганистана Узбекистан, по расчетам экспертов, может получить определенные экономические и политические дивиденды. Специалисты пришли к следующему выводу:

1. «Для Узбекистана маршрут через Афганистан к этим портам будет короче уже используемых маршрутов к портам Черного и Балтийского морей более чем в 2 и 3 раза соответственно, и почти в 5 раз короче маршрутов к портам Тихого океана.
2. Это позволит снять зависимость от возможного ограничения и/или блокировки транзита узбекских грузов по территории Туркменистана и Ирана в направлении порта Бандар-е Аббас.
3. По предварительным расчетам, совокупные доходы узбекской стороны от участия в реализации проектов в сфере транспортных

коммуникаций на территории Афганистана могут составить более 100 млн долл.

4. Трансафганский коридор закладывает прочную базу для привлечения транзитных грузоперевозок на территорию Узбекистана, которые могли бы приносить совокупный доход в 2012 году — от 2,2 до 2,4 млн; в 2014-м — от 3 до 3,4 млн, в 2020 — от 6 до 6,5 млн долл.»<sup>124</sup>.

Изменения политической обстановки в Афганистане в 2001 г. оказали определенное позитивное воздействие на транзитный грузопоток в соседних странах. Только в первые четыре месяца 2004 г., например, через территорию Ирана в Афганистан было перевезено 4108 тыс. т грузов на 3646,6 млн долл. По данным иранских источников, самая большая часть грузов — 29%, т. е. 1192 тыс. т (примерно на 1257 млн долл.) была предназначена для самого Афганистана<sup>125</sup>.

Объемы транзитной торговли через Афганистан ежегодно растут. Между Таджикистаном и Пакистаном транзитный товарооборот через афганскую территорию все еще незначителен, но имеет тенденцию к росту и в 2010 г. составил 21,6 млн долл., что втрое больше показателя предыдущего года<sup>126</sup>. Большая часть пакистанских товаров на таджикский рынок поступает транзитом через Афганистан. Сумма таможенных сборов Таджикистана на этой границе в течение 9 месяцев 2011 г. превысила 1 млн долл.<sup>127</sup>

Правовая база для развития транзитной торговли в Афганистане уже создана, т. е. подписаны соответствующие соглашения о транзите и торговле с Пакистаном<sup>128</sup>, Ираном, Узбекистаном и Таджикистаном<sup>129</sup>.

---

<sup>124</sup> Приоритетные направления участия Узбекистана в развитии транспортных коммуникаций в Афганистане: проблемы и перспективы. Аналитическая записка 2010/02, Ташкент, 2010. С. 7.

<sup>125</sup> Транзит грузов через Иран увеличился на 91%. 18.08.2004, URL:[www.iran.ru](http://www.iran.ru)

<sup>126</sup> Таджикистан и Пакистан подтвердили приверженность в реализации проекта «CASA-1000». 28.02.2011, URL:<http://tjnews.ru>

<sup>127</sup> В Таджикистане: Товарооборот увеличивается, а дороги разрушаются. 19.10.2011, URL:[www.pressa.tj/news](http://www.pressa.tj/news)

<sup>128</sup> Жмуйда И. В. Новое соглашение об афганской транзитной торговле (САТТ) и перспективы пакистано-афганского сотрудничества // Современный Афганистан и сопредельные страны. М., 2011, С. 222–230; Замараева Н. А. Пакистано-афганские отношения в региональном измерении // Афганистан и Пакистан: современное состояние и перспективы развития (по материалам рабочего совещания в ИВ РАН 2 апреля 2012 г.), М., 2012.

<sup>129</sup> Transit Transport in Afghanistan In the Midst of Central Asian Crossroads by Mr. Hedayatullah Watanyar. Head of the Directorate of Transit and Trade Facilitation Ministry...



Афганская сторона занималась отчасти и вопросами повышения качества работы приграничных пропускных пунктов, их оснащением необходимым современным оборудованием. Это позволяет афганским таможенникам увеличить пропускную способность пунктов. В 2008–2009 гг. были построены и реконструированы таможенные пункты на границе с Пакистаном (Торхам, Гулам-Хан, Спинбульдак, Ваиши, Хост), Таджикистаном (Шерхан-Бандар, Тахар) и Ираном (Ислам-Кала, Нимруз). Были реализованы еще несколько подобных программ обновления таможенных пунктов на некоторых приграничных участках<sup>130</sup>.

## Трансафганские автомобильные дороги

В случае благоприятного развития политической обстановки в Афганистане и усовершенствования магистральных автодорог транзитная торговля с использованием трансфганских маршрутов, в частности, из ЦА в Пакистан, Иран, Индию и обратно, может принести выгоду всем участникам. Еще в 1969 г., когда СССР начал поставлять свои товары в Пакистан и Индию, подсчеты советских специалистов показали, что «доставка одной тонны текстильного оборудования из Ташкента до Карачи морем через Одессу» стоила на 23,5% дороже (82,1 руб.), чем перевозка через территорию Афганистана (62,8 руб.)<sup>131</sup>.

До 90-х годов иногда транзит афганских товаров через соседние страны был затруднен по политическим причинам, затем затруднения появились из-за дестабилизации политической обстановки в самом Афганистане и связанных с ней экономических неурядиц, что побудило соседние страны менять правила, номенклатуру и сроки транзита. Перевозка грузов, предназначенных для Афганистана, из пакистанских морских портов до 1996 г. регулировалась пакистано-афганским соглашением 1965 г. В середине 90-х гг. Пакистан в одностороннем порядке исключил из списка провозимых транзитом в Афганистан товаров около 18 наименований. В Афганистане эти товары (алкоголь, сигареты, косметика и т. п.) официально были запрещены, а после пересечения границы по контрабандным каналам, как правило, возвращались на пакистанский рынок. Только к 2003 г. после ряда встреч

---

<sup>130</sup> Приоритетные направления участия Узбекистана... С. 33.

<sup>131</sup> Махмудов Э.Р. Развитие транзитных внешнеторговых перевозок... С. 117–118.

между представителями двух стран в список были снова включены 6 наименований из 18<sup>132</sup>.

Другой проблемой была процедура таможенного осмотра и пропуски товаров, из-за которой афганским предпринимателям приходилось ждать до 20 дней. Во время встречи представителей двух стран в 2003 г. удалось сократить этот срок до 5 дней. Кроме того, стороны договорились исключить из списка товары, которые в Афганистане не пользуются спросом, а позже был решен и вопрос об остальных 12 запрещенных Пакистаном товарах<sup>133</sup>.

Иран пересмотрел прежнее двустороннее соглашение о торговле, транзите и транспорте, заключенное с Афганистаном в 1973 г., и в 2003 г. обе страны достигли нового соглашения. В результате несколько улучшились условия транспортировки афганских товаров из иранских морских портов, были также сняты ограничения на передвижение афганских грузовиков по трассам, соединяющим афганскую границу с пунктом назначения на иранской территории. Кроме того, водителям афганских грузовиков разрешили покупать топливо в Иране по тем же субсидиям, по каким приобретают иранские водители<sup>134</sup>.

Были также достигнуты соглашения о льготной транспортировке афганских товаров через порт Чахбехар. Иран пошел на некоторые уступки и субсидировал ввоз ряда товаров, поступающих на афганский рынок. Например, таможенный тариф на нефтепродукты снизили на 90%, а плату за использование складских помещений — на 50%<sup>135</sup>.

Подобные соглашения с Афганистаном подписали и те страны, с которыми он не имеет общих границ, но ведет активную торговлю. Примером может послужить Индия, которая также в 2003 г. заключила с Афганистаном преференциальное торговое соглашение, гарантирующее 50–100%-ное снижение тарифов на 38 наименований афганских экспортных товаров. Помимо этого, Индия, Иран и Афганистан в том же году подписали меморандум взаимопонимания относительно усовершенствования трассы Чахбехар — Малик (Иран) — Зарандж — Диларам (Афганистан) протяженностью 600–700 км для улучшения

---

<sup>132</sup> Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic Framework for... P. 33.

<sup>133</sup> Там же.

<sup>134</sup> Там же.

<sup>135</sup> Adam Pappas. Trade Promotion in Afghanistan: Roles for Infrastructure and Institutions // Policy Options for State-building in Afghanistan. 24 April 2009. P. 10.

подъезда к иранскому порту Чахбехар. По этому соглашению Иран взял на себя обязательство построить автодорогу от пункта Малик до ирано-афганской границы в районе Зарандж, а оттуда до Диларам. Афганистан получил также полный доступ к бесполошинной зоне порта Чахбехар<sup>136</sup>.

Страны ЦА строят и обустроивают собственные автомобильные дороги, чтобы привести их в соответствие с международными стандартами и иметь возможность выхода на внешние рынки, в частности, через Афганистан. В Таджикистане «строятся автомобильные дороги с Афганистаном, с Китаем, дающие выходы на внешние рынки, создаются транспортные коридоры, соединяющие Россию, Казахстан, Киргизию, Таджикистан с выходом на Афганистан и дальше — к южным портам»<sup>137</sup>.

Афганское правительство надеется, что с созданием благоприятных условий на своей территории и обеспечением безопасности страна станет привлекательной для инвесторов. Глава Управления содействию транзиту и торговле министерства торговли и промышленности Афганистана Х. Ватаняр на встрече в Женеве в 2007 г. заявил:

«Рассчитанная до 2010 г. Афганская национальная стратегия развития, исходит из географического положения Афганистана как центра региональной транзитной системы, которая может извлечь из этого выгоду для себя, а также открыть другим странам доступ к мировым рынкам, связать главные торговые центры друг с другом, предоставляя им кратчайший путь для выхода к морю. Для реализации этой цели, в соответствии со стратегией, необходимо развивать транспортные коридоры по следующим направлениям:

1. Транспортный коридор Север — Юг, соединяющий Таджикистан, Узбекистан и Туркмению с пакистанскими портами Карачи, Касым и Гвадар и далее (через Вагах) с Индией и Южной Азией.

2. Транспортный коридор Восток — Запад, который соединяет Таджикистан, Узбекистан и Туркмению с иранскими портами Чахбехар и Бандар-е Аббас»<sup>138</sup>.

---

<sup>136</sup> Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic Framework for... P. 33.

<sup>137</sup> Континент партнерства. Ежемесячный информационно-аналитический вестник. Евразийское Экономическое Сообщество. Апрель 2007. С. 14.

<sup>138</sup> Transit Transport in Afghanistan In the Midst of Central Asian Crossroads by Mr. Hedayatullah Watanyar. Head of the Directorate of Transit and Trade Facilitation Ministry...

Стабилизация военно-политической обстановки и открытие транс-афганских автомагистралей может привести к увеличению в несколько раз товарооборота между этими странами. Только за последние годы товарооборот между Таджикистаном и Ираном вырос более чем вдвое (с 38 до 90 млн долл.), а после открытия транзитного автомобильного сообщения между ними по территории Афганистана увеличится экономический потенциал всех названных стран. По завершении строительства шоссе Зарандж — Диларам транспортное сообщение между Ираном и Таджикистаном сократится на 1,7 тыс. км. Таджикская сторона надеется, что в результате в перспективе товарооборот между странами достигнет 500 млн долл., и Иран рассчитывает получать 120–150 млн долл. дохода в год, так как по плану по этой дороге ежегодно должно перевозиться транзитом до 3 млн т товаров<sup>139</sup>.

В августе 2004 г. в г. Душанбе состоялась трехсторонняя встреча заместителей министров автомобильных дорог и транспорта Ирана, Афганистана и Таджикистана. На встрече обсуждалась возможность реализации проекта строительства магистрали Иран — Афганистан — Таджикистан. Этот проект выгоден всем сторонам-участницам. Его предварительная стоимость определена в 180 млн долл.<sup>140</sup> Аналогичное соглашение об открытии международного транс-афганского транспортного коридора было достигнуто между Узбекистаном, Афганистаном и Ираном.

В открытии транспортного сообщения с ЦА через Иран весьма заинтересована Индия, так как с Пакистаном ее отношения остаются холодными, и этот коридор даст возможность индийским экспортерам выходить на Иран через порт Чахбехар, а оттуда на рынки государств ЦА и России. Индия в 2003 г. выделила 70 млн долл. — грант для восстановления автодороги на западе Афганистана, однако введенная в строй, она не даст возможность полностью исключить транзит товаров по территории Пакистана.

Центральноазиатские страны, граничащие с Афганистаном, прямо или косвенно участвуют в становлении его транспортной инфраструктуры. Узбекистан сотрудничает в строительстве афганских железных и автомобильных дорог<sup>141</sup>.

---

<sup>139</sup> Иран и Таджикистан будут развивать сотрудничество в области транспорта. 09.06.2011, URL:<http://iran.ru>

<sup>140</sup> Началось совместное совещание экспертов по вопросам транспорта Ирана, Таджикистана и Афганистана. 24.08.2004, URL:<http://iran.ru>

<sup>141</sup> Делегация Афганистана провела переговоры с официальными лицами Узбекистана. 04.09.2003, URL:<http://russian.people.com>

Казахстан, как одна из относительно развитых экономик ЦА, хотя и не имеет общей границы с Афганистаном, однако намерен активно участвовать в развитии торгово-экономических отношений со странами Юго-Западной Азии. В этих целях Астана предлагает следующий автотранспортный маршрут: Чимкент – Ташкент – Самарканд – Бухара – Термез – Афганистан. Кроме того Афганистан, со своей стороны, нуждается в дорогах Казахстана для транзитных перевозок при торговле с Китаем и заинтересован в открытии автомобильного сообщения по маршруту Китай – Казахстан – Узбекистан – Кыргызстан – Афганистан – Пакистан – Индия, договоренность о котором достигнута<sup>142</sup>.

Таблица 3.13

### Расчеты целесообразности перевозок по региональным коридорам

Региональные транспортные коридоры	Протяженность, км	Время в пути, час	Средняя скорость, км/ч
Душанбе – Кабул – Карачи	2035	65	31
Ташкент – Кабул – Карачи	2720	72	38
Ашхабад – Кабул – Карачи	2805	88	32
Душанбе – Герат – Бандар-е Аббас	2818	74	38
Ташкент – Герат – Бандар-е Аббас	3175	58	55
Ашхабад – Герат – Бандар-е Аббас	2342	49	48

Источник: Securing Afghanistan's Future... March 31 – April 12004. Kabul, 2004. P. 45.

Об успехе развития экономических отношений между Казахстаном и Афганистаном говорят следующие цифры. В 2003 г. весь товарооборот между ними составил 49,5 млн долл., а только за первый квартал 2004 г. – уже равен 28,5 млн,<sup>143</sup> в 2005 г. – 164 млн, 2009 г. – 410 млн<sup>144</sup> и 2013 г. – 300 млн. долл.<sup>145</sup>

<sup>142</sup> Мы можем стать для Казахстана надежным партнером... министр торговли Афганистана. 14.05.2004, URL:<http://afghanistan.ru>

<sup>143</sup> Казахстан предлагает свою помощь в реабилитации Афганистана. 16.05.2004, URL:<http://afghanistan.ru>

<sup>144</sup> URL:[http://www.kaznex.kz/napr/analytics/files/stran\\_obzor10.pdf](http://www.kaznex.kz/napr/analytics/files/stran_obzor10.pdf)

<sup>145</sup> ЮКО экспортирует в Афганистан. 30.12.2014, <http://dknews.kz>

Страны ЦА могут через Афганистан кратчайшим путем выйти к двум морским портам — Карачи в Пакистане и Бандар-е Аббас в Иране. Для них эти маршруты экономически очень важны, поскольку открывают путь к крупным мировым рынкам и дешевому морскому транспорту.

Общая протяженность автомобильной дороги Душанбе — Кабул — Карачи — 2035 км. Исследования 2004 г. показали, что для преодоления этого расстояния со средней скоростью 31 км/час в то время понадобилось 65 часов. Если, согласно программе, дорога будет реконструирована на всем своем протяжении, то время в пути может сократиться более чем в 2,2 раза (до 29 часов)<sup>146</sup>. Другими словами — состояние автомобильных дорог на этом участке необходимо довести до такого уровня благоустройства, чтобы средняя скорость движения составила 70 км/час.

Афганская национальная дорога, соединяющая Таджикистан с Пакистаном, была в плохом состоянии. В 2004 г. покрытие 138-километровой автодороги Шерхан-Бандар — Пули-Хумри, только на протяжении 32 км было нормальным, 21 км — неудовлетворительным и 44 км плохим. Некоторые участки за последние годы были обновлены. Дорога Шерхан-Бандар — Имам-Сахиб длиной 19 км и шириной 7 метров была покрыта асфальтом благодаря финансовой помощи АМР США (более 3 млн долл.).<sup>147</sup> На некоторых других участках, таких как Пули-Хумри — Доши, только в середине 2011 г. планировали начать ремонтные работы<sup>148</sup>. Таких примеров много, однако спустя некоторое время по завершении восстановительных работ выявляется их низкое качество, поскольку отремонтированные участки вскоре снова становятся труднопроходимыми для транспорта, а правительство не всегда может найти средства на их содержание. Наглядным примером может послужить восстановленная турецкой дорожностроительной компанией дорога Кабул — Доши, на которой в районе перевала Саланг через четыре года по завершении работ начали образовываться многочисленные ямы. Новые ремонтные работы, по сообщениям афганских информационных агентств, потребуют миллионы долларов. В Афганистане считают причиной проблемы

---

<sup>146</sup> Аристова Л. Б. Международные транспортные пути и Афганистан // Афганистан в начале XXI века. М., 2004. С. 69; *Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward*. Transport Technical Annex... P. 12.

<sup>147</sup> کار قيريزی سرک امام صاحب - شیرخان بندر آغاز شد (Началось асфальтирование автодороги Имам-Сахиб — Шерхан-Бандар). 13.09.2006, URL:www.pajhwok.com

<sup>148</sup> در صورتی که کار سرک دوشی - پلخمری آغاز نشود استعفاء می دهم (В случае, если строительные работы на участке автодороги Доши — Пули-Хумри не начнутся, я подаю в отставку). 21.07.2011, URL:www.afghanews.ir

недостаточно строгий контроль афганского правительства над работой строительных компаний. Общественность задается вопросом, «почему раньше эти дороги эксплуатировались десятилетиями, когда их асфальтировали русские, а сегодня работа, выполненная турками, не продержалась и четырех лет?»<sup>149</sup>.

Надо иметь в виду, что из Таджикистана можно выйти к иранскому морскому порту Бандар-е Аббас по маршруту от Душанбе через северные афганские провинции на запад в Герат, а оттуда на иранские автодорожные сети. Этот путь протяженностью 2818 км намного длиннее, чем Душанбе – Карачи, причем в 2004 г. на проезд по нему – с учетом состояния дороги – при средней скорости 38 км/час, требовалось 73 часа. Рассчитали, что после соответствующих ремонтных работ время можно сократить до 40 часов<sup>150</sup>. Шоссейная дорога Пули-Хумри – Наибабад практически тоже была разрушена: из 164 км только 10 км находились в удовлетворительном состоянии.

Таджикистан больше всех остальных стран ЦА нуждается и заинтересован в открытии новых, альтернативных узбекским транспортным коридорам путей для выхода на региональные и международные рынки товаров и услуг. Узбекистан часто создает транспортную блокаду таджикским товарным поездам и грузовым автомашинам, что заставляет Душанбе искать пути снижения транспортной зависимости от соседней республики.

18 июня 2003 г. в ходе встречи глав трех государств – Узбекистана, Афганистана и Ирана было подписано трехстороннее соглашение о создании трансафганского коридора по трем различным приоритетным маршрутам:

1. Чахбехар – Малик – Деларам – Герат – Шибирган – Мазари-Шариф – Термез – Ташкент;
2. Бандар-е Аббас – Догарун – Герат – Шибирган – Мазари-Шариф – Термез – Ташкент;
3. Базарган – Тегеран – Мешхед – Догарун – Герат – Шибирган – Мазари-Шариф – Термез – Ташкент<sup>151</sup>.

---

<sup>149</sup> قسمت های از سرک شاهراه کابل - دوشی تخریب شده است (Некоторые участки автодороги Кабул – Доши пришли в негодность). 29.07.2010, URL:<http://da.azadiradio.org>

<sup>150</sup> Аристова Л. Б. Международные транспортные пути и Афганистан... С. 69; Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex...P. 12.

<sup>151</sup> Приоритетные направления участия Узбекистана... С. 37.

Протяженность кратчайшего маршрута между Ташкентом и Бандар-е Аббас через Афганистан составляет 3175 км, что несколько длинее чем коридор Душанбе — Бандар-е Аббас (2818 км), но так как состояние автодорог по афганской территории по первому маршруту было относительно лучше, то время в пути, по тем же данным 2004 г., на трассе Ташкент — Бандар-е Аббас было намного меньше (58 часов), чем Душанбе — Бандар-е Аббас (74 часа)<sup>152</sup>.

Индия финансирует восстановительные работы не только в Афганистане, но и в Иране. Например, с участием индийского капитала строилась 217-километровая трасса от порта Чахбехар до афганской провинции Нимруз. Эти проекты выгодны, конечно, не только Ирану и Афганистану, но самой Индии, экспортирующей свою продукцию на рынки стран ЦА, в частности Таджикистана и Узбекистана<sup>153</sup>.

Маршрут Ташкент — Кабул — Карачи также намного длиннее, нежели дорога из Душанбе, но для Узбекистана это самый короткий путь выхода к морскому порту в Пакистане (2720 км). Здесь, как и во всех остальных случаях, задача заключается в том, чтобы уменьшить скорость движения автотранспорта с 38 до 76 км/час и соответственно, сократить время пути с 72 до 36 часов. Из проблемных участков здесь лишь 26 км между Наибабадом и Мазари-Шарифом были в неудовлетворительном состоянии, а между Кабулом и Мазари-Шарифом большая часть дороги нуждалась в ремонте и кроме того было разрушено 11 мостов<sup>154</sup>. За последние годы эта трасса практически на всем протяжении маршрута была реконструирована.

Другой очень важный не только для Таджикистана, но и многих других стран региона проект строительства автотрассы и железной дороги — через афганский Вахан в Пакистан (Таджикистан — Афганистан — Пакистан). Этот путь, проходящий по высокогорным местностям со сложным рельефом, вдали от беспокойных районов, на протяжении всего периода военных действий не пострадал от их последствий. К тому же участок дороги, проходящий по афганской

---

<sup>152</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. 12.

<sup>153</sup> Afghanistan's other neighbors: Iran, Central Asia and China. Conference Report. Organized by the American Institute of Afghanistan Studies and the Hollings Center for International Dialogue Istanbul, Turkey July 24–26, 2008. P. 8.

<sup>154</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex... P. 12.



территории, составляет всего 36 км, и это — кратчайший путь к пакистанским морским портам. Таджикистан и Пакистан не раз заявляли о намерении открыть транспортное сообщение по этому маршруту. В сентябре 2010 г. во время своего визита в Пакистан Х. Карзай тоже поддержал идею строительства автодороги Таджикистан — Пакистан через афганский Вахан. Таджикский посол в Пакистане подчеркнул, что технико-экономическое обоснование строительства автодороги со множеством тоннелей на участке ваханского коридора подготовили австралийские специалисты и что на это потребуется 500–600 млн долл. По сообщениям таджикских источников, пока только Фонд Ага-хана официально заявил о готовности участвовать в финансировании строительства дороги. Президент Пакистана, со своей стороны, призвал пакистанских инвесторов принять участие в реализации проекта<sup>155</sup>.

Предполагается выбрать из двух возможных маршрутов: первый проходит из таджикского пункта Вахан по Ваханскому коридору Афганистана и далее в Пакистан; второй — из Ишкашимского района таджикской ГБАО пролегает через имеющийся автомобильный мост в афганский Ишкашим и далее через Зебак и Вардудж в Пакистан. Преимущество второго варианта состоит в том, что он привязан к более удобным участкам и требует меньших финансовых затрат, но в данном случае не решен вопрос обеспечения безопасности при строительстве дороги и в перспективе движения автотранспорта, так как начиная с 2011 г. большая группировка талибов, проникшая в Бадахшан, контролирует этот участок<sup>156</sup>.

Что касается Туркменистана, то у этой страны и раньше было транспортное сообщение с Афганистаном. Маршрут Ашхабад — Кабул — Карачи протяженностью 2805 км пусть и длиннее, чем из Душанбе и Ташкента, однако имеет свои преимущества. Хотя на некоторых участках дорога Герат — Диларам — Зарандж сильно износилось (из 561 км только на 75 — было нормальное покрытие, 65 км — удовлетворительное, а на остальной части — плохое), все же то, что удалось сделать за последние годы — восстановление кольцевой трассы и других участков региональных дорог, — ситуацию заметно улучшило. Максимальное время пути, по расчетам, можно сократить с 80 часов

---

<sup>155</sup> Пуштибонии Карзай ва Гелони аз шохроҳ ба Тоҷикистон. 18.09.2010, URL:[www.ozodi.org](http://www.ozodi.org)

<sup>156</sup> جنگ شهرستان "وردوج" استان بدخشان: علل و انگیزه ها (Война в городке Вардудж: причины и мотивы). 26.06.2012, URL:<http://www.jawedan.com>

до 39. Путь для выхода к порту Бандар-е Аббас для Туркмении в отличие от Таджикистана и Узбекистана короче, чем в Карачи. Протяженность маршрута 2342 км.

В перспективе начать регулярные транзитные перевозки по территории Афганистана вряд ли возможно, а о получении страной статуса международного транспортного коридора говорить еще рано. Транзит грузов из соседних стран по афганским автодорогам пока не слишком важен в системе их внешней торговли. Прежде всего решение проблемы транзита упирается в две афганские беды — хроническую напряженность политической обстановки, с одной стороны, производство и распространение наркотических веществ — с другой. К ним можно добавить еще свободный оборот оружия и боеприпасов в Афганистане<sup>157</sup>. Пока страна не избавится от этих проблем, у нее не будет возможности интегрировать свои пути сообщения с транспортной системой соседних стран.

## Проекты строительства трансфганских железных дорог

Советский Союз неоднократно предлагал Афганистану начать строительство трансфганской железной дороги для выхода на Пакистан и далее в Индию, однако часто менявшиеся политические отношения между этими тремя странами и нестабильность обстановки в регионе в целом каждый раз препятствовали реализации предложенных проектов<sup>158</sup>.

В странах Центральной и Южной Азии, граничащих с Афганистаном, существует сеть железных дорог, в той или иной степени отвечающая современным требованиям и стандартам. Для удобства торгово-экономических связей друг с другом эти страны наряду с проектами развития автомобильных трасс заинтересованы в строительстве трансфганской железной дороги. А не имеющие выхода к морю центральноазиатские страны больше всех нуждаются в доступности для них портов Ирана и Пакистана.

---

<sup>157</sup> Куртов А. Каспийские транспортные коридоры: соседство экономической целесообразности и политической конъюнктуры // Состояние и перспективы взаимодействия России со странами Центральной Азии и Закавказья. ИМЭМО РАН (PDF doc.). М., 2009. С. 78.

<sup>158</sup> Там же. С. 67–68.

Каждая из сопредельных стран совершенствует свои железные дороги и подводит их к границам с Афганистаном. Теоретически Афганистан может открыть железнодорожное сообщение с соседними странами на следующих приграничных участках:

- Пакистан: Чаман — Спинбульдак
- Пакистан: Ланди Котал — Торхам
- Иран: Санган — Ислам-Кала.
- Таджикистан: Нижний Пяндж — Шерхан-Бандар
- Узбекистан: Термез — Хайратон
- Туркменистан: Кушка — Торгунди

Разработаны и предложены на рассмотрение экспертов и инвесторов различные проекты железнодорожного сообщения Афганистана с внешним миром. Все существующие проекты технически реализуемы и экономически окупаемы.

Поскольку большая часть афганских экспортно-импортных операций осуществляется именно через Пакистан, он имеет амбициозные планы строительства трансафганской железной дороги для выхода на рынки ЦА и затем в перспективе — в Китай. Это и побудило Исламабад первым предложить проект строительства железнодорожной линии Пакистан — Афганистан<sup>159</sup>. Предполагается прокладка полотна по маршруту Мастунг — Кветта — Чаман — Спинбульдак, что позволит в будущем напрямую соединить с Афганистаном железной дорогой третий по величине в Пакистане глубоководный порт Гвадар на Аравийском море.

Афганистан, в свою очередь, к 2005 г. завершил подготовку технико-экономического обоснования строительства железнодорожного пути участка Кандагар — Чаман протяженностью 103 км. Министерство общественных работ Афганистана тогда же представило проект на рассмотрение президенту, а работы должны были начаться в 2006 г. У этого маршрута — свои недостатки и свои преимущества. Главный недостаток — хроническая напряженность и взрывоопасность политической обстановки в приграничных с Пакистаном афганских провинциях, что увеличивает степень риска при работах и снижает вероятность привлечения иностранных инвестиций. По этой причине до сих пор правительство Афганистана не может найти средства для реализации проекта.

Преимущество проекта Кандагар — Чаман — рельеф местности по предложенному маршруту. Учитывая, что Афганистан — страна гор-

---

<sup>159</sup> Pakistan Times, 03.03.2007.

ная и строительство железной дороги потребует больших финансовых и технических затрат, направление Кандагар — Чаман можно считать относительно легким с технической точки зрения, так как маршрут пройдет по равнинной части региона и не потребует строительства тоннелей, крупных мостов и других сооружений.

Естественно, при благоприятном развитии политической обстановки открытие прямого железнодорожного сообщения с пакистанским портом Гвадар даст возможность Афганистану увеличить объемы товарооборота и в несколько раз снизить транспортные издержки. Того же ожидает и пакистанская сторона. Об этом свидетельствуют слова экс-премьер-министра Пакистана Шауката Азиза, который во время своего визита в Казахстан в 2007 г. при обсуждении потенциала и перспектив пакистано-казахских торгово-экономических отношений заявил: «Пакистан является коридором торговли и коммерции для центральноазиатских государств к Аравийскому морю и ко всему миру. Гвадар — один из таких ворот. Четырехстороннее соглашение о развитии торговли уже подписано с Казахстаном, Кыргызстаном и Китаем, оно облегчит экономическое сотрудничество и еще больше расширит торговлю между этими государствами... Пакистан смотрит на Центральную Азию с огромным интересом. Отношения с этими республиками расширяются и развиваются на желаемом уровне»<sup>160</sup>.

Другой сосед Афганистана — Иран, также обладающий морскими портами, финансирует строительство и развитие национальных железнодорожных сетей, примыкающих к афганской границе в районе провинции Герат. Железная дорога по маршруту Хваф (Иран) — Герат (Афганистан) протяженностью 191 км, из которых 77 проходит по иранской территории и 114 — от иранской границы до афганского города Герат, строится иранскими специалистами. Она начинается от станции Торбат Хейдарийе и через Мешхед — Бафк соединяется с иранскими национальными железнодорожными сетями. Все работы, как на иранской, так и на афганской территории, финансируются за счет безвозмездной помощи Ирана. В 2009 г. из-за проблем с финансированием при выкупе частных земель, по которым планировалось проложить железнодорожные пути, строительные работы пришлось остановить, и лишь в середине 2011 г. было заявлено об их возобновлении. Как сообщили официальные лица провинции Герат, иранская

---

<sup>160</sup> Капитал (Казахстанский деловой еженедельник). 22.11.2007, № 45 (132), URL:www.kapital.kz

сторона обещала выделить средства на завершение последней (третьей) фазы строительных работ<sup>161</sup>.

Конечная цель иранского железнодорожного проекта — открытие сообщения с Узбекистаном и Таджикистаном. По афганской территории в перспективе дорога будет идти по направлению Маймана — Шибирган — Шерхан-Бандар и Герат — Мазари-Шариф — Термез.

Страны ЦА также, развивая экономические отношения между собой, стремятся выйти на афганский рынок и далее транзитом в Пакистан и Иран. Говоря о перспективах экономических отношений между Таджикистаном и Казахстаном, президент Казахстана Н. Назарбаев, например, заявил, что стороны договорились изучить вопрос «о строительстве автомобильной и железной дороги Казахстан — Кыргызстан — Таджикистан». Далее президент Казахстана объяснил, что для его страны «это выгодная транзитная территория, мы через Таджикистан можем в перспективе выйти на Афганистан и дальше на Пакистан или на еще одну транзитную дорогу — в сторону Ирана»<sup>162</sup>.

Как и южные соседи Афганистана, страны ЦА разрабатывают собственные проекты строительства железной дороги для выхода в будущем на афганский рынок. Таджикистан предложил проект дороги по маршруту Кольхозабад — Нижний Пяндж — Кундуз стоимостью в 100 млн долл., а АБР выделил 1,2 млн долл. для его технико-экономического обоснования. Это — часть масштабного проекта дороги Кашгар — Герат, которая должна была проходить по территории пяти стран — Китая, Кыргызстана, Таджикистана, Афганистана и Ирана. Над ним работали все эти страны. По проекту, общая протяженность железной дороги составит 1972 км, в том числе на территорию Таджикистана приходится 392 км по маршруту Нижний Пяндж — Вахдат — Кыргызстан. По сообщениям таджикских источников, «Фонд ЭКО» и Иран выделили по 1 млн долл. на технико-экономическое обоснование проекта строительства по таджикской территории<sup>163</sup>. Проект — слож-

---

<sup>161</sup> کار ساخت راه آهن افغانستان - ایران از سر گرفته میشود (Возобновлены работы по строительству железной дороги Афганистан — Иран). 16.08.2011, URL:<http://payamerooz.net/news>

<sup>162</sup> Капитал (Казахстанский деловой еженедельник). 15.05.2008, № 19 (156), URL:[www.kapital.kz](http://www.kapital.kz)

<sup>163</sup> Таджикистан предлагает инвесторам угольное месторождение взамен строительства железной дороги. 27.07.2010, URL:<http://avesta.tj>

ный с технической точки зрения и дорогой, ведь по смете только на участок Нижний Пяндж — Вахдат — Кыргызстан должно быть потрачено 3,5 млрд долл. Иными словами, каждый километр дороги обойдется примерно в 10 млн долл. Это объясняется тем, что дорога проходит «через горный рельеф, а также предусматривает строительство нескольких тоннелей и мостов». В частности, необходимо построить 16 км тоннелей и 47 мостов<sup>164</sup>. В качестве потенциальных инвесторов Таджикистан планировал привлечь АБР, Китай, Японию, ЕС, Исламский банк развития (ИБР) и предлагал «метод Биоти»<sup>165</sup>. Этот вопрос был предметом переговоров Таджикистана с Китаем.

Помимо этого, согласно рассматриваемому проекту, железнодорожные сети Таджикистана и Узбекистана через Кундуз и Мазари-Шариф соответственно должны соединиться с Гератом. Железнодорожный проект Герат — Шерхан-Бандар протяженностью 1200 км, реализация которого намечается в ближайшие годы, оценивается в 2 млрд долл. Для Таджикистана его осуществление имеет как экономическое, так и политическое значение. Так как у Таджикистана за последние десятилетия не сложилось конструктивных отношений с соседним Узбекистаном, а периодическое закрытие узбекской стороной железнодорожного сообщения несет убытки таджикской экономике, в этой связи Таджикистан в 2009 г. предложил на рассмотрение международных экспертов альтернативный железнодорожный маршрут Таджикистан — Афганистан — Туркменистан в обход Узбекистана<sup>166</sup>.

Кроме того, Пакистан рассматривает вариант строительства железной дороги по маршруту Пакистан — Ваханский коридор (Афганистан) — таджикский Вахан. Такое предложение было выдвинуто бывшим президентом Пакистана П. Мушаррафом во время его частного визита в Москву в 2009 г. Мушарраф призвал Россию участвовать в реализации этого проекта. Последний раз эта тема обсуждалась в июле 2010 г. — во время визита 40 пакистанских бизнесменов во главе с министром инвестиций правительства Пакистана Салимом Мандвивалом в Таджикистан. Отвечая на вопросы

---

<sup>164</sup> На строительство таджикского участка железной дороги Кашгар — Герат потребуется \$ 3,5 млрд. 03.11.2010, URL:www.avesta.tj

<sup>165</sup> Таджикистан предлагает инвесторам угольное месторождение взамен строительства железной дороги. 27.07.2010, URL:www.avesta.tj

<sup>166</sup> Независимая газета. 26.01.2010.

журналистов, он заявил, что проект реально можно осуществить параллельно со строительством автодороги и что «в скорейшем времени начнется реализация этого проекта, так как он выгоден для всех стран региона»<sup>167</sup>. Однако на это стороны вряд ли найдут необходимые средства.

Открытие любого вида сообщения между Таджикистаном и Пакистаном по Ваханскому коридору менее всего выгодно Афганистану, так как в этом случае пакистанские товары станут напрямую попадать в Таджикистан и таджикские предприниматели больше не будут нуждаться в услугах своих афганских партнеров и транспортно-экспедиторских компаний. При нынешнем же положении, когда одна тонна цемента в Пакистане стоит 40 долл., в Таджикистан афганские бизнесмены поставляют его по цене 162 долл.<sup>168</sup>

Узбекистан одновременно с Ираном приступил к обсуждению вопроса об открытии железнодорожного сообщения между двумя странами и приступил к практической реализации предложенного проекта. Еще в 2003 г. во время официального визита президента Узбекистана в Иран между президентами Узбекистана, Ирана и Афганистана было подписано трехстороннее соглашение о строительстве трансафганской транспортной системы. Затем, в ноябре 2008 г., между АБР, правительствами Узбекистана и Афганистана был подписан меморандум о строительстве железнодорожной ветки Хайратон — Мазари-Шариф — Герат. Президент Узбекистана И. Каримов в феврале 2009 г. в интервью пакистанским журналистам сообщил, что его страна начала строительство железной дороги от Термеза (Узбекистан) в Мазари-Шариф (Афганистан)<sup>169</sup>. К концу сентября 2009 г. АБР обещал выделить 165 млн долл. в виде гранта на строительство полотна, а также станции в Мазари-Шарифе. Правительство Афганистана добавило к этой сумме еще 5 млн долл.<sup>170</sup> В ноябре того же года между компанией «Узбекские железные дороги» и министерством общественных работ Афганистана был заключен контракт на 129 млн долл. о строительстве железнодорожной ветки Термез — Хайратон общей протяженностью 75 км. Осуществление проекта началось

---

<sup>167</sup> Факты и комментарии. 21.07.201, № 17 (194).

<sup>168</sup> Алоқамандии Покистон ба тархҳои энержи Тоҷикистон. 20.07.2010, URL:www.ozodi.org

<sup>169</sup> Daily Times. 26. 02.2009.

<sup>170</sup> ADB-Funded Railway to Help Afghanistan Improve Regional Links, Boost Growth. 30.09.2009, URL:www.adb.org

в январе 2010 г., о чем официально было заявлено представителем компании «Узбекские железные дороги», и работы планировалось завершить в кратчайшие сроки (до конца 2010 г.). Кроме этого, по данным компании, узбекская сторона взяла на себя подготовку кадров для афганских железных дорог. Проект предполагал также поставку локомотивов, строительство грузового терминала, а также других необходимых объектов железнодорожной инфраструктуры. В перспективе объем грузоперевозок по этой дороге может достичь 20 млн т в год<sup>171</sup>.

Официально об окончании строительных работ было объявлено лишь в ноябре 2011 г. По плану, в последующие три года новый участок обслуживал Узбекистан, а затем ответственность передадут Департаменту афганских железных дорог — новому органу в транспортной системе страны. В перспективе эту ветку планируют присоединить через Торхам и Герат к пакистанским и иранским железным дорогам<sup>172</sup>.

Таким образом, в Афганистане появилась первая железная дорога, которая способна принимать грузовые составы из других стран. По мнению узбекских экспертов, «строительство 75 км железной дороги Хайратон — Мазари-Шариф позволит разгрузить терминал Хайратон, повысить оборачиваемость грузов по маршруту Рамштейн (Германия) — Навои (Узбекистан) — Мазари-Шариф (Афганистан)»<sup>173</sup>.

Китайская металлургическая компания, выигравшая в 2007 г. тендер на разработку меди на месторождении Айнак, планировала построить железную дорогу по двум направлениям: первое по маршруту Кабул — Душанбе — Кашгар, второе — Хайратон — Логар — Торхам и присоединить эти линии к железнодорожной сети Пакистана<sup>174</sup>. Хотя строительство этих железных дорог, конечно, — часть проекта и также должна финансироваться китайской стороной, однако многие специалисты с самого начала считали, что компания не сможет выполнить своих обещаний и Афганистану в поисках средств придется

---

<sup>171</sup> Журнал «Вагонный парк», № 6/2010. С. 29.

<sup>172</sup> Afghan cargo train on track for success. 11.11.2011, URL:<http://www.motca.gov.af>

<sup>173</sup> Приоритетные направления участия Узбекистана... С. 34.

<sup>174</sup> О политике Китая в регионе подробнее см.: Thomas Adams and Arnab Manchanda. The dragon in the Hindu Kush: China's interests in Afghanistan // *Globe and Mail*, April 20, 2009; Andrew Small. China's Caution on Afghanistan — Pakistan. *The Washington Quarterly*. July 2010. P. 81–97.



обратиться к международным спонсорам<sup>175</sup>. По данным афганских источников, общая протяженность железной дороги Мазари-Шариф — Кабул — Торхам — 921 км. Строительные работы должны были начаться в 2012 г. и завершиться к 2014 г.<sup>176</sup>, но в конце августа 2013 г. китайская сторона заявила о намерении пересмотреть условия контракта, в частности, отсрочить начало строительства железной дороги. По мнению афганских властей, от Китая следует ожидать также предложения отложить до 2019 г. и начало добычи медной руды на месторождении Айнак<sup>177</sup>.

Что касается проектов, относящихся к ЦА, то китайская сторона изучила все варианты строительства железной дороги по региону и целесообразным сочла маршрут, ведущий из Китая в Кыргызстан и Узбекистан, а не в Таджикистан. По сообщениям источников, сметная стоимость проекта в таком случае будет намного ниже, а Китай, как и любая другая страна, прежде всего исходит из собственных интересов<sup>178</sup>. В то же время узбекский маршрут привлекателен тем, что в Узбекистане уже построена железнодорожная линия, соединяющая его с Афганистаном, а у Таджикистана этого нет.

В целом все страны, граничащие с Афганистаном, в той или иной степени налаживают торгово-экономические отношения, однако для реализации большей части транспортных проектов требуется финансовая помощь и инвестиции извне.

В перспективе все сопредельные страны будут стремиться довести свою железнодорожную инфраструктуру до современного уровня с тем, чтобы наладить сообщение с Афганистаном. Трудно сказать, однако, насколько он сам к тому времени будет готов к такому сотрудничеству.

---

<sup>175</sup> The New York Times. 29.12. 2009.

<sup>176</sup> خط آهن کابل - مزار شريف و کابل - تورخم تا سال ۲۰۱۴ تکمیل میشود (Строительство железнодорожных веток Кабул — Мазари-Шариф и Кабул-Торхам завершится к 2014 г.). 17.10.2011, URL:[www.pajhwok.com](http://www.pajhwok.com);

وزارت معادن: ۲۶ میزان ۱۳۹۰ وزارت معادن: راه آهن کابل - تورخم ساخته خواهد شد (Министерство горных дел: Железная дорога Кабул — Торхам будет построена). URL:<http://tolonews.com>

<sup>177</sup> Министерство шахт ИРА: Китай хочет пересмотреть контракт на разработку месторождения Айнак. 28.08.2013, URL:<http://www.afghanistan.ru> ;

شرکت ام سی سی چین خواهان بازنگری قرارداد پروژه مس عینک شد (Китайская компания MCC намерена пересмотреть контракт проекта медного месторождения Айнак), URL:<http://www.tolonews.com>

<sup>178</sup> Железнодорожный проект КНР — Узбекистан: Китай «кинул» Таджикистан? 07.02.2013, URL:<http://www.avesta.tj>

Перспективы реализации проектов зависят от развития политической обстановки. Тем не менее, есть надежда, что экономическое сотрудничество Афганистана с другими странами и интеграция с ними его транспортной системы могут положительно сказаться на политическом развитии государства. Любая политическая сила, которая придет в будущем к власти, получая хорошие дивиденды от экономической интеграции и внешней торговли, будет заинтересована в стабильном Афганистане.

## Проект трансафганского газопровода

Афганистан обладает скромными углеводородными ресурсами, он — центральное звено одного из самых крупных и амбициозных энергетических проектов регионального значения, вопросы реализации которого обсуждаются последние 20 лет, но не решаются и каждый раз откладываются ввиду внутриафганской политической нестабильности. Речь идет о проекте транспортировки природного газа из Туркменистана транзитом через Афганистан в Пакистан. Проект был разработан в 90-е годы и получил название «Трансафганский газопровод» (ТАГ)<sup>179</sup>. Маршрут ТАГ начинался от туркменского Давлатабада, далее через Афганистан (Герат — Кандагар) идет в Пакистан (Кветта и Мултан).

Протяженность газопровода с пропускной способностью 30 млрд м<sup>3</sup> газа в год по проекту должна составлять 1680 км, а его реализация теоретически может принести выгоду всем странам-участницам, в частности Афганистану. Появление транзитной газовой инфраструктуры в западной и южной частях Афганистана, во-первых, даст возможность многим безработным гражданам трудоустроиться, во-вторых, может ежегодно приносить афганскому бюджету 200 млн долл. дохода<sup>180</sup>.

Инициатором проекта ТАГ выступила аргентинская нефтяная компания «Брида», предложившая в 1993 г. правительствам Туркменистана и Афганистана идею поставки туркменского газа в Пакистан. Учитывая огромную экономическую эффективность проекта, стороны абстрагировались от фактора нестабильности в Афганистане

---

<sup>179</sup> Об истории ТАГ подробнее см.: Martha Brill Olcott. International Gas Trade in Central Asia: Turkmenistan, Iran, Russia and Afghanistan. The Program on Energy and Sustainable Development at Stanford University. Working Paper № 28, May 2004.

<sup>180</sup> Megan E. Liaboe. Afghanistan and the Search for... P. 4.

и решительно намеревались принять участие в его финансировании. Сначала туркменская сторона сотрудничала с «Бридас», но затем переключилась на американскую компанию «Юнокл». Эта компания получила, по одним данным, 54%<sup>181</sup>, по другим, — 36,5%<sup>182</sup> акций созданного консорциума «Центгаз», куда еще входили правительство Туркменистана (17%), «Дельта гас пайплайн» Саудовской Аравии (15%), японская «Сизэко трансэйша гас» (13%), южнокорейская «Хёндэ» (5%) и пакистанская «Крешент групп» (3,5%)<sup>183</sup>. Приход к власти ДТ, с которым президент Туркмении находился в лояльных отношениях, сначала не нарушил планов инвесторов, но дальнейшие действия талибов привели к тому, что американцы к 1998 г. отказались от участия в проекте.

После прихода к власти в Афганистане нового Временного правительства, вопрос о строительстве ТАГ снова встал на повестку дня, и начался второй этап истории проекта. В июне 2002 г. Туркменистан подписал соглашение с новыми афганскими властями, а также Пакистаном<sup>184</sup>.

В течение последующих четырех лет были проведены встречи с участием еще одной заинтересованной стороны — Индии, и проект получил новое название — газопровод Туркменистан — Афганистан — Пакистан — Индия (ТАПИ). Аргентинская нефтяная компания вновь проявила интерес к проекту, и в январе 2006 г. для обсуждения вопросов реализации ТАПИ глава компании Альберто Балгируни посетил Афганистан. На встрече президент Афганистана в присутствии послов Италии и Аргентины заявил, что «Афганистан хочет крепче встать на ноги, и реализация этого проекта создаст для народа возможность улучшить свое социально-экономическое состояние»<sup>185</sup>.

Очередная встреча представителей сторон и девятое по счету заседание состоялось 13 февраля 2006 г. в Ашхабаде. В нем принимали

---

<sup>181</sup> Труба мира. Газопровод, который никому не нужен. 24.09.2001, URL:[www.vremya.ru](http://www.vremya.ru)

<sup>182</sup> Геополитические качели Туркмении и трансафганский газопровод. 27.12.2010, URL:[www.wprg.ru](http://www.wprg.ru)

<sup>183</sup> Там же.

<sup>184</sup> Туркменбаши решил потеснить Россию на рынке газа. 03.06.2002, URL:<http://lenta.ru>

<sup>185</sup> Карзай встретился с главой аргентинской компании «БРИДАС». 22.01.2006, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

участие министр шахт и горной промышленности Афганистана Мир Мохаммад Сидик, министр нефти и природных ресурсов Пакистана Аманулла Хан Джадун, специалисты АБР, представитель Туркмении, а также государственный министр нефти и природного газа Индии Д. Дж. Пател. Последнее заявление президента Туркменистана С. Ниязова относительно проекта ТАПИ было сделано в октябре 2006 г. перед делегатами съезда «Халк Маслахаты» (Народный совет) в Ашхабаде. Глава государства отметил, что по проекту ТАПИ рассматривается возможность поставки газа в Объединенные Арабские Эмираты, но приоритетной задачей он считал строительство газопровода Туркменистан – Казахстан – Китай. Поскольку С. Ниязов был одним из основных вдохновителей проекта ТАПИ, – после его внезапной кончины представлялась неясной дальнейшая судьба проекта. Афганцы с опасением наблюдали за развитием внутренних событий в Туркменистане<sup>186</sup>, однако власти продолжили поиски путей реализации проекта.

30 августа 2010 г. страны от имени министерства шахт и горной промышленности Афганистана и министерства нефтегазовой промышленности Туркменистана подписали межправительственное соглашение о строительстве газопровода ТАПИ<sup>187</sup>. С тех пор стороны всячески стараются претворить в жизнь проект, но существенных сдвигов в работе не наблюдается.

Главное препятствие на пути реализации проекта – военно-политическая обстановка в Афганистане, не позволяющая приступить к началу строительных работ. Маршрут газопровода должен пройти по территории Афганистана, по все еще беспокойным южным районам, и никто не может дать гарантии его стабильного функционирования. События последних лет показывают, что присутствие иностранного воинского контингента не может оказать решающее влияние на внутривнутриполитическую ситуацию, снизить уровень риска. Если даже при строительстве дорог или мелких ирригационных объектов в провинциях Балх, Герат, Нимруз, Фарах, не говоря уже о Гильменде и Кандагаре, подрядные компании не могут быть уверены в безопасности своих сотрудников, на которых зачастую нападают неизвестные группировки, похищают их и это в некото-

---

<sup>186</sup> Афганская газета: смена власти в Туркмении может повлиять на судьбу ТАГ. 28.12.2006, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>187</sup> Ашхабад и Кабул договорились о строительстве газопровода Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия. 30.09.2010, URL:[www.ferghana.ru](http://www.ferghana.ru)

рых случаях приводит к остановке работ, то можно ли в подобных условиях помышлять о реализации ТАПИ — проекта регионального масштаба?

Известно, что осуществление ТАПИ для Туркменистана — единственная возможность прямой поставки природного газа в страны ЮА. У Пакистана есть альтернатива — импортировать относительно дешевый газ из соседнего Ирана. У такого маршрута никаких естественных барьеров нет, и он безопасен. Как заявили официальные лица из правительства Ирана, они готовы к сотрудничеству, остается только Пакистану изъяснить желание.

У Индии также есть альтернативы ТАПИ, которые имеют ряд преимуществ. В начале 2005 г. правительство страны одобрило участие Индии в проектах строительства трубопроводов для импорта природного газа из трех стран — Ирана, Мьянмы и Туркменистана<sup>188</sup>.

Запасы природного газа Мьянмы невелики, и в этом отношении она не может составить конкуренцию туркменскому проекту. И тем не менее, Индия, скорее всего, отдаст предпочтение именно импорту из Мьянмы, так как трубопровод пройдет через территорию Бангладеш, где уровень риска поставок ничтожен, да и расстояние до месторождения небольшое, так что реализация этого варианта вполне возможна. Нельзя не учитывать также, что многие индийские компании работают в сфере газодобычи Мьянмы<sup>189</sup>.

Второй проект — газопровод Иран — Пакистан — Индия (ИПИ), сооружение которого намного реальнее, так как маршрут проходит по территории Пакистана. Хотя отношения между Индией и Пакистаном нельзя назвать теплыми, проект взаимовыгодный, что исключает какие-либо препятствия его реализации. Но при равной сметной стоимости проектов ТАПИ и ИПИ, газопровод во втором случае будет на 1000 км длиннее. Стоимость проекта ИПИ — 7,5 млрд долл., длина газопровода — 2670 км, из которых 1115 км — по территории самого Ирана, 705 км — Пакистана и 850 км Индии<sup>190</sup>. Главное препятствие осуществлению проекта ИПИ — позиция США, которые выступают против данного проекта. В 2007 г. официальный представитель Вашингтона по этому поводу заявил, что «правительство

---

<sup>188</sup> Время новостей. 10.02.2005.

<sup>189</sup> Там же.

<sup>190</sup> John Foster. A Pipeline through a troubled land: Afghanistan, Canada and the new great energy game // Foreign Policy. Volume 3, No. 1. June 19, 2008. P. 7–8.

США поддерживает различные проекты трубопроводов из каспийского региона, но остается абсолютно против любых, касающихся Ирана»<sup>191</sup>.

Еще один проект трансафганского трубопровода, предложенный Таджикистаном предусматривающий импорт туркменского газа через северные провинции Афганистана, вряд ли вызовет особый интерес у официального Ашхабада. Таджикистан, получающий узбекский газ, часто сталкивается с тем, что Узбекистан перекрывает подачу. Все это, как и в случае с проблемой транзита по железной дороге, вынуждает Душанбе искать альтернативные источники импорта<sup>192</sup>.

Диверсификация международных транспортных маршрутов для всякого рода коммуникаций в сегодняшнем мире считается нормой, надежным способом страхования от неожиданностей, и сопредельные с Афганистаном страны здесь — не исключение. Официальный Ашхабад параллельно работает над более реальными проектами поставки газа в другие страны<sup>193</sup>.

Иными словами, в деле транзита природного газа у Афганистана есть серьезные конкуренты.

Тем не менее далеко не все специалисты считают безнадежным проект ТАПИ, полагая, что он несмотря ни на что имеет все шансы

---

<sup>191</sup> Подробнее о проекте ИПИ и других проектах через Иран см.: Safdar Sial. IPI Energy Security & Strategic Conflicts. Pakistan Institute for Peace Studies, 2007; Abbas Maleki. Iran — Pakistan — India Pipeline: Is it a Peace Pipeline? Center for International Studies Massachusetts Institute of Technology, 2007. web.mit.edu; Noor ul Haq, Muhammad Nawaz Khan Iran-Pakistan Peace Pipeline. Islamabad, 2010; Zahid Asghar and Ayesha Nazuk. Iran — Pakistan — India Gas Pipeline // An Economic Analysis in a Game Theoretic Framework. The Pakistan Development Review 46: 4 Part II (Winter 2007) P. 537–550; David Temple. The Iran — Pakistan — India Pipeline. The Intersection of Energy and Politics. Institute of Peace and Conflict Studies, New Delhi, 2007; Geopolitics of Development: A Study of the impact of IPI Pipeline on Regional Development // Geopolitical Quarterly, Vol. 5, № 3, 2009; Martha Brill Olcott. International Gas Trade in Central Asia: Turkmenistan, Iran, Russia and Afghanistan. Working Paper № 28. May 2004. P. 11–15.; Ali Biniaz. Prospects of Energy Cooperation between Iran and India: Case of the IPI Pipeline // International and Regional Security Dynamics. Indian and Iranian Perspectives. Institute for Defence Studies and Analyses, New Delhi, 2009. P. 107–131; Shebonti Ray Dadwal. Iran — India Energy Relations: Towards a Larger Asian Framework // International and Regional Security Dynamics. Indian and Iranian Perspectives. Institute for Defence Studies and Analyses, New Delhi, 2009. P. 132–142.

<sup>192</sup> Континент партнерства. Ежемесячный информационно-аналитический вестник. Евразийское Экономическое Сообщество. Октябрь 2007. С. 28.

<sup>193</sup> Время новостей. 14.07.2003.

на реализацию. Оценивая перспективы проекта, американский специалист по странам ЦА Ф. Старр заявил: «Возможность транспортировки природного газа из Туркменистана через Афганистан в Пакистан обсуждается уже десять лет и рождает больше скептиков, чем сторонников. Тем не менее эта концепция представляется абсолютно здоровой. Несмотря на то что в северных и центральных районах Афганистана обнаружены запасы природного газа и, несмотря на то что Пакистан подтвердил наличие природного газа в Белуджистане, обе страны явятся крупными импортерами газа и нефти. Индия, конечно, также сильно нуждается в этих природных ресурсах, несмотря на новые источники поставок природного газа из Бангладеш. Потребность в этих ресурсах столь велика, что Индия предложила реализовать маловероятный проект сооружения подводного трубопровода, соединяющего Бандар-е Аббас с Гуджаратом. При решении политических разногласий трубопровод через Афганистан и Пакистан в индийский Пенджаб окажется гораздо более рентабельным»<sup>194</sup>.

\* \* \*

Транспортная сфера — это та отрасль афганской экономики, к первоочередному восстановлению которой приступили в начале постталибского периода. Принимая во внимание потенциал страны как транзитной зоны между странами ЦА и ЮА, новые власти при разработке программ развития национальной транспортной системы одновременно совместно с соседями рассматривали и перспективы развития трансафганских автомобильных и железных дорог. Восстановительный процесс за последние более чем десять лет в целом шел высокими темпами, но в большинстве случаев из-за отсутствия финансовых ресурсов не достигал целей, изначально поставленных правительством. Рост числа автомобилей, особенно легковых, — признак стабилизации политической и отчасти экономической обстановки. Однако в результате интенсивного движения автомобилей, главным образом большегрузных, состояние автодорог быстро ухудшается. У дорожно-транспортных учреждений и организаций все еще нет необходимых средств,

---

<sup>194</sup> Фредерик Старр. Стратегии развития и продовольственной безопасности в горных районах Центральной Азии. Документ 14: Восстановление транспортной сети Центральной Азии: Перспективы и риски для горных регионов. Душанбе, 2005. Р. 5.

чтобы перейти на самофинансирование, а это в ближайшем будущем может пагубно сказаться на состоянии недавно сооруженных автомобильных дорог и магистралей. Построенная железнодорожная линия Термез — Хайратон, при улучшении политической обстановки может служить опытным образцом для аналогичных работ в других регионах страны. Перспективы превращения Афганистана в транзитную зону между регионами ЦА и ЮА полностью зависят от развития внутренней политической обстановки в стране, решения проблем борьбы с производством и сбытом наркотических веществ, а также от состояния афганской транспортной инфраструктуры. Что касается возможного развития водного транспорта, то он на Амударье не имеет перспектив. Проект ТАПИ в связи с указанными причинами вряд ли найдет свое воплощение, невзирая на сильное стремление всех заинтересованных сторон к его реализации.



## ГЛАВА IV

# РАЗВИТИЕ СРЕДСТВ КОММУНИКАЦИИ И СВЯЗИ

Развитие любой страны современного мира в огромной степени зависит от телекоммуникаций и интернета, без них немислима также интеграция национальной экономики, в частности финансовой системы, с международной. Это относится даже к экономически отсталым странам, таким, как Афганистан. Материальные потери могут быть колоссальными и в хозяйстве страны и на бытовом уровне у частных лиц, если неразвита или разрушена система телекоммуникаций.

О том, какие трудности возникают перед населением, отдельными экономическими субъектами, когда военными действиями разрушаются средства современной связи, можно судить по опыту Афганистана.

Как показывает пример этой страны 90-х гг., из-за перебоев в работе системы телекоммуникаций не в состоянии нормально функционировать финансовые учреждения, что в итоге может привести к параличу всего хозяйственного механизма. Среди причин краха работы афганского национального банка «Ды Афганистан банк» в те годы называют разрушение телефонной и факсимильной связи с региональными отделениями, которые не могли регулярно и своевременно отправлять нужную информацию в центральный офис<sup>1</sup>.

В числе первоочередных задач восстановления экономики, вставших после 2001 г., была нормализация финансовой системы, в частности возобновление работы «Ды Афганистан банк». Основным препятствием к этому, как выяснилось, оказалось отсутствие телекоммуникационной связи с региональными отделениями, расположенными в главных городах и населенных пунктах. Из всех доступных в современном мире средств телекоммуникаций в распоряжении афганского Центрального банка был только один аналоговый телефон для связи в пределах Кабула, и 6 цифровых телефонов — для связи с региональными центрами — Гератом, Мазари-Шарифом и Кандага-

---

<sup>1</sup> Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic Framework for... P. 123.

ром<sup>2</sup>. Новые афганские власти получили в наследство от своих предшественников разрушенную систему телекоммуникаций и почтовой связи, уцелевшая часть оборудования которой к тому же нуждалась в обновлении. Отметим, что некоторые уцелевшие станции и их аппаратура сохранились в рабочем состоянии, но более конкретных сведений на этот счет источники не дают. В доступных отчетах и материалах международных организаций содержится разная информация. Согласно данным афганских источников, к моменту свержения правительства талибов Афганистан по уровню телефонизации находился среди стран мира на одном из последних мест. В 2002 г. на 1000 человек в стране приходилось 0,6 телефонов<sup>3</sup>, тогда как в 1992 г. было 2. Сравним с показателями соседних стран: в Пакистане — 24 телефонные точки на 1000 человек, Таджикистане — 35 и Узбекистане — 68<sup>4</sup>.

Телефонная связь в разных частях Афганистана развивалась неравномерно, причем показатель телефонизации столичного региона — 14 аппаратов на 1000 человек, в несколько раз превышал средний по стране<sup>5</sup>. К началу XXI в. телефонные линии в основном функционировали только в столице. Наряду с аналоговой к этому времени появилась и цифровая телефонная сеть, однако каждая из них работала самостоятельно и эти сети не были подключены друг к другу<sup>6</sup>.

Новые власти включили в «Афганскую национальную стратегию» план модернизации основных направлений отрасли. Предстояло соединить все районы страны телефонной связью между собой, со столицей, а также внешним миром, увеличить плотность телефонных сетей. В Стратегии, в частности, говорилось, что «в краткосрочной перспективе инвестиции частного сектора будут направлены на обеспечение доступа к услугам мобильной связи в крупных городах. Приоритетом правительства станет предоставление базовых услуг фиксированной и мобильной телефонной связи в крупных городах и на уровне районов»<sup>7</sup>.

---

<sup>2</sup> Там же.

<sup>3</sup> Technical Annex For a Proposed Grant of SDR 26,5 million (US\$ 33 million Equivalent) to Afghanistan for an Emergency Infrastructure Reconstruction Project. Document of the World Bank. Report No: T 7538-AF. 10.05.2002. P. 3.

<sup>4</sup> Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic Framework for... P. 49.

<sup>5</sup> Technical Annex For a Proposed Grant of SDR 26,5 million... P. 3.

<sup>6</sup> Там же.

<sup>7</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Telecommunications Technical Annex, Report prepared by Charles Kenny (World Bank)

Стратегия развития отрасли планировала в течение ближайших 5 лет решить следующие задачи:

- Создать инфраструктуру телекоммуникаций, протянув оптико-волоконную линию связи вдоль главной кольцевой автодороги, а также микроволновые абонентские линии (microwave spurs) для соединения городов и населенных пунктов за пределами главных автодорог; распространить стационарную проводную сеть министерства коммуникаций на провинции и районы, не охваченные телефонной связью.
- Восстановить инфраструктуру почты, в частности, ввести систему почтовых индексов, экспресс-услуги и марок.
- Восстановить существующее и установить новое коммуникационное оборудование в Кабуле, провинциальных центрах, районах, аэропортах, гостиницах и жилых домах.
- Подготовить квалифицированные кадры управленческого и технического персонала.
- Реструктурировать, создав нормативно-правовую базу, работу почтовых и телекоммуникационных операторов<sup>8</sup>.

Как показывают расчеты развития отрасли, афганское правительство намечало коренным образом изменить картину оснащения страны современной системой связи. Иными словами, хотя по данным 2002 г., в Афганистане насчитывалось всего 35 тыс. абонентов, к 2015 г. предполагалось увеличить их число до 3592 тыс., а затраты на каждую линию снизить с 400 до 200 долл.

Программа, однако, нуждалась в источниках финансирования, но в отличие от других отраслей, развитие которых всецело зависело от внешней экономической помощи, здесь кроме того составители рассчитывали привлечь частные инвестиции. Афганское правительство предусматривало до 2015 г. привлечь к развитию телекоммуникаций до 1 млрд долл. частных инвестиций. Меньшую сумму предусматривалось вложить по правительственным каналам, а именно: от лица министерства связи между 2004 и 2010 гг. предполагалось мобилизовать на эти цели не менее 334 млн долл. в форме общественных инвестиций<sup>9</sup>.

---

in close coordination with the Ministry of Communications (PDF doc). Kabul, January 2004. P. 6.

<sup>8</sup> Там же. С. 3.

<sup>9</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Telecommunications Technical Annex... P. 3.

Таблица 4.1

**План телефонизации до 2015 г.**

Показатель	2005 г.	2009 г.	2011 г.	2015 г.
Количество телефонов на 1000 чел.	17	41	58	120
Численность абонентов, <i>тыс. чел.</i>	393	1065	1577	3592
Затраты на одну линию, <i>долл.</i>	354	292	262	200
Инвестиции, <i>млн долл.</i>	46	59	72	142
Собственные средства, <i>млн долл.</i>	146	356	494	934
ТЭО, <i>млн долл.</i>	51	125	173	327

Источник: Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Telecommunications Technical Annex... P. 18.

Попутно принимались меры к тому, чтобы усовершенствовать качество работы, больше контролировать ход реализации намеченных программ. В результате, к 2006 г. министерство связи подверглось структурным изменениям, в нем появилось новое подразделение, с функциями координации. Относящиеся к этой сфере вопросы стало решать специально созданное при афганском министерстве связи Управление регулирования телекоммуникаций Афганистана (The Telecom Regulatory Authority of Afghanistan). Это независимая организация с собственным бюджетом<sup>10</sup>.

В обязанности Управления входят регулирование и контроль деятельности операторов и поставщиков телекоммуникационных услуг, контроль за соблюдением ими международных обязательств, взятых на себя Афганистаном, выдача лицензий, изменение, возобновление, приостановка или отзыв лицензии и разрешения, утверждение технических стандартов телекоммуникационного оборудования, защита интересов пользователей услуг связи и т. д.<sup>11</sup>

Чтобы управленческая работа соответствовала международным стандартам, наряду с указанными программами был также разработан проект использования в Афганистане новых информационно-коммуникационных технологий под названием «E-Afghanistan: National Priority Program Proposal», способствующих более эффективной

<sup>10</sup> Подробнее см. на сайте URL:[www.atra.gov.af](http://www.atra.gov.af)

<sup>11</sup> Telecommunications Services Regulation Act. P. 8–9.  
URL:<http://www.atra.gov.af/spaw/uploads/files/AfghanistanTelecomLaw.pdf>

деятельности правительства<sup>12</sup>. По существу речь идет о создании в Афганистане так называемого «электронного правительства» — «системы электронного документооборота государственного управления, основанной на автоматизации всей совокупности управленческих процессов в масштабах страны и служащей цели существенного повышения эффективности государственного управления и снижения издержек социальных коммуникаций для каждого члена общества»<sup>13</sup>.

Программа предусматривает реализацию следующих основных задач: улучшение доступа к услугам телекоммуникаций (телефону, интернету) в сельских и городских районах; снижение стоимости подключения стационарных и мобильных телефонов, создание новых рабочих мест в сфере телекоммуникаций; увеличение доходов госбюджета от отрасли; внедрение «электронного правительства» и идентификационных карт (проект находится на стадии подготовки), а также оптико-волоконной системы связи. «Электронное правительство» облегчит оказание гражданам услуг, предполагающих наличие единого автоматизированного национального регистра и базы данных. К таким услугам относятся, например, выдача водительских удостоверений, свидетельств о рождении, кадастровых документов на землю в собственность, оформление гражданских и заграничных паспортов и др.<sup>14</sup>

Остается добавить, что все разработанные за последние годы программы развития и нормативно-правовые законы регулирования работы отрасли коммуникации не следует считать окончательными, так как многие положения в зависимости от обстоятельств могут измениться.

## Проводная телефонная связь

Коренное изменение политической обстановки с приходом к власти правительства моджахедов означало конец дальнейшему развитию отрасли связи, начало ее постепенной деградации. Одна часть инфраструктуры отрасли подверглась разрушению еще в 80-е годы в ходе диверсий моджахедов, оставшаяся же часть была выведена из строя

---

<sup>12</sup> Подробнее см.: E-Afghanistan: National Priority Program Proposal. Ministry of Communications and Information Technology. May, 2011.

<sup>13</sup> Электронное правительство. URL:<http://ru.wikipedia.org>

<sup>14</sup> Там же. С. 6.

во время конфликта 90-х годов, когда не могло быть и речи о таких намерениях, как, например, восстановление и развитие стационарной телефонной связи. За исключением спутниковых и мобильных телефонов, которыми пользовались полевые командиры и представители власти, иные средства связи были недоступны<sup>15</sup>.

До захвата столицы силами моджахедов в 1992 г. Кабул оставался единственным населенным пунктом, где телефонная сеть все еще функционировала, в дальнейшем же, в ходе продолжавшихся боевых действий все телефонные станции были повреждены. Кабул почти полностью лишился связи, и внутренняя городская телефонная сеть практически перестала существовать. В эти годы была уничтожена вся инфраструктура отрасли, включая пункт международной телефонной связи<sup>16</sup>.

В отличие от правительства моджахедов, талибы, невзирая на военно-политическую нестабильность и продолжение боевых действий, пытались привлечь зарубежные инвестиции и техническую помощь иностранных компаний, чтобы создать в захваченных регионах современную систему телекоммуникаций. Для этого после захвата Кабула в 1996 г. руководители талибов заключили контракт стоимостью 240 млн долл. с частной американской телекоммуникационной компанией «Телефон системз интернейшнл». Правительство талибов обязалось вложить в проект и собственные средства, что было отражено в документе. Точнее, согласно договору, 20% сметы проекта должна была финансировать афганская сторона, 80% — сама компания. Нелишне заметить, что тогда это был один из самых масштабных проектов, предложенных талибами, наряду с трансафганским трубопроводом. Он предусматривал создание беспроводной спутниковой связи в 15 крупных городах Афганистана, охват телефонной связью до 1 млн абонентов<sup>17</sup>.

Некоторые результаты в намеченном направлении все же были достигнуты, причем не только в столице, но и во многих крупных городах. Властям талибов удалось в 1997 г. установить телефонную связь через спутник и линии микроволновой передачи между городами Мазари-Шариф, Герат, Кандагар, Джелалабад и Кабул. На международ-

---

<sup>15</sup> افغانستان در مخابرات و ارتباطات توسعه روند به نگاهيد (О развитии системы телекоммуникаций в Афганистане). 17.08.2007, URL:www.armans.info

<sup>16</sup> Там же.

<sup>17</sup> Давыдов А. Д. Война и проблемы восстановления экономики... С. 52; Афганистан. Справочник. М., 2000. С. 158.

ную связь вышли только по двум каналам. В провинции Газни имелся коммерческий спутниковый телефонный центр. В стране появилась частная телекоммуникационная компания беспроводной связи «Афган уайрлес коммуникейшн», которая начиная с 1998 г. занималась частичным обслуживанием отдельных сетей в Кабуле. Из других городов к этой сети были подключены только Герат и Мазари-Шариф<sup>18</sup>.

Экономическая блокада Афганистана и санкции со стороны мирового сообщества в те годы не помешали компаниям некоторых соседних стран развернуть деятельность на территории, подконтрольной ДТ. Китайские телекоммуникационные компании «Хуавей» и «ЗТЕ», производящие телеком-оборудование, в 2000 г. достигли договоренности об установке телефонной станции на 12 тыс. фиксированных точек в Кандагаре и 5 тыс. — в Кабуле, однако во время проведения операций воздушными силами США в 2001 г. линия сильно пострадала, хотя частично продолжала работать<sup>19</sup>.

Совместные работы по телефонизации велись и в других городах. Несмотря на холодные политические отношения Ирана с правительством талибов, одна из иранских телекоммуникационных компаний проводила аналогичные работы на западе Афганистана, в центре провинции Герат, с которой у Ирана традиционно тесные связи. Совместный афгано-иранский проект стоимостью 550 тыс. долл. был реализован, и к середине 2000 г. к работе приступила цифровая станция на 7 тыс. линий<sup>20</sup>.

Исследования международных организаций показали, что к 2001 г. Афганистан не располагал спутниковой и проводной связью для выхода на международные телекоммуникации. Единственная линия, которая ранее соединялась с пакистанской телефонной сетью, также к этому времени была отключена<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> Bruce Girard, Jo van der Spek. The Potential for Community Radio in Afghanistan. Report of a fact-finding mission to Afghanistan October 5 to 22, 2002. P. 8; Larry Wentz, Frank Kramer, and Stuart Starr. Information and Communication Technologies for Reconstruction and Development Afghanistan Challenges and Opportunities. Center for Technology and National Security Policy National Defense University. Washington, DC. January 2008. P. 10.

<sup>19</sup> Mohan Malik. Dragon on Terrorism: Assessing China's Tactical gains and Strategic Losses Post-September 11. Strategic Studies Institute, U. S. Army War College, October 2002. P. 8; Chinese companies win contracts in post-war Afghanistan Shanghai. 27.08.2003, URL:[www.afghanistannewscenter.com](http://www.afghanistannewscenter.com)

<sup>20</sup> Iranian Company Builds Telephone Exchange in Afghan City. 19.06.2000, URL:[www.afghanistannewscenter.com](http://www.afghanistannewscenter.com)

<sup>21</sup> Afghanistan and Central Asia: Priorities for Reconstruction and Development ICG Asia Report N° 26, 27.11.2001. P. 7.

Ситуация в системе связи ухудшилась до такой степени, что для того, чтобы позвонить по телефону за рубеж, афганцам в начале XXI в. приходилось ехать в города Пешавар и Кветта соседнего Пакистана. Это говорит о том, что даже в самых тяжелых социально-экономических и военно-политических ситуациях в современном мире спрос на услуги средств коммуникации остается высоким. Поскольку жители Афганистана беспрепятственно могли пересекать границу Пакистана, а в другие соседние страны начиная со второй половины 90-х гг. дорога была закрыта даже из северных и северо-восточных провинций, — афганцы, отправлявшиеся позвонить по телефону в указанные пакистанские города, часто обратно не возвращались — становились жертвами разбойников либо боевиков ДТ<sup>22</sup>. Анализ практики коммуникаций Афганистана с внешним миром здесь можно завершить тем, что международный код страны (93) к 2001 г. был продан одной порно-компаниями<sup>23</sup>.

Таблица 4.2

### Телефонизация главных городов страны в 2002 г.

Город	Емкость телефонных станций	Количество установленных телефонов
Кабул	27000	20150
Герат	7800	7000
Кандагар	5000	-
Мазари-Шариф	3500	3500
Кундуз	1000	1000
Джелалабад	1400	1400

Источник: Siri Birgitte Uldal, Muhammad Aimal Marjan. ICT in Afghanistan. University Hospital of North Norway. The Norwegian Centre for Telemedicine. 04.02.2004. P. 14.

Между тем, источники сообщают о наличии в рассматриваемые годы за пределами Кабула дорогостоящих частных спутниковых

<sup>22</sup> افغانستان در مخابرات و ارتباطات توسعه روند به نگاهيد (О развитии системы телекоммуникаций в Афганистане). 17.08.2007, URL:www.armans.info; Afghanistan in Perspective. An Orientation Guide. Defense language Institute Foreign Language Center, 2008. P. 3; BBC News. "Afghanistan joins mobile age". 19.02.2002, URL:http://news.bbc.co.uk ; Larry Wentz, Frank Kramer, Stuart Starr. Information and Communication... P. 10.

<sup>23</sup> An Industry on the Line: Telecommunications in Afghanistan. 26.03.2009, URL:http://knowledge.wharton.upenn.edu



станций, услугами которых при междугородных и международных разговорах пользовались многие афганцы<sup>24</sup>. Здесь, скорее всего, речь идет о портативных спутниковых телефонных установках, принадлежавших полевым командирам, которые использовали их и в коммерческих целях.

Восстановительный процесс в системе телекоммуникаций шел быстрее, чем во всех остальных рассмотренных выше сферах. В ходе восстановительных работ за сравнительно короткое время удалось ввести в действие в 5 главных городах страны приблизительно 57 тыс. телефонных точек, около 60% из которых — в Кабуле<sup>25</sup>. Для Афганистана с его многомиллионным населением это было каплей в море, однако для первого постталибского года представляло большое достижение. Правительство, прибегнув к частным иностранным инвестициям, используя также бюджетные средства, всерьез взялось за обновление отрасли.

По другим данным, по состоянию на ноябрь 2001 г. по всему Афганистану насчитывалось около 20 тыс. активных телефонных линий<sup>26</sup>.

К моменту начала восстановительных работ во всем мире заметное развитие получила мобильная, беспроводная телефонная связь. В Афганистане планировали параллельно развивать и ту и другую сферу коммуникаций, но проводная сеть оказалась менее привлекательной. У афганского правительства не было собственных финансовых средств на ее развитие, что вынудило в рамках государственных программ министерства связи рассчитывать на поддержку стран-доноров. Но в целом сектор телекоммуникаций с первых дней восстановительного процесса привлек внимание иностранных инвесторов. Первые частные внешние инвестиции в афганскую экономику были вложены именно в сферу телефонной связи. Их объем, особенно в сектор беспроводной связи, только в период между 2002 и 2003 гг. приблизительно оценивался в 130 млн долл.<sup>27</sup>

Другими словами, иностранные компании и международные организации начали делать капиталовложения в афганские телеком-

---

<sup>24</sup> A Nation on the Line. The Story of the Afghan Wireless Communication Company. Telephone Systems International, Inc., 2002. P. 3.

<sup>25</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Telecommunications Technical Annex... P. 6.

<sup>26</sup> A Nation on the Line. The Story of the Afghan Wireless... P. 3.

<sup>27</sup> Ken Zita. Afghanistan Telecom Brief // U. S. Trade and Development Agency South Asia Communications Infrastructure Conference, New Delhi, April 21–23, 2004.

муникации тогда, когда страна еще находилась в неопределенном состоянии, власть Переходного правительства фактически ограничивалась пределами столицы и ее окрестностей. Следовательно, инвесторы, отдавая себе отчет в том, какова реальная политическая обстановка в Афганистане, все же шли на риск освоения нового рынка в надежде, что в будущем ситуация может измениться к лучшему. Кроме того, было понятно, что какое-то время в некоторых районах силы коалиции обеспечат относительную стабильность и можно будет получить краткосрочные дивиденды от вложений в те или иные отрасли афганской экономики, в данном случае телекоммуникации.

Министерство связи приступило к модернизации уцелевших станций, заменив старое оборудование, ввело в строй новые цифровые станции, восстановив тем самым системы внутренней и международной телефонной связи. В частности, в главных городах были реконструированы телефонные линии связи, станции оснастили цифровым оборудованием. В столице в первые годы были установлены 12 тыс. новых цифровых телефонных точек, из которых активировали только 7 тысяч. Кроме них в городе сохранилась сеть старых аналоговых станций мощностью 15 тыс. точек, из которых активными были только 8 тысяч. Такие станции были в рабочем состоянии и в других городах: в Герате — 7,5 тыс., Мазари-Шарифе — 4 тыс. точек. Что касается телефонных станций с аналоговым оборудованием, то сначала они продолжали работать только в Кабуле, но потом их также перевели на цифровую систему<sup>28</sup>.

По мере налаживания и совершенствования системы телекоммуникаций посредством установленных в Кабуле малых спутниковых наземных станций были соединены телефонной связью со столицей на первом этапе четыре главных города страны, а затем и центры всех остальных провинций<sup>29</sup>.

Хотя в Кабуле телефон появился раньше, чем в других афганских городах, но, по данным некоторых источников, в 2002 г., единственным городом, где действовала современная сеть стационарной связи с комплексом телефонных будок, был Герат<sup>30</sup> (скорее всего, имеется в виду сеть, построенная с помощью Ирана в 2002 г.).

---

<sup>28</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Telecommunications Technical Annex... P. 7.

<sup>29</sup> Там же.

<sup>30</sup> Bruce Girard. Jo van der Spek. The Potential for Community Radio in Afghanistan // Report of a fact-finding mission to Afghanistan October 5 to 22, 2002. P. II, 8.

За два года, прошедшие после правления талибов, телефонная связь в Афганистане намного улучшилась, а сама отрасль превратилась в наиболее быстрорастущую сферу экономики. Население широко пользовалось услугами как частных, так и государственных телефонных компаний, причем не только стационарных, но и мобильных. Объем оказываемых населению услуг рос стремительно, например, операторами частно-государственной компании «Афган-телеком» в 2005 г. ежемесячно обеспечивалось около 22 млн звонков<sup>31</sup>.

В развитии системы связи Афганистана принимали участие иранские и китайские компании. Иран в 2005 г. подписал с Афганистаном меморандум на уровне своего посла и афганского министра связи об установке таксофонов иранской частной телекоммуникационной компанией в крупных городах — Кабуле, Герате, Кандагаре и Мазари-Шарифе<sup>32</sup>. Кроме того, Иран давал финансовые средства на облегчение работы самого министерства связи и другие программы, в частности 4,3 млн долл. было предоставлено на восстановление институтов информационной технологии и коммуникаций министерства связи Афганистана<sup>33</sup>.

Китайские компании «Хуавей» и «ЗТЕ», работавшие при талибах, продолжили сотрудничество с новым афганским правительством; в 2003 г. они выиграли контракт на установку 90 тыс. телефонных линий в 9 главных городах, включая Кабул. Правительство Афганистана подписало контракт с ними и индийской компанией «ТСИЛ» стоимостью в 64,5 млн долл. на строительство сети множественного доступа с кодовым разделением (Code Division Multiple Access — CDMA) для обеспечения беспроводным локальным узлом связи афганских городских районов. В итоге в 2008 г. в стране действовали 31 коммутатор CDMA и 85 базовых станций приемапередачи. В 9 провинциях работали коммутаторы компании «Хуавей-Чайна», в 10 — «ЗТЕ», 11 коммутаторов «ТСИЛ» и 1 — компании «Сименс»<sup>34</sup>. Благодаря этим станциям дополнительные линии цифровой связи появились в ряде

---

<sup>31</sup> The Investment Climate in Afghanistan: Exploiting Opportunities in an Uncertain Environment. Finance and Private Sector, South Asia Region, World Bank, December 2005. P. 19.

<sup>32</sup> Иран и Афганистан подписали Меморандум о сотрудничестве в области телекоммуникаций. 17.05.2005, URL:www.iran.ru

<sup>33</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments... P. 9.

<sup>34</sup> Larry Wentz, Frank Kramer, and Stuart Starr. Information and Communication... P. 18.

провинций. В частности, по 5 тыс. телефонных линий были установлены в Фарахе, Фарьябе и Парване, по 3 тыс. — в Бамиане, Забуле и Нимрузе, по 2,5 тыс. — в Пактие и Пактике, по 2 тыс. линий — в Бадгисе, Кунаре и Лагмане<sup>35</sup>.

Другой проблемой, требовавшей решения, оставалась связь центральных правительственных структур с их провинциальными и региональными отделениями. Чтобы исправить положение, в 2004 г. правительство при финансовой поддержке Всемирного банка приступило к реализации и осуществило в 2006 г. проект стоимостью 15,74 млн долл., в результате чего 42 центральных министерства и ведомства получили возможность оперативной связи со своими подразделениями во всех 34 провинциях<sup>36</sup>.

Теперь, по сообщениям афганских СМИ на примере некоторых провинций, рассмотрим, как проводилась телефонная связь в отдельных субъектах с 2002 г. в течение более десяти лет. Судя по информации доступных источников, в большей части регионов указанные проекты были своевременно реализованы. Так, в 2007 г. началось и завершилось сооружение в Кабуле сети цифровой телефонной связи на 102 тыс. точек<sup>37</sup>.

В 2006 г. Герат в соответствии с проектом «Афган-телеком» и программами помощи Ирана стал первым афганским городом, подключенным к международной цифровой телефонной связи с помощью оптико-волоконной линии. Количество установленных проводных телефонных точек в результате составило 10 тыс., будучи частью указанного выше проекта по реализации 50 тыс. точек в Герате. Нужно отметить, что гератская сеть является продолжением иранской оптико-волоконной линии, позволяя Афганистану выйти на международную связь. Иран со своей стороны эту новую модернизированную систему связи подключил к аналогичным линиям Туркменистана, Азербайджана, Армении, Саудовской Аравии и позволил афганской оптико-волоконной линии присоединиться к сети этих и других стран. В целом по состоянию на 2006 г. в г. Ге-

---

<sup>35</sup> Digital Switch and CDMA WLL in 11 Provinces. Ministry of Communications and Information Technology, Kabul. URL:<http://mcit.gov.af/Content/Media/Documents/digitalswtich231120106538752.pdf>

<sup>36</sup> Government Communication Network (GCN). URL:<http://mcit.gov.af/content/media/documents/gen241120101322587.pdf>

<sup>37</sup> ساخته ۱۰۲ هزار خط تلفون در دار سیمه تالیفون خط مزار ۱۰۲ ساخته كابل (В Кабуле начали работу по установке телефонной станции ёмкостью в 102 тыс. номеров). URL:<http://www.rahenejatdaily.com/597/pdf/P7.pdf>

рат и семи районах провинции насчитывалось 18 тыс. абонентов проводных телефонов<sup>38</sup>.

В центре провинции Саманган г. Айбак в марте 2007 г. компанией «Афган-телеком» была установлена цифровая станция на 5 тыс. телефонных линий. По данным компании, установка одной точки жителям города обошлась в 3,5 тыс. афгани, или примерно 715 долл., что с учетом уровня дохода рядовых афганцев немало, однако, с другой стороны, эти издержки несравнимы с расходами, которые вынуждены были нести люди, ездившие за границу для телефонных переговоров в период правления талибов, особенно из северных провинций. Другим важным моментом является стоимость услуг системы телекоммуникаций. Разговор внутри сети в дневное время по состоянию на 2007 г. составил 1 афгани за минуту, а в ночные часы — 0,5 афгани, в другие провинции внутри сети — 5 афгани. Звонки на телефонные номера других операторов внутри страны составили 2,5 афгани за 30 сек., т. е. за одну минуту разговора надо было заплатить 5 афгани<sup>39</sup>.

В провинции Нимруз установка телефонной точки сначала стоила 9 тыс. афгани, но затем снизилась до 2,5 тыс. Местные жители жаловались, что компания «Афган-телеком» обещала предоставить абонентам и интернет-связь, однако за год интернет так и не был подключен. Работа системы связи провинции не была на должном уровне и, например, у абонентов г. Зарандж вызвала нарекания<sup>40</sup>.

В августе 2007 г. в северо-восточной провинции Кундуз началась реализация проекта сооружения цифровой проводной телефонной линии на 8 тыс. абонентов. Для воплощения в жизнь этого и всех других проектов министерство связи Афганистана в лице «Афган-телеком» заключило контракт с двумя иностранными компаниями — иранской «Шахид Канди» и индийской «Астер». Строительство стоимостью в 45 млн долл. финансировалось из бюджета развития министерства<sup>41</sup>.

Итак, внутренняя телефонная связь с каждым годом развивалась, но международная связь поддерживалась через мобильные телефоны

<sup>38</sup> شد افتتاح در هرات شمار هزار ده ظرفیت با دیجیتلا تلفن شبکه (В Герате открылась станция цифровой телефонной связи, ёмкостью в 10 тыс. номеров.). 26.09.2006, URL:www.pajhwok.com

<sup>39</sup> یافت گشایش سنگان در دیجیتل مخابرات دستگاه (В Самангане установлена цифровая система связи). 13.03.2007, URL:www.pajhwok.com

<sup>40</sup> اند شباک انترنت و مخابراتانده مان نیمروز از شبکه (В Нимрузе жалуются на работу телефонной связи и интернета). 26.08.2007, URL:www.pajhwok.com

<sup>41</sup> شد آغاز درکنز سیمد دیجیتل مخابراتانده شبکه ایجاد کار (В Кунаре началось строительство цифровой проводной телефонной сети). 11.08.2007, URL:www.pajhwok.com

и обходилась пользователям дорого. Появление новых специальных телефонно-телеграфных сетей для выхода на международные линии с подключением интернета во многих районах привело к снижению расходов пользователей. Прежде, до 2006 г., например, в районе Тале и Барфак, одна минута разговора с соседним Ираном стоила 2 долл., что не каждый мог себе позволить, но после появления новой сети, оборудованной 10 телефонными линиями, одним факсом и тремя компьютерами, услуги подешевели в несколько раз: цена междугородного разговора упала до 5 афгани, а международного — до 15<sup>42</sup>. Такие телефонные сети «Афган-телеком» установила и в районных центрах других провинций<sup>43</sup>.

Высокие темпы роста афганского рынка мобильной связи, особенно появление нескольких сотовых операторов, приводили к усилению конкуренции на рынке и негативно сказались на работе компаний, занятых проводной телефонной связью, в первую очередь «Афган-телеком». С появлением мобильных телефонов и снижением стоимости услуг абоненты стали редко пользоваться стационарными телефонами. Сравним: тогда как минута разговора внутри сети «Афган-телеком» стоит 1 афгани, с подключением к другим сетям — 4, звонок в Пакистан и Иран — 9, а в другие страны — 12 афгани, у мобильного оператора «Эттесалат» разговор внутри сети стоит также 1 афгани, перевод на другие сети — около 5, а у некоторых других операторов — меньше 5 афгани. Звонки же в зарубежные страны по мобильным телефонам обходятся от 12 до 15 афгани, т. е. ненамного дороже<sup>44</sup>.

Вторая фаза программы телефонизации афганских провинций началась в 2008 г., когда министерство связи и информационных технологий в ноябре указанного года подписало с индийской компанией «Астер» контракт стоимостью в 8,3 млн долл. на сооружение

<sup>42</sup> گردید افتتاح ویرفک تاله ولسواله در مخابراته مجهز شیکه (В волости Тале и Барфак открылась сеть телекоммуникаций). 23.02.2006, URL:www.pajhwok.com

<sup>43</sup> ش د ف علا ارچد ولسواله در کما تیلد افغانه مخابراته شیکه (В волости Арчи к работе приступила телекоммуникационная компания «Афгантелеком»). 09.08.2006.; شود مد ارانیه فکس و انترنت، تیلیفون خدماته کشور قریه هزار ی که در (Услуги телефонной связи, интернета и факса будут доступны в тысячах деревень страны). 09.12.2007, URL:www.pajhwok.com

<sup>44</sup> شود مد کما تیلد استفاده ممکنه تیلیفونهاد از (Обычные телефоны стали меньше использовать). 28.11.2006; استفاده کم استفاده (Неэффективное использование проводных телефонов приносит убытки компаниям, занятым в этой сфере). 05.03.2008, URL:www.pajhwok.com; حوت ما به ماله گانیه فراموش شده اند 1386 ، تیلیفون 15 (Про проводные телефоны уже забыли). URL:www.rahenejatdaily.com

инфраструктуры для 25 тыс. телефонных линий в разных районах Афганистана. Договор предусматривал строительство в течение полугода лет цифровых телефонных сетей и интернета в Тахаре, Газни, Парване, Хосте, Баглане и других провинциях<sup>45</sup>.

Кабул по всем параметрам, прежде всего по численности населения и городской инфраструктуре, существенно превосходит остальные афганские города, соответственно работы, относящиеся к развитию проводной телефонной связи в столичном регионе велись более продолжительно. Например, в начале 2010 г. при содействии иранской компании «Шахид Канди» в одном из районов столицы была сдана в эксплуатацию цифровая телефонная сеть мощностью в 10 тыс. точек. Система тарификации «Афган-телекома» здесь немного отличается от регионов, точнее, звонок на телефонные номера других операторов стоит в два раза дешевле: внутри сети «Афган-телеком» минута разговора в Кабуле стоит 1 афгани, на номера других операторов — 2,5 и на мобильные телефоны — 3 афгани<sup>46</sup>.

Другим новшеством рынка проводных телекоммуникаций можно считать появление частных компаний, готовых работать в конкретных провинциях или районах той или иной провинции. В 2007 г., например, министерство связи, стремясь к расширению телефонной сети и развитию национальной цифровой телефонной связи в 25 районах четырех провинций (Герат, Логар, Хост и Пактия) выдало лицензии двум новым афганским частным компаниям — «Шахин-телеком» и «Эртэбати-телеком», заявившим о намерении в течение года инвестировать в дело по 3,9 млн и 6,1 млн долл. соответственно. Первая компания имела в виду работать в 20 районах провинций Логар, Хост и Пактия, вторая — в 5 районах Герата. Тем самым сельские жители этих районов получали доступ к современным средствам<sup>47</sup>. Кроме того, появление новых компаний должно было способствовать конкуренции и снижению стоимости и улучшению качества услуг.

---

<sup>45</sup> گړدد مډ اغاز ديجيټل ټيليفون لښه مزار ۲۵ زيربنايه اعمار كار (Начинаются работы по установке цифровой телефонной сети на 25 тыс. номеров). 26.11.2008, URL:www.pajhwok.com

<sup>46</sup> گړديد ټكمله مينه خوشدلا در دار لښه ټيليفون مزار ۱۰ شبكه كار (В Хушхал-мине завершена работа по строительству сети проводной телефонной линии на 10 тыс. номеров). 14.02.2010, URL:www.pajhwok.com

<sup>47</sup> شه دواده فاعلايه جواز محله ديجيټل ټيليفون خ صوصد شرڪت دو به (Две частные фирмы получили лицензию на деятельность по оказанию услуг местной цифровой связи). 01.02.2007, URL:www.pajhwok.com

Стоимость услуг беспроводной связи на начальном этапе была выше, чем в системе стационарной, но со временем, с расширением поля деятельности сотовых операторов, она понизилась. Тем не менее проводная телефонная система в Афганистане не потеряла своё значение. Пусть и медленно, но все же число стационарных телефонов с каждым годом росло, и в 2008 г. их стало 103 667, что на 9,6% больше, чем в предыдущем году. В 2009 г. темпы роста увеличились до 35,2% — было установлено 140 205<sup>48</sup>, в 2010 — 183 528, 2011 — 211 066<sup>49</sup> и в 2013 — 260 029 точек проводной телефонной связи.

## Мобильная связь

В развитии афганской системы беспроводной и стационарной телефонной связи следует подчеркнуть огромную роль частных иностранных компаний, проявивших интерес к освоению нового рынка с нездоровым инвестиционным климатом и неопределенным политическим будущим. Сразу через неделю после падения режима талибов американская компания «Телекоммуникейшн системс интернейшнл» вернулась к идее восстановления системы телекоммуникаций Афганистана и в декабре 2001 г. подписала контракт о поставке технологий и оборудования в Афганистан для установки беспроводной системы связи GSM<sup>50</sup>.

В 2002 г. совместно с министерством связи Афганистана была создана компания «Афган уайрлес коммуникейшн» (далее «**Афган уайрлес**»), приступившая в январе к установке оборудования в Кабуле. Как и в период сотрудничества компании с правительством талибов, согласно документам, 80% активов «Афган уайрлес» принадлежат американской компании, а 20% — министерству связи Афганистана. Став первой компанией, получившей лицензию, «Афган уайрлес» в апреле 2002 г. начала обслуживать правительственные учреждения и другие общественные организации. Эта компания известна под брендом «Афган-бисим». Первоначальная инвестиция 60 млн долл. компании «Телекоммуникейшн системс интернейшнл» в деятельность «Афган

---

<sup>48</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2009–10. P.172.

<sup>49</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2011–12. P. 201.

<sup>50</sup> A Nation on the Line. The Story of the Afghan Wireless Communication Company... P. 3–4.



уайрлес» была первым крупным вложением иностранного капитала в экономику Афганистана<sup>51</sup>.

В течение двух лет компания инвестировала в афганский сектор связи 75 млн долл., число ее абонентов возросло с 40 тыс. в 2002 до 90 тыс. в 2004 г., а сотрудников — до 800. К 2012 г. компания работала во всех 34 провинциях, имела 3,5 млн абонентов и инвестировала 355 млн долл.<sup>52</sup>

Компания «Афган уайрлес» внесла весомый вклад в развитие афганской экономики, способствовала некоторому смягчению проблемы безработицы. Особое достижение компании — относительно низкая стоимость оказываемых услуг внутри сети, составившая 2,99 афгани за минуту разговора<sup>53</sup>.

Вторая частная организация — это «Компания развития телекоммуникаций Афганистана», известная как мобильный оператор «Roshan» (далее «Рошан»), учрежденная в июле 2003 г. с начальным капиталом 55 млн долл. Ее владельцы — Фонд экономического развития Ага-хана (51% активов), компания «Монако телеком интернейшнл» (35%), «МСТ» — холдинговая компания США (9%) и «Алкател» (5%)<sup>54</sup>.

С появлением второго мобильного оператора общая картина в сфере телекоммуникаций начала кардинально меняться в лучшую сторону. Плотность телефонных сетей Афганистана возросла, главным образом за счет увеличения числа обладателей сотовых телефонов. Иными словами, в декабре 2003 г. общее число абонентов «Афган уайрлес» и «Рошан» составило 135 тыс.<sup>55</sup>

К 2008 г. компания «Рошан» стала во многих отношениях лидером на афганском рынке мобильной связи, охватив 160 городов и районов. Налоги от ее деятельности, по некоторым данным, составляли около 6% доходов бюджета<sup>56</sup>.

Компании мобильной связи прямо или косвенно способствуют стабилизации обстановки на рынке труда. Например, в компании «Рошан» работало в 2008 г. 800 только постоянных сотрудников. Кроме того,

<sup>51</sup> Там же. С. 6–8.

<sup>52</sup> Jawid Hamdard. The State of Telecommunications and Internet in Afghanistan — Six Years Later 2006–2012. Kabul, 2012. P. 14.

<sup>53</sup> ۱۳۹۰ ۲۴ قوسه ی افة کاهشه بېسیمه افغانه داخله مکلامات نه رخ (Снизилась стоимость услуг «Афганбисим» внутри сети). URL:www.jomhornews.com

<sup>54</sup> Afghanistan: State Building, Sustaining Growth, and Reducing Poverty... P. 54; Ken Zita. Afghanistan Telecom Brief...

<sup>55</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments...P. 7.

<sup>56</sup> Larry Wentz, Frank Kramer, and Stuart Starr. Information and Communication...P. 15.

благодаря этой компании появилась целая параллельная сеть (киоски по продажам мобильных телефонов, аксессуаров, ремонт аппаратов и т. д.), где, по оценочным данным, трудоустроились около 15 тыс. человек.

Сначала «Рошан», принимая во внимание социально-экономическую обстановку в стране, рассчитывала обслуживать только 12 тыс. абонентов, учитывая, как заявил глава службы маркетинга компании, что в массе своей потенциальные клиенты были безграмотные люди, которые, как предполагалось, неспособны пользоваться мобильным телефоном. Но практика показала, что при необходимости обстоятельства заставляют человека быстро освоить новые технологии и знания.

Действительно, при существующем уровне безграмотности, низких доходах населения и высокой стоимости подключения к телефонной связи на начальной стадии достигнутые результаты превзошли все ожидания. За первые 6 месяцев деятельности компании «Рошан» в 2003 г. число ее абонентов достигло 60 тыс.<sup>57</sup>, к концу 2004 г. — 313 тыс. и в 2005 г. — 500 тыс. абонентов. К началу 2004 г. в зону обслуживания компании, помимо Кабула, вошли такие крупные города, как Герат, Джелалабад, Кундуз, Мазари-Шариф, а чуть позже Кандагар и до конца года — еще 42 города и района<sup>58</sup>.

По состоянию на февраль 2009 г., т. е. менее чем через 6 лет после основания, количество абонентов компании достигло 3 млн, охватив 226 городов и поселков в 33 провинциях и 56% населения Афганистана<sup>59</sup>. Как по количеству абонентов, так и по объемам инвестиций «Рошан» считается самой крупной мобильной компанией Афганистана. По официальным данным самой компании, в 2009 г. ежемесячно регистрировалось 120 тыс. новых абонентов<sup>60</sup>.

Такие показатели развития дают возможность привлекать дополнительные ресурсы международных финансовых учреждений. «Рошан» продолжила сотрудничество с АБР и в 2008 г. получила третью фазу кредита в 85 млн долл.<sup>61</sup> За 8 лет своей деятельности компания инвестировала 500 млн долл. в развитие инфраструктуры афганской мобильной связи<sup>62</sup>.

<sup>57</sup> Ken Zita. Afghanistan Telecom Brief...

<sup>58</sup> Proposed Loan and Political Risk Guarantee... P. 5.

<sup>59</sup> Roshan's Active Subscriber Base in Afghanistan Reaches Three Million. 04.02.2009, URL:[www.roshan.af](http://www.roshan.af)

<sup>60</sup> An Industry on the Line...

<sup>61</sup> Voice and Data. The SAARC Report 2008. A Cyber Media Publication. Hyderabad, November 6–8, 2008. P. 9.

<sup>62</sup> Afghanistan Invests in Mobile Telephony. URL:<http://www.newsecuritylearning.com/index.php/news/128-afghanistan-invests-in-mobile-telephony>

С учетом усиливавшейся конкуренции и в зависимости от материального положения социальных групп компания «Рошан» первой среди операторов начала предлагать своим клиентам разнообразные тарифные планы. К таковым начиная с 2008 г. относятся, например, ориентированный на массового потребителя «Аали план», предлагающий посекундную тарификацию и бонусные минуты на все исходящие звонки, «Саадат план», рассчитанный на деловые круги и, помимо прочего, предлагающий приемлемые тарифы на внутренние и международные звонки после второй минуты разговора, и «Йараан план», нацеленный в основном на молодежь<sup>63</sup>.

Наиболее важным в деятельности компании можно считать введение в Афганистане системы мобильных финансовых услуг. В 2006 г. в партнерстве с компанией «Водафон глобал сервис» «Рошан» ввела в практику мобильные денежные переводы под названием «M-Paisa» — по аналогии с кенийским сервисом «M-Pesa». Для этого была учреждена холдинговая компания «Мобайл севрис девелопмент Афганистан». Поскольку основной акционер компании «Рошан» — Фонд экономического развития Ага-хана, то и платежная система тоже была предназначена для клиентов «Первого микрофинансового банка Афганистана», принадлежащего Организации развития Ага-хана. По состоянию на 2010 г. свыше 5 тыс. клиентов банка пользовались услугами этой системы<sup>64</sup>.

Таблица 4.3

### Система платежей (2010 г.)

Вид операции	Сумма платежа, долл.	Комиссия, долл.
Взнос наличными	1–2000	0
Отправка денег зарегистрированному потребителю	1–2000	1
Отправка денег не зарегистрированному потребителю	1–2000	1,7
Снятие денег со счета зарегистрированного потребителя	1–2000	0,5
Снятие денег со счета не зарегистрированного потребителя	1–2000	0

Источник: M-Money Channel Distribution Case — Afghanistan. Roshan M-Paisa. International Financing Corporation, World Bank Group. P. 11.

<sup>63</sup> Roshan's Active Subscriber Base in Afghanistan Reaches Three...

<sup>64</sup> M-Money Channel Distribution Case — Afghanistan. Roshan M-Paisa. International Financing Corporation, World Bank. P. 1–2; 9; см. также: Jan Chipchase and Panthea Lee. Mobile Money. Afghanistan/The Institute for Money, Technology and Financial Inclusion at the University of California. Irvine, 2010.

Поскольку после появления на афганском рынке связи второго оператора в течение последующих двух лет ситуация во многом существенно стабилизировалась, министерство связи решило допустить на рынок еще двух новых операторов.

Третьей по счету сотовой компанией стала «Ариба», принадлежащая ливанскому «Инвесткому» (или «МТН групп»), которая получила лицензию в сентябре 2005 г. В 2006 г. Международная финансовая корпорация группы ВБ предоставила ей 40 млн долл. в виде займа и 5 млн долл. инвестировала в акционерный капитал<sup>65</sup>.

Во время визита 2006 г. в ОАЭ Х. Карзай на встрече с главой арабской телекоммуникационной компании «Эттесалат», имеющей дочерние отделения в разных странах Ближнего Востока и Африки, предоставил ей лицензию сроком на 15 лет для деятельности на территории Афганистана. Компания до конца 2006 г. намеревалась вложить в коммуникации Афганистана 40 млн долл. По данным аналитиков, в то время как общий объем инвестиций в сектор связи к середине 2006 г. составил 350 млн долл., компания «Эттесалат» планировала инвестировать еще 300 млн.

Все четыре компании работают в национальном масштабе, представлены почти во всех провинциях. Наряду с ними появилась еще одна новая компания, предоставляющая коммуникационные услуги как проводной, так и мобильной связи, в частности мобильный интернет. Речь идет об учрежденной в 2006 г., относительно меньшей по объемам инвестиций частной компании «Васел телеком», работающей в стандарте CDMA<sup>66</sup>. Ее поле деятельности охватывает лишь 24 района в северных провинциях Балх, Джаузджан, Баглан и Кундуз с головным офисом в Мазари-Шарифе. Общий объем ее инвестиций, по данным 2011 г., составляет 24 млн долл., а число абонентов сотовой связи и интернета — около 51 тыс.<sup>67</sup>

«Васел телеком» — создание смешанного капитала афганской стороны и бизнеса Южной Кореи, первая и пока единственная компания, получившая лицензию министерства связи на право предоставления беспроводной телефонной связи и интернета в отдельных регионах. Стоимость услуг компании, судя по данным официальных лиц, на момент ее учреждения внутри сети

---

<sup>65</sup> Международная финансовая корпорация: годовой отчет 2006. С. 74.

<sup>66</sup> CBOSS в Афганистан. 07.09.2007, URL:<http://www.cboSSgroup.com>

<sup>67</sup> E-Afghanistan: National Priority Program Proposal... P. 8.

составляла 0,5 афгани за минуту разговора, а на телефоны других операторов — 5 афгани<sup>68</sup>.

К 2008 г., по информации министерства связи и информационных технологий, население 256 городов, районов и местностей Афганистана могло пользоваться услугами телефонной связи, свыше 70% жителей имели доступ к телефону. По всей стране была установлена 2091 базовая станция (башни), что по сравнению с 2007 г. означало стопроцентный рост. По данным министерства, в 2006 г. число абонентов мобильной связи равнялось 2,5 млн, в 2007 г. — 5,4 млн<sup>69</sup> (по данным статистического ежегодника — 2 млн и 8760 тыс. соответственно), а к 2008 — их стало 9500 тыс.<sup>70</sup> За год между 2008 и 2009 гг. их число увеличилось на 3 млн и достигло 12 636 тыс. абонентов, что составляло рост на 33%<sup>71</sup>. Установленных антенн на 2010 г. было 3400<sup>72</sup>.

Доля компаний на рынке мобильной связи Афганистана в 2011 г. была такова:

«Рошан» — 28,5%

«МТН» — 24,5%

«Эттесалат» — 24%

«Афган уайрлес» — 22%

«Афган-телеком» — 1%<sup>73</sup>

Все приведенные выше данные свидетельствуют об увеличении притока на афганский рынок иностранных инвестиций, которые только с 2007 по 2008 г. выросли на 50%. Капиталовложения в сектор коммуникаций к 2008 г. достигли 1031 млн долл.<sup>74</sup> Это результат, который в «Стратегии развития телекоммуникаций» был предусмотрен лишь к 2015 г. (свыше 1 млрд).

---

<sup>68</sup> كښود د مډف علایډ وکڼدز آغاز په بلخ ولایات ماد در ولسواله مخابراته جدید شرکت (В волостях провинций Балх и Кундуз к работе приступает новая телекоммуникационная компания). 18.05.2006, URL:www.pajhwok.com

<sup>69</sup> Summary of Achievements in the Year 1386 (21 March 2007–20 March 2008)... P. 2.

<sup>70</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2008–09. P. 187.

<sup>71</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2009–10. P. 172.

<sup>72</sup> MCIT Inaugurates the Administrative Building of Khinj and the Post Office of Onaba Districts of Punjshir Province. 07.11.2010, URL:www.mcit.gov.af

<sup>73</sup> همراه تلفن اېراتور هاي کمېد توسعه (Рост числа операторов мобильной связи в Афганистане). 06.05.1390, URL:www.econews.ir

<sup>74</sup> Summary of Achievements in the Year 1386 (21 March 2007–20 March 2008)... P. 3.

Соответственно росли прямые поступления в государственную казну от сектора мобильной связи, составившие в 2007 г. 80 млн долл.<sup>75</sup> В целом совокупный доход сектора ежегодно увеличивался и к 2007 г. вырос до 3277 млн афгани, а к 2011 г. — 6448 млн. Однако в области проводной связи наблюдалась обратная картина: здесь общий доход в 2007 г. составил 873 млн афгани, к 2008 г. — вырос до 961 млн, а в 2009 г. упал ниже показателя двухлетней давности — 760 млн афгани<sup>76</sup>. Доходы системы проводной связи и дальше продолжали сильно колебаться: они составили в 2010 г. 919 млн, а в 2011 — 688 млн афгани<sup>77</sup>.

О развитии беспроводной телефонной связи можно судить и по следующим данным. В первые годы появления мобильной связи звонок внутри сети стоил 18 афгани за минуту, а к 2008 г. тариф снизился до 1 афгани. Цена международного звонка уменьшилась со 100 до 9 афгани за минуту; в 2002 г. сим-карта стоила 300 долл., а к 2008 г. — стала бесплатной<sup>78</sup>.

В целом к 2008 г. в сфере мобильной связи были заняты 60 тыс. человек, из которых 10 тыс. работали в 5 телекоммуникационных компаниях, офисах 18 интернет-провайдеров и сотне средних и мелких фирм. Остальные 50 тыс. были контракторы, продавцы и т. д.<sup>79</sup> По всей стране уже созданы свыше 100 тыс. рабочих мест<sup>80</sup>.

За несколько лет деятельности мобильных операторов всех телекоммуникационных компаний в Афганистане их услуги стали дешевле, а качество работы выше, но в сравнении с соседними государствами страна все еще далеко позади (например, здесь входящие международные звонки из Европы в 2007 г. стоили 30–40 центов, в то время как в Пакистан и Иран — 5–8)<sup>81</sup>.

<sup>75</sup> Там же.

<sup>76</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2009–10. P. 172; Afghanistan Statistical Yearbook 2011–12. P. 201.

<sup>77</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2011–12. P. 201.

<sup>78</sup> Summary of Achievements in the Year 1386 (21 March 2007–20 March 2008)... P. 4; Larry Wentz, Frank Kramer, and Stuart Starr. Information and Communication... P. 17.

<sup>79</sup> Summary of Achievements in the Year 1386 (21 March 2007 — 20 March 2008)... P. 5.

<sup>80</sup> 06.05.1390 افغانستان د مراه تلفد اپراتورهاي كمپنوسعه (Рост числа операторов мобильной связи в Афганистане). URL:www.econews.ir

<sup>81</sup> ميکند بيچاره را افغانستان مردم بيسيم وافغان روشن ماي تلفد کنترول بدون ماي قيمت (Неконтролируемые цены на услуги мобильной связи компаний «Рошан» и «Аф-

Однако успехи в развитии телекоммуникаций за последние годы превосходили все ожидания. В отличие от других отраслей, в этой сфере опережающими темпами не только внедряются новейшие информационные технологии, требующие особых знаний, но и происходит приобщение к современным средствам связи всех слоев населения, в массе своей безграмотного.

Таблица 4.3

### Некоторые показатели пятилетнего плана министерства связи

Показатель	2005 г.	2007 г.	2009 г.
Внедрение стационарных телефонов, %	0,5	2	4
Внедрение мобильных телефонов, %	3	8	16
Внедрение интернета, %	0,25	3	10
Количество подключенных городов, сел	180	3000	6000
Общие прямые иностранные инвестиции, млн долл.	500	1000	2000
Прямая занятость в сфере Телекома, чел.	6000	10000	15000
Косвенная занятость, чел.	1200	25000	35000

Источник: Ministry of Communications (MoC) Five-Year Development Plan 1384–1389 (2005–2009). Kabul, 13 August 2005. P. 1.

Работа сотовых компаний в целом оценивается положительно, но за последние годы были и нарекания со стороны властей. Так, в 2010 г. разговор стоил 5 афгани за одну минуту, международный звонок — от 5 до 20, внутри сети — 3. Министерство связи такие цены считало завышенными, но надеялось, что с введением в действие оптико-волоконной линии по всему Афганистану тарифы будут уменьшены<sup>82</sup>.

При оценке состояния отрасли телекоммуникаций Афганистана следует прежде всего учесть качественную сторону работы. Между тем, по заключению афганской прессы, «самое важное в этом вопросе — мнение клиентов, которых ни по одному пункту не устраивает качество оказываемых услуг»<sup>83</sup>.

ганбисим» бьют по карманам афганцев») URL:[http://archive.khawaran.com/Munajemzada\\_RoshanWaAfghanBeSim.htm](http://archive.khawaran.com/Munajemzada_RoshanWaAfghanBeSim.htm)

<sup>82</sup> تلفونې مكالماټ نړځ كاهشد برباي تالاند (Усилия по снижению стоимости телефонного разговора). 21.11.2010, URL:[www.salamwatandar.com](http://www.salamwatandar.com)

<sup>83</sup> ۱۳۸۶ اسفند ۱۲ ايران او افغانستان در همراه تلفن خدمات مقایسه (Сравнение услуг мобильной связи Афганистана и Ирана). URL:[www.fardanews.com/fa](http://www.fardanews.com/fa)

Мобильные операторы участвуют и в социальной жизни афганских жителей путем проведения различных акций, занимаются благотворительностью. «Рошан», например, помогает приюту «Ашияна» для 600 беспризорных детей в Кабуле, предоставляет им постельное белье, продовольствие, снабжает учебными материалами и спортивным инвентарем. Подобные благотворительные акции компания проводит и на севере страны. Кроме того, в необходимых случаях она оказывает помощь органам власти во время проведения выборов и т. д.<sup>84</sup>

Помимо поступления прямых иностранных инвестиций в отрасль, правительство из бюджета министерства связи и информационных технологий выделяет ресурсы на ее развитие. В 2007 г. из средств бюджета развития сектор телекоммуникаций получил 70,85 млн долл., а также на эти цели были переведены недоиспользованные 16,95 млн долл. из бюджета 2006 г.

В целом все предприятия отрасли работают в рамках закона. Только один случай уклонения от уплаты налогов наблюдался в этой сфере — он был связан с деятельностью одной частной китайской компании, в течение трех лет работавшей на афганском рынке без лицензии. Она поставляла телекоммуникационное оборудование, преимущественно китайского производства афганским компаниям, содействовала сооружению оптико-волоконной системы<sup>85</sup>.

Таблица 4.4

**Стоимость услуг мобильной связи в среднем, долл./мин.**

Услуга	2002 г.	2006 г.	2012 г.
Местный звонок	0,36	0,14	0,06
Международный звонок	2	0,6	0,3

Источник: Jawid Hamdard. The State of Telecommunications... P. 12.

Правительство Афганистана изначально поставило перед собой задачу восстановить и усовершенствовать работу отрасли, сделать услуги связи доступными для всех афганцев. За прошедшие десять лет проведены важные преобразования: модернизированы морально

<sup>84</sup> Proposed Loan and Political Risk Guarantee Islamic Republic of Afghanistan: Roshan Phase II Expansion Project. Asian Development Bank, Project Number 40918. June 2006. P. 7.

<sup>85</sup> استه نوموده فعاليت مالايه پرداخت بدون سلا سه چينايد مخصوصه شركه (Частная китайская компания за три года деятельности (в Афганистане) не платила налоги). 01.11.2006, URL:www.pajhwok.com



устаревшие станции проводной телефонной связи и построены новые, внедрена мобильная связь, повышена плотность телефонных сетей, увеличено количество городов, районов и сел, подключенных к национальной телефонной сети, население обеспечено дополнительными каналами для выхода на международную связь. К 2009 г. 8 из 100 афганцев имели доступ к телефону<sup>86</sup>.

Одна из главных проблем отрасли — отсутствие высококвалифицированных технических кадров. Компании вынуждены за высокую плату привлекать специалистов из других стран, что приводит к увеличению издержек.

Еще в течение 2003–2004 гг. министерство связи учредило 16 центров информационной технологии и связи в Кабуле, Мазари-Шарифе, Кундузе, Хосте, Джелалабаде и Кандагаре, где были обучены свыше 3000 сотрудников министерства и гражданских служащих. Кроме того, 547 работников министерства прошли обучение внутри страны, а 138 были направлены за рубеж на краткосрочные и долгосрочные курсы английского языка, компьютерных знаний, менеджмента, информационных технологий в области телекоммуникаций и т. д.<sup>87</sup>

Каждый год новые выпускники этих центров пополняют ряды сотрудников телекоммуникационных компаний. В 2006 г. 340 студентов, а в 2007 — 515 получили дипломы в области информационной технологии академий «CISCO», расположенных в Кабуле, Герате, Балхе и Хосте. В 2007 г. были открыты еще 5 подобных центров «ICT» по обучению в провинциях Джоузджан, Тахар, Логар и Кунар. В 2006 г. в подобных центрах по всей стране проходили обучение 706 человек, а в 2007 г. — 983<sup>88</sup>.

Все эти и другие предпринятые усилия в итоге принесли определенные плоды. По состоянию на 2009 г. Афганистан по показателю установленных точек стационарного телефона на 1000 человек находился на 139-м месте в мире, а по количеству пользователей мобильных телефонов — на 57-м<sup>89</sup>.

---

<sup>86</sup> Ziba Farzinnia. Afghanistan and Pakistan: Future Perspectives // International and Regional Security Dynamics. Indian and Iranian Perspectives. Institute for Defence Studies and Analyses. New Delhi, 2009. 49.

<sup>87</sup> Ministry of Communications (MoC) Five-Year Development Plan 1384–1389 (2005–2009). Kabul, 13 August 2005. P. 4; Summary of Achievements in the Year 1386 (21 March 2007 — 20 March 2008)... P. 11.

<sup>88</sup> Summary of Achievements in the Year 1386 (21 March 2007–20 March 2008)... P. 9.

<sup>89</sup> Сайт ЦРУ. URL:<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/af.html>

Таблица 4.5

### Развитие сферы телекоммуникации

Показатели	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2014 г.
Абонентов сети GSM, млн	9,5	13,3	17,56	21,5
Абонентов сети CDMA, тыс.	60	83,8	134,1	181
Проводных телефонов, тыс.	50	56,3	80,6	98,9
Инвестиций, млн долл.	1236	1276	1787	2398
Количество базовых станций Телекома, ед.	2736	3359	4428	5835
Охват населения, %	80	80	85	89

Источники: URL:[www.mcit.gov.af](http://www.mcit.gov.af); [http://voicendata.ciol.com/content/top\\_stories/110112901.asp](http://voicendata.ciol.com/content/top_stories/110112901.asp); <http://mcit.gov.af/fa/page/12>; <http://mcit.gov.af/en>

Начиная с 2004 г. правительство Афганистана начало рассматривать вопрос строительства кольцевой оптико-волоконной линии (по периметру национальной кольцевой автодороги), которая могла бы соединить все провинции друг с другом, а также открыть бесперебойную связь с соседними странами. Магистраль общей протяженностью 3300 км строится по следующей схеме: Кабул — Газни — Кандагар — Герат — Мазари-Шариф — Пули-Хумри — Кабул. Мелкие города и густонаселенные пункты, расположенные неподалеку от указанных городов, в будущем получат возможность подключиться к этой магистральной линии, которая будет подсоединена к коммуникационной системе соседних стран. Согласно проекту, линия соединит крупные города с сопредельными странами по следующим направлениям:

- Герат — с Ираном и Туркменистаном;
- Кандагар — с Пакистаном;
- Мазари-Шариф — с Узбекистаном;
- Кундуз с — Таджикистаном.

Работы по прокладке оптико-волоконной сети начались в марте 2007 г. и к 2008 г. примерно 1184 км сети уже было готово<sup>90</sup>. Ее строительством занимается компания «Афган-телеком», вложившая в это собственные 70 млн долл. Но, по некоторым данным, она не выполнила рекомендаций ВБ, финансировавшего технико-экономические обоснования проекта. Компания «Алкател-луцент» в целях безопасности рекомендовала закладывать линию на глубине не менее полутора метров, однако фактическая глубина составила от 30 до 90 см, так

<sup>90</sup> Summary of Achievements in the Year 1386 (21 March 2007–20 March 2008)... P. 6.

что линия легко может быть испорчена грызунами или стать доступной для провокаторов<sup>91</sup>.

Афганистан уже соединен опτικο-волоконной сетью с Таджикистаном, Узбекистаном, Ираном и Пакистаном<sup>92</sup>. В соседнем Таджикистане по территории ГБАО к 2011 г. завершили прокладку опτικο-волоконной линии до границы с Китаем<sup>93</sup>, так что в перспективе Афганистан может соединить свою национальную телефонную сеть с китайской.

Есть высокогорные районы, где невозможно проложить опτικο-волоконную сеть. Министерство связи предложило снабдить их микроволновой радиосистемой. Один из соответствующих проектов был реализован афганским Тростовым фондом еще в 2005 г.: столица была соединена с большими городами восточной части страны — Джелалабадом, Асадабадом и Мехтараламом, и таким образом стал возможен выход на телефонные сети Пакистана через Торхам. Для этого в 14 провинциях были построены 13 коммуникационных башен, подведены радиооборудование и антенны, что во многом облегчило жителям этих провинций телефонное общение, обеспечило выход на международные линии, позволило снизить стоимость телефонного разговора и улучшить качество связи.

В 2010 г. в Афганистане было установлено около 3700 антенн мобильной связи, а численность абонентов достигла 14,2 млн. Поступления от телефонной связи в бюджет составляют около 12% его доходов. Еще в 2002 г. они составляли около 20 тыс. долл., а в 2006 г. достигли уже 100 млн<sup>94</sup>.

Из российских компаний на рынке афганских телекоммуникаций с 2005 г. работает филиал «Ростелекома» — компания «Мультинет», предоставляющая интернет-услуги и беспроводную телефонную связь; она непосредственно участвует в налаживании мобильной связи третьего поколения<sup>95</sup>.

Развитию сектора связи, как и всей экономики Афганистана, препятствуют политические потрясения. Оборудование и установки

---

<sup>91</sup> An Industry on the Line...

<sup>92</sup> MCIT Inaugurates the Administrative Building of Khinj and the Post Office of Onaba Districts of Punjshir Province. 07.11.2010, URL:www.mcit.gov.af

<sup>93</sup> В ГБАО почти завершена прокладка опτικο-волоконной линии. 15.01.2011, URL:www.toptj.com

<sup>94</sup> Larry Wentz, Frank Kramer, Stuart Starr. Information and Communication... P. 38.

<sup>95</sup> Отношения Москвы и Кабула будут развиваться поступательно. 09.11.2010, URL:www.rian.ru

телефонной связи сразу же становились объектами атак боевиков разного толка. Часто совершаются нападения на самое уязвимое звено проводной связи — телефонные линии и сами станции, а мобильной связи — антенны. В некоторых районах мобильные операторы вынуждены платить дань боевикам или же по их требованию отключать связь в частности ночью<sup>96</sup>.

В сентябре 2009 г., например, была разрушена антенна мобильной связи в провинции Каписа. Ранее подобные случаи были зафиксированы в провинциях Гильменд, Кандагар, Газни, и такие действия продолжаются<sup>97</sup>. Это наносит компаниям немалый материальный ущерб, поскольку каждая антенна для передачи мобильной связи стоит около 250 тыс. долл., а в 2009 г. только в период президентских выборов боевики ДТ уничтожили 18 таких антенн компании «Рошан» и это стоило ей 14 млн долл.<sup>98</sup>

Иными словами, работе отрасли связи мешает и то, что именуется фактором безопасности. Практика начала 90-х гг. показала, что даже временное нарушение стабильности обстановки может быстро свести на нет все, что с трудом было налажено за несколько лет.

Частные сотовые компании сталкиваются и с проблемой непредсказуемости государственной налоговой политики. Внезапное повышение таможенных пошлин с 5 до 10% вызвало недовольство провайдеров мобильной связи, которым заранее не сообщили о намеченных изменениях. Мобильные операторы не могут уверенно разрабатывать долгосрочные планы развития, поскольку неизвестно, какова будет завтра ставка налога<sup>99</sup>.

Кроме того, за последнее время правительство по разным причинам часто необоснованно применяло штрафные санкции к операторам сотовой связи, что обошлось им, например, в 2011 г. — от 500 тыс. до 2,5 млн афгани<sup>100</sup>.

---

<sup>96</sup> СМИ и ИТ за рубежом. Ежегодник. Т. IX–XVIII. Совет ветеранов МИД РФ. М., 2008. С. 55–58.

<sup>97</sup> CAPS Monthly Country Report: 1-st September to 30-th September 2009. Centre for Conflict and Peace Studies. Kabul, 2009. P. 16.

<sup>98</sup> Sheldon Himelfarb. Can You Help Me Now? Mobile Phones and Peacebuilding in Afghanistan. United States Institute of Peace, Special Report 259. November, 2010. P. 3–4. URL: [www.usip.org/files/resources/SR%20259%20-%20Can%20You%20Help%20Me%20Now.pdf](http://www.usip.org/files/resources/SR%20259%20-%20Can%20You%20Help%20Me%20Now.pdf)

<sup>99</sup> An Industry on the Line...

<sup>100</sup> Информационно-аналитический бюллетень по экономике Афганистана «Мизан»/Центр изучения современного Афганистана (ЦИСА). № 9, 24.01.2011. С. 10.

Дальнейшая телефонизация страны зависит также от уровня развития другой важной отрасли инфраструктуры — электроэнергетики. Проблема нехватки электричества приводит к сбоям в работе системы связи, что особо остро ощущается в провинциях, где в основном только административные центры в той или иной степени обеспечены электростанциями, но даже они сталкиваются с массой проблем.

Министерство связи, внедряя современные информационные технологии, модернизирует различные сферы жизни афганского общества. Речь прежде всего идет о создании, в соответствии с конституцией страны, национальной системы регистрации документов, удостоверяющих личность, в частности, национального идентификационного кода, водительских прав, документов регистрации транспортных средств, документов с биометрическими данными. В условиях Афганистана это существенно помогло бы появлению в дальнейшем и развитию более полных баз данных во всех остальных сферах социально-экономической жизни населения<sup>101</sup>.

Разработанный и предложенный к реализации министерством связи проект предусматривает разработку, закупку, поставку оборудования, обучение персонала и обслуживание программного обеспечения, необходимого для установки платформ информационной системы для таких модулей, как идентификационный код, водительские права и регистрация транспортного средства.

Проект состоит из трех фаз, первая из которых была намечена на период с октября 2010 по апрель 2011 гг. и включала установку оборудования для базы данных, инфраструктуры открытых ключей (Public Key Infrastructure — PKI) и биометрического сканирования в Национальном Центре базы данных, его соединение с другими правительственными учреждениями, установку соответствующего оборудования в отделениях МВД, поставку 500 тыс. идентификационных карт МВД. Вторая фаза охватывала период между маем 2011 и апрелем 2012 гг. и предусматривала увеличение количества поставляемых МВД идентификационных карт (ID cards) до 7 млн, поставку и установку всей необходимой техники в 5 главных провинциях (Кабул, Герат, Балх, Нангархар, Кандагар) с их районами, сбор данных в указанных провинциях, согласно закону о регистрации населения. Реализацию третьей фазы планировалось начать в мае 2012 г.

---

<sup>101</sup> Ministry of Communication and information Technology (MCIT) is in the process of implementing electronic National Identification documents.  
URL:<http://mcit.gov.af/Content/Media/Documents/NationalID23112010638258991292011163329562553325325.pdf>

и завершить к декабрю 2013 г. За этот срок намеревались предоставить в распоряжение МВД дополнительно 7,5 млн идентификационных карт, поставить и установить соответствующее оборудование в центрах и районах остальных 29 провинций, собрать в них данные; однако достоверная информация об итогах этих мероприятий отсутствует.

Деятельность телекоммуникаций и темпы развития сектора связи отражены, например, в отчете министерства связи Афганистана за 2010 г. В нем сказано, что за этот год в провинциальных административных центрах и отдаленных районах было установлено 618 новых антенн, после чего их стало в стране 3997, общее же число пользователей телефонов выросло на 2,8 млн, что в сектор информационной технологии за год дополнительно инвестировали 115 млн долл., а общий объем инвестиций за весь период достиг 1,6 млрд долл., министерство указывает также, что сумма поступлений от прямых и косвенных доходов отрасли в государственную казну составила 167,33 млн долл., что за отчетный период было создано 100 тыс. рабочих мест, а расходы самого министерства составили только 87,75% его бюджета<sup>102</sup>.

Теперь приведем некоторые аналогичные показатели за 2011/12 финансовый год и, сравнивая с достижениями предыдущего года, определим темпы развития отрасли. В 2011/12 г., по данным министерства, в пригородных местах, районах и селах были установлены 273 новые антенны, что в 2,3 раза меньше, чем в 2010 г. Таким образом, общее число базовых антенн составило 4250. Темпы роста числа абонентов телефонной связи также по сравнению с предыдущим годом заметно уменьшилось и общий показатель за 2011 г. составил 1,94 млн пользователей, что на 1,14 млн, или на 31% меньше, а всего по стране насчитывалось 18,27 млн абонентов. Телефонизация охватила 86% населения, поступления от министерства составили 91,12 млн долл., инвестиции — 100 млн долл.<sup>103</sup>

В целом за последние постталибские годы отрасль продолжает развиваться, но по отдельным показателям наблюдается замедление. Это свидетельствует о том, что сфера связи приближается к пику своего физического роста, когда возможности расширения числа абонентов становятся всё более ограниченными. В дальнейшем операторам мобильной связи и интернет — провайдерам Афганистана предстоит

---

<sup>102</sup> Brief Report on MoCIT major achievements during year 1389 (2011). URL:<http://mcit.gov.af/en/page/5619>

<sup>103</sup> Brief Report on MoCIT major achievements during the first eight months of year 1390 (2011–2012). URL:<http://mcit.gov.af/en/page/5619>

совершенствовать качество предоставляемых услуг, чтобы отстоять свою конкурентоспособность. Однако не следует забывать, что остается много районов и местностей, не имеющих доступа к услугам системы связи, но поскольку экономический эффект от деятельности на этих рынках непредсказуем, они пока непривлекательны для частного бизнеса. Министерство связи в соответствии с государственными программами рассматривает возможность подключения к телефонной сети по той или иной технологии всех оставшихся населенных пунктов.

Особенно трудно обеспечить доступ к телефону в районах с нестабильной политической обстановкой, где ни одна компания не готова пойти на риск, чтобы создать необходимую для этого инфраструктуру. Правительство в лице министерства связи взяло инициативу в свои руки и в октябре 2011 г. объявило о начале реализации проекта стоимостью 9 млн долл., имеющего целью вовлечение городских и сельских местностей в зону распространения мобильной связи. Программа предусматривала установку в течение года свыше 70 телекоммуникационных антенн в отдаленных и менее стабильных районах, в частности, южных и восточных провинциях<sup>104</sup>.

Гильменд считается самой неспокойной провинцией Афганистана, в которой боевики ДТ очень активны. По имеющейся информации, в этой провинции число проводных телефонных точек ограничено, и основное средство общения — мобильная связь. Афганские источники сообщают, что сами талибы активно пользуются услугами мобильных операторов, что в какой-то степени ставит их в зависимость от работы телекоммуникационных компаний. Но в Гильменде, по сообщениям афганской прессы и представителей провинциальной власти, боевики требовали от компаний окончательно свернуть свою деятельность<sup>105</sup>. По сообщениям другого источника, человек, представившийся пресс-секретарем ДТ, отрицал причастность движения «Талибан» к этому и заявил, что мобильные операторы прекратили работу по приказу иностранных военных, дислоцированных в провинции<sup>106</sup>. Не исключено, что в некоторых случаях силы коалиции, чтобы

---

<sup>104</sup> Telecom services expansion program in rural Afghanistan. 17.10.2011, URL:[www.khaama.com](http://www.khaama.com)

<sup>105</sup> طالبان ت هديد پي در هلمند همراه تلفن ش بکه ش دز بسته (Заккрытие сети мобильной связи в Гильменде из-за угроз талибов). 23.03.2011, URL:[www.bbc.co.uk/persian](http://www.bbc.co.uk/persian)

<sup>106</sup> 1390 10 ش هريور، ش د قطع افغانستان جنوب در همراه تلفن خدمات طالبان ت هديد با (Из-за угроз талибов на юге Афганистана прекратилась мобильная связь). URL:[www.widenet.ir](http://www.widenet.ir)

лишить оппозиционные силы средств связи, вынуждены были идти на такие меры, но, например, в марте 2011 г. именно талибы угрожали работникам компаний<sup>107</sup>.

Появление мобильных телефонов в Афганистане, исламской стране, где семейные отношения определяются главами семейств, было воспринято неоднозначно. Большая часть семей выступала против наличия у молодых девушек мобильных телефонов, но некоторые родители отнеслись к этому терпимо<sup>108</sup>. С подобными проблемами дискриминации женщины сталкиваются не только в провинциях, но и в Кабуле, который всегда отличался более цивилизными нравами, чем остальная часть Афганистана<sup>109</sup>.

## Становление Интернет-связи

История появления и распространения Интернета в Афганистане, как считается, началось с 2002 г., но фактически и до этого некоторые иностранные физические лица, работавшие в стране по программам помощи, имели доступ к всемирной глобальной сети через пакистанских провайдеров<sup>110</sup>.

Что касается периода правления талибов и их отношения к Интернету, то оно было четко выражено министром иностранных дел правительства ДТ Мавлави Вакил Ахмад Муттавакилом, заявившим, что талибов не устраивают непристойность, вульгарность и антиисламские публикации в Интернете, и добавил, что они хотят «создать такую систему, через которую смогут контролировать все, что неправильно, непристойно, аморально и противоречит исламу»<sup>111</sup>.

Новые власти, которые, в отличие от талибов, предоставили свободный доступ в Интернет всем пользователям, в кратчайшие сроки дали возможность провайдерам, изъявившим желание работать в существующих

<sup>107</sup> چنوب در را همراه تلفد ارتباط بجره شته طلابان كرد من فجر افغانستان (На юге Афганистана талибы взорвали восемь вышек мобильной связи). 30.03.2011, URL:<http://persian.ruvr.ru>

<sup>108</sup> افغان بسرائد و دختران د مخفي روابط در همراه تلفون (Мобильный телефон в скрытых отношениях девушек и юношей). 26.09.2007, URL:<http://nawaaye-afghanistan.net>

<sup>109</sup> Afghan Women Risk Beatings for Cell Phones. 12.07.2011, URL: [www.mobiledia.com](http://www.mobiledia.com)

<sup>110</sup> Taliban bars Internet in Afghanistan. 16.07.2001, URL:<http://www.zdnet.com.au>

<sup>111</sup> Там же.



условиях, наладить систему Интернет-связи. Хотя афганское население на первых порах еще не имело особой нужды в Интернете, предпосылки для пробуждения интереса к нему уже были созданы многочисленными неправительственными организациями, международными финансовыми институтами, представителями компаний-подрядчиков и стран-доноров, наконец, правительственными организациями и учреждениями. Хотя несмотря на отсутствие необходимой инфраструктуры все указанные потребители Интернет-услуг располагались в Кабуле и других крупных региональных центрах, поставщиков интернет – услуг в этих местах становилось больше. Сегодня в Афганистане насчитывается несколько десятков провайдеров, крупнейшие среди которых – «АфСат», «Неда телекоммуникейшн компани», «СеРеТех», «Инста телеком», «Ио глоубал сервис лимитед», «Рана текнолоджиз» и «ЛиваНет»<sup>112</sup>.

Для иллюстрации общей картины и деления основных потребителей между поставщиками услуг ниже приведем общую информацию о деятельности нескольких из этих компаний.

«АфСат», первоначально известный как «Файз Интернет компани», работает в Афганистане с 2002 г. и обслуживает неправительственные организации, военные ведомства, иностранные дипломатические представительства, организации ООН, правительственные учреждения, частные и другие организации<sup>113</sup>.

Компания «Рана текнолоджиз», относящаяся к категории крупных поставщиков, созданная исключительно на основе афганского капитала, имеет региональные отделения в Мазари-Шарифе, Джелалабаде, Герате и Кандагаре. Клиенты оператора – расквартированные в стране иностранные военные, дипломатические представительства крупнейших стран мира, информационных агентств, учреждений, министерств и ведомств Афганистана. Круг пользователей включает военных США, ИСАФ и НАТО, представителей посольства США, Великобритании, Канады, Турции и многих других стран, работников теле- и радиокomпаний ВВС, CNN, аль-Джазира, СВС, международных финансовых институтов, ВБ, АБР, АМР США, Программы развития ООН, ЮНИСЕФ и др. Из афганских финансовых учреждений и государственных органов компания обслуживает Центральный банк Афганистана, «АИБ», «БРАК банк», «Газанфар банк», министерства финансов, связи, внутренних дел, а также здравоохранения и т. д.<sup>114</sup>

<sup>112</sup> Internet Service Providers (ISP). URL:<http://mcit.gov.af/en/page/16>

<sup>113</sup> URL:[www.afsat.net](http://www.afsat.net)

<sup>114</sup> Подробнее см. на сайте компании: URL:[www.ranatech.com](http://www.ranatech.com)

Оператор «Неда телекоммуникейшн компани» был учрежден в 2003 г. и это первый получивший лицензию министерства связи провайдер в Афганистане. У него три спутниковые наземные станции — в Кабуле, Джелалабаде и Мазари-Шарифе<sup>115</sup> и он остается лидером среди всех поставщиков интернет-связи. Его преимущества — использование модернизированных информационных технологий и средств связи, своевременного усовершенствованного оборудования, благодаря чему число пользователей его услугами в конце 2010 г. превысило 500 тысяч<sup>116</sup>, т. е. около 25% всех абонентов Интернета по стране<sup>117</sup>.

Как правило, потребителями услуг Интернета главным образом выступают организации и учреждения, для которых стоимость связи, конечно, имеет значение, но которые все же располагают необходимыми средствами, чтобы обращаться к его услугам. Пока Афганистан получал интернет-связь через спутник, стоимость приобретения обходилась дорого — от 3–4 тыс. долл. за Мбит/сек. в месяц. С вводом в эксплуатацию оптоволоконной линии в ряде городов и провинций цена Интернета снизилась до 1,5 тыс. долл. за Мбит/сек. в месяц для клиентов «Афган-телекома». Так как по состоянию на начало второго квартала 2011 г. оптоволоконная связь была доступна в 18 городах и провинциях страны (Кабул, Парван, Баглан, Балх, Саманган, Кундуз, Маймана, Джаузджан, Нангархар, Герат, Спинбульдак, Торхам, Шерхан-Бандар и т. д.), особенно в тех, что расположены вблизи границ, можно сказать, что дешевый Интернет довольно скоро станет доступен для физических лиц. Соединяя национальную оптоволоконную линию с сетью соседних стран, Афганистан тем самым планирует подключиться к крупным международным Интернет-провайдерам и во много раз понизить стоимость услуги. Вот какие новые сниженные ценовые тарифы предлагает министерство связи страны: интернет-трафик от одного до 50 Мбит/сек. — 900 долл., 128 Кбит/сек. — 115 долл., 256 Кбит/сек. — 225 долл. и 512 Кбит/сек. — 450 долл. в месяц. Поскольку цена указана для интернет-провайдеров, — они в свою очередь, по расчетам министерства, могут намного снизить цену для конечных потребителей<sup>118</sup>.

---

<sup>115</sup> URL:<http://www.neda.af/about.html>

<sup>116</sup> NEDA Telecommunications Leads Afghanistan Internet Connectivity. 24.02.2011, URL:<http://www.prlog.org>

<sup>117</sup> E-Afghanistan: National Priority Program Proposal... P. 9.

<sup>118</sup> Internet Bandwidth Price Reduction through Afghan Telecom. 02.05.2011, URL:<http://mctit.gov.af/en/news/1211>

Таблица 4.6

### Вероятное изменение тарифов на Интернет для конечных потребителей

Объем Интернет-трафика	Прежняя цена, <i>тыс. афгани</i>	Новая цена, <i>тыс. афгани</i>
128 Кбит/сек.	2,5	1,5
256 Кбит/сек.	5	3
512 Кбит/сек.	10	6
1 Мбит/сек	20	12

Ситуация с доступом жителей к Интернету по сравнению с мобильной связью не соответствует разработанным планам властей, о чем можно судить по данным о численности пользователей услуг. По состоянию на 2010 г. в стране насчитывалось свыше 2 млн зарегистрированных абонентов интернет-связи и 32 интернет-провайдера<sup>119</sup>.

В мае 2011 г. ВБ выделил министерству финансов Афганистана 147,8 млн долл., из которых 50 млн предназначались министерству связи и информационных технологий для усовершенствования инфраструктуры отрасли. По сообщениям министра, выделенная сумма была направлена на дальнейшее расширение охвата населения мобильной связью и доступа к Интернету. Афганистан по показателю доступа все еще находится в самых последних рядах среди стран мира: в 2011 г. всего 4% афганцев имели доступ к Интернету<sup>120</sup>.

Низкие темпы развития Интернет-связи в Афганистане, кроме политической нестабильности, обусловлены еще несколькими другими общеизвестными причинами. Первая и, на наш взгляд, самая главная из них — тотальная нищета и бедственное положение жителей, не имеющих средств для пользования Интернетом. Что касается сравнительно бурного развития сотовой связи, то нетрудно понять, что любому потребителю с доходом ниже прожиточного минимума мобильный телефон намного доступнее, чем персональный компьютер. Вторая причина — это отсутствие необходимой инфраструктуры для доставки продукта конечным потребителям. Третья причина — невозможность бесперебойной поставки электроэнергии, без чего сама система Интернета не может существовать. В будущем же распространению

<sup>119</sup> E-Afghanistan: National Priority Program Proposal... P. 9.

<sup>120</sup> Afghan Government and World Bank signs an Agreement. 21.05.2011, URL:<http://mcit.gov.af/en/news/1352>

Интернета может помешать отсутствие контроля властей за поступающей из Всемирной сети информацией, противоречащей нормам жизни и традициям афганского народа. Руководствуясь традиционной мусульманской моралью, многие родители не позволят своим детям пользоваться в домашних условиях Интернетом, а в дальнейшем не исключено ужесточение контроля над работой интернет-кафе и других заведений, предоставляющих подобные услуги.

Между тем для многих афганцев Интернет может стать ценным источником полезных знаний, особенно для тех, кто живет в глубинке и не имеет возможности получать их иным способом. Многие жители страны получили доступ к Интернету через мобильные телефоны.

## Состояние почты

Распространение современных видов коммуникации не только не делает менее востребованной почтовую связь, но и отчасти способствует ее совершенствованию. Изменившаяся в конце 2001 г. политическая обстановка в Афганистане позволила возобновить работу внутренней почтовой связи, восстановить международную почтовую связь с допуском в страну крупных международных компаний, занимающихся экспресс-доставкой почтовых отправок, создать нормативно-правовые условия для появления отечественных компаний.

Известно, что война в большинстве районов Афганистана разрушила инфраструктуру почтовой связи. Для сокращения времени доставки корреспонденции и отправок в пределах городов, улучшения качества и облегчения условий работы было решено сотрудников отделений почтовой связи по мере возможности обеспечить необходимыми средствами передвижения. Только в 2003 г. в этих целях было закуплено 100 велосипедов. После проведения ряда восстановительных работ к 2004 г. в стране насчитывалось 424 почтовых отделения<sup>121</sup>.

Национальная почтовая система «Афган пост»<sup>122</sup> с появлением новых реалий и потребностей времени расширила свою структуру, были

---

<sup>121</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Telecommunications Technical Annex, Report prepared by Charles Kenny (World Bank) in close coordination with the Ministry of Communications (PDF doc). Kabul, January 2004. P. 7.

<sup>122</sup> С методами работы афганской почтовой системы «Afghan Post» и видами оказываемых услуг подробнее можно ознакомиться на сайте URL: <http://afghanpost.gov.af>

открыты новые подразделения и отделы для оказания разных видов услуг. В частности, в рамках «Афган пост» была образована почтовая система «Экспресс пост» — международный сервис экспресс-доставки почтовой корреспонденции «Афган Шахин пост».

Почтовая связь нуждается в наличии нормальной инфраструктуры, в том числе отдельных зданий в каждом районе, оснащенных всем необходимым оборудованием и средствами связи, что в свою очередь требует немалых вложений. Как показывают статистические данные, строительство новых почтовых отделений по провинциям идет медленными темпами. Всего в стране по состоянию на 2005 г. их насчитывалось 460, причем многие находились в аварийном состоянии<sup>123</sup>.

Здесь, как и в других отраслях, ощущается острая нехватка профессиональных специалистов. Общая численность постоянных штатных сотрудников почтовой службы к 2005 г. составляла 794, а всего вместе с контрактниками 846 человек. Работа афганской почтовой службы состоит преимущественно из сборки, обработки, распределения и выдачи писем и бандеролей, регистрации отправок, продажи почтовых марок через сеть почтовых отделений. В условиях Афганистана все еще трудно рассчитывать на введение общепринятых нормативов размещения отделений почтовой связи по городам и селам, когда на одно почтовое отделение в 2005 г. в среднем приходилось 60 тыс. человек, что в десятки раз больше, чем принято в развитых странах<sup>124</sup>.

Учреждения почтовой связи помимо доставки корреспонденции оказывают и другие виды услуг, в частности, занимаются приобщением населения к информационным технологиям, к практике денежных переводов. Для этого в Кабуле при 9 почтовых отделениях открыли курсы основ компьютерных знаний, Интернет-услуг. Кроме того, по соглашению с системой «Вестерн юнион» 5 почтовых отделений Кабула начали заниматься денежными переводами. Лицензии на деятельность в стране получили кроме того компании, занимающиеся международной почтовой связью — «DHL», «Федэкс», «ГНТ» и «Бахтар пост»<sup>125</sup>.

Современные средства связи и информационные технологии все больше проникают во все сферы жизни афганского населения. Международный союз телекоммуникаций и Международный почтовый союз совместно с правительствами Индии и Афганистана разработали

---

<sup>123</sup> Ministry of Communications (MoC) Five-Year Development Plan 1384–1389 (2005–2009). Kabul, 13 August 2005. P. 4.

<sup>124</sup> Там же.

<sup>125</sup> Там же.

проект и подписали в 2007 г. документ о модернизации почтовых отделений, расположенных в Кабуле и еще 11 афганских провинциальных городах: Бамиане, Фарахе, Маймане, Гардесе, Чарикаре, Кала-е Науе, Мехтараламе, Асадабаде, Зарандже, Зарех-Шаране и Калате. Цель проекта — установка многофункциональных коллективных центров электросвязи (Multipurpose Community Telecentres) в почтовых отделениях для оказания разнообразных видов услуг — коллективного доступа к услугам информационных технологий, электронной почте, денежных переводов и выдачи заработной платы<sup>126</sup>.

Прежде чем приступить к реализации проекта, были подготовлены две интенсивные программы обучения почтовых служащих необходимым навыкам работы с новой для них информационной технологией. Индия занималась предоставлением и установкой оборудования информационной технологии, платформ для локальной компьютерной сети и дизельных генераторов во всех указанных городах и центральном офисе самого министерства связи в Кабуле. Международный почтовый союз предоставил программное обеспечение, технические средства и аппаратуру, а также организовал тренинги работы с системой денежных переводов, а Международный союз телекоммуникаций занимался проведением серий образовательных программ для вовлечения в проект служащих афганской почтовой системы. К 2008 г. реализация проекта началась во всех городах, за исключением Фараха, где это было невозможно из-за сложной политической обстановки<sup>127</sup>.

Афганская система почтовой связи продолжает получать денежную и техническую помощь из разных стран и организаций. К 2007 г. в развитие почтовой службы было вложено 0,99 млн долл.<sup>128</sup> Международные силы содействия безопасности предоставили в распоряжение министерства связи 9 грузовиков для перевозки почтовой корреспонденции по стране<sup>129</sup>.

---

<sup>126</sup> “E-Services through Post Offices in Afghanistan” A development cooperation project of Government of Islamic Republic of Afghanistan, Government of India, International Telecommunication Union and Universal Postal Union. July, 2008. P. 1. URL:[http://www.itu.int/ITU-D/tech/rural\\_telecom/Rural\\_Projects/UPU\\_Afghanistan.pdf](http://www.itu.int/ITU-D/tech/rural_telecom/Rural_Projects/UPU_Afghanistan.pdf)

<sup>127</sup> Там же. С. 2.

<sup>128</sup> Summary of Achievements in the Year 1386 (21 March 2007–20 March 2008). Islamic Republic of Afghanistan, Ministry of Communications and Information Technology. Kabul, 2008. P. 9.

<sup>129</sup> ISAF Assist Nine Postal Trucks to the Ministry of Communication & IT. 26.11.2011, URL:<http://mcit.gov.af>

Существующая почтовая система несовершенна и в своей повседневной работе сталкивается к тому же с множеством специфических проблем. В крупных городах, например, Кабуле, доставлять корреспонденцию адресатам далеко не просто: улицы городов не имеют названий, а дома — номеров, не говоря уже о наличии почтового индекса, и почтальоны иногда тратят несколько часов в поисках получателя письма или бандероли<sup>130</sup>.

После административных реформ, когда число провинций и районов Афганистана увеличилось, были внедрены современные информационные технологии и стандарты международной почтовой связи, наведен порядок в системе работы отрасли, а в 2011 г. власти объявили о введении в стране нового почтового индекса. По этой системе, индекс для каждой из 34 провинций начинается с цифры 10 и заканчивается цифрой 43, для городов — соответственно с 01 по 50, и для районов — с 51 по 99<sup>131</sup>.

Политика развития системы почтовой связи, как говорится в программе «Афган пост», ведется в соответствии с «глобальным видением реформы почтовой системы, а также спецификой ситуации в Афганистане»<sup>132</sup>. Исходя из этого, количество почтовых отделений планируют довести до 850, в том числе 150 в центрах и крупных городах провинций, 375 в районах и малых городах. По данным министерства связи, к концу 2011 г. в провинциях действовало 465 почтовых отделений<sup>133</sup>, что оказалось всего на пять единиц больше показателя шестилетней давности и почти на 50% меньше запланированного уровня.

В главных центральных районах многих провинций все еще не восстановлена система почтовой связи. Например, в районах Рустак и Фархар провинции Тахар только к концу 2011 г. было принято решение о строительстве почтовых отделений и создании современной почтовой системы. В будущем жители районов наконец-то смогут получить доступ к услугам Интернета, международной почтовой и телефонной связи<sup>134</sup>.

---

<sup>130</sup> مشکلات پست شیکه افغانستان (Проблемы почтовой связи Афганистана). 03.09.2011, URL:[www.bbc.co.uk/persian](http://www.bbc.co.uk/persian)

<sup>131</sup> Introduction of Postal Code System in Afghanistan. 28.03.2011, URL:<http://mci.gov.af/en/news/874>

<sup>132</sup> Afghan post Policy. URL: <http://afghanpost.gov.af/en/Policy.htm>

<sup>133</sup> ISAF Assist Nine Postal Trucks to the Ministry of Communication & IT. 26.11.2011, URL:<http://mci.gov.af>

<sup>134</sup> شهود مید تاسیس تڅار ولایت در پست اداره چند (В провинции Тахар откроется несколько почтовых отделений). 21.12.2011, URL:[www.dw-world.de](http://www.dw-world.de)

В заключение отметим, что ежегодные темпы роста доходов почтовой системы намного опережают процесс ее восстановления и развития. По отчету администрации почтовой службы Афганистана, деятельность ведомства за 2010 г. принесла 118 млн долл. дохода, а в 2011 г. эта сумма намного выросла<sup>135</sup>. По сравнению же с 2002 г. налицо несомненный прогресс.

\* \* \*

Связь стала самой быстроразвивающейся и привлекательной для иностранных инвестиций отраслью афганской экономики. Развитие телефонной связи, особенно мобильной и Интернет-связи в несколько раз снизило расходы населения на услуги коммуникаций, способствует повышению уровня образованности населения. Почтовая связь все еще находится на начальной стадии своего развития. Инфраструктура системы связи состоит из дорогостоящих информационных технологий и в случае совершения диверсий со стороны сил оппозиции это может сильно навредить ее работе.

---

<sup>135</sup> Afghanistan Uses Postal Code for First Time. 19.03.2011,  
URL:[www.tolonews.com](http://www.tolonews.com)



## ГЛАВА V

# СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ЭНЕРГЕТИКИ ПОСЛЕ 2001 г.

Сфера электроэнергетики будет рассмотрена по отдельным регионам страны. Это Северо-Восточный, Северный, Западный, Восточно-Центральный, Центральный, Восточный, Южный и Юго-Западный регионы. Такое рассмотрение позволяет более четко представить картину обеспеченности Афганистана электроэнергией.

В последние годы в стране существуют четыре отдельные энергосети: Северная охватывает территорию от Мазари-Шарифа до Кундуза; Западная распространяется на Герат и прилегающие к нему области; Центральная включает Кабул и Джелалабад; Южная обслуживает Кандагар и соседние с ним провинции<sup>1</sup>.

Поскольку гидроэнергетические ресурсы Афганистан ограничен, а по мере роста населения и развития народного хозяйства спрос на электроэнергию соответственно будет увеличиваться, — для восполнения ее дефицита стране необходимо не только использовать все внутренние, прежде всего возобновляемые источники электроэнергии (ВИЭ), но и предусмотреть импорт дешевого электричества из соседних стран.

Афганистан, охваченный гражданской войной, в последние годы остался в стороне от всех мировых процессов, происходящих на региональных и международных рынках энергоресурсов, а национальная энергетическая отрасль лишилась большей части того, что было построено до 90-х гг. прошлого века. Другими словами, прекратился экспорт афганского природного газа, остановилась промышленная добыча каменного угля и лишь частично велись работы кустарным способом на месторождениях, а цены на топливные ресурсы выросли в сотни раз. В 1987 г. 1 кг древесины на рынке Кабула, как и литр дизельного топлива, стоил 14 афгани, к 1991 г. цена дров выросла в 16

---

<sup>1</sup> Afghanistan: Preparing the National Power Transmission Grid Project. Asian Development Bank, Project Number: 37118–01, Final Report. Prepared by Michael Breckon et. al. Maunsell Ltd. Auckland, New Zealand In association with Afghan Engineering Consultants. Kabul, January 2006. P. 9.

раз, а к 1995 г. — в 82 раза, до 1143 афгани. Но, поскольку дизельное топливо, в отличие от древесины, импортировалось, — оно, естественно, подорожало намного больше: за 1987–1991 гг. цена литра солярки выросла в 24 раза, а к 1995 г. — в 357 раз, до 5000 афгани<sup>2</sup>. Производство и потребление продукции энергетической отрасли во всех ее секторах сократились до минимума.

Таблица 5.1

### Производство, потребление и импорт электроэнергии

Показатель	1980 г.	1990 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Производство, млрд кВт-ч	0,94	1,1	0,47	0,39	0,69	0,81	0,76	0,75
Импорт, млрд кВт-ч	-	-	0,1	0,2	0,15	0,1	0,1	0,1
Потребление, млрд кВт-ч	0,88	1,02	0,53	0,56	0,79	0,86	0,81	0,80
Мощность станций, млн кВт	0,426	0,494	0,405	0,265	0,264	0,323	0,323	0,320

Источник: Energy Sector Strategy 1387–1391 (2007/08–2012/13). Pillar III, Infrastructure. Kabul, 2008. P. 14.

По одним данным, в начале 90-х гг. афганская национальная энергетическая сеть генерировала 400 МВт, в частности 260 МВт производили гидростанции<sup>3</sup>. Согласно другим источникам, к 1993 г. только 6% населения Афганистана имели доступ к электроэнергии, а потребление на душу населения равнялось 47 кВт-ч<sup>4</sup>, что на 20% ниже показателя конца 70-х гг. К 2000 г. общая установленная мощность электростанций с начала 90-х годов сократилась с 377 до 250 МВт<sup>5</sup>, а по мере относительной стабилизации обстановки в стране — стала увеличиваться и к 2001 г. составила 490 МВт<sup>6</sup>. Рост производства элек-

<sup>2</sup> وفا (Газета «Вафа»). 31.01.1996.

<sup>3</sup> Peter Meisen, Parnijan Azizy. Rural Electrification in Afghanistan. How do we electrify the villages of Afghanistan? (PDF doc.). March 2008. P. 8: 11; Afghanistan's environment 2008. United Nations Environment Programme. P. 26.

<sup>4</sup> Country Strategy Paper. Afghanistan 2003–2006. European Commission. 01.02.2003. P. 12.

<sup>5</sup> The economy of Afghanistan... P. 30.

<sup>6</sup> Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic Framework for Reconstruction and Growth. IMF Country Report. September 2003. No. 03/299. P. 20.

троэнергии в эти годы произошел в основном благодаря появлению дизельных установок, ввезенных как международными организациями и правительственными учреждениями, так и частными лицами.

Таблица 5.2

### Состояние системы подачи электроэнергии до и после конфликта

Вид сети	До конфликта	После 2001 г.
Высоковольтные ЛЭП, км	1640	1270
Средние распределительные сети, км	2572	1712
Малые распределительные сети, км	4212	2983
Подстанции, мВ	647	428
Производство электроэнергии, МВт	475	270

Источники: Feasibility Study for the Development of a Gas Fired Thermal Power Facility in Sheberghan. Advanced Engineering Associates International, Afghanistan Energy Assistance Project AEAI Project № 11 01 Consolidated Report. June 2005. P. 21; Afghanistan: Preparing the National Power Transmission Grid Project. Asian Development Bank, Project Number: 37 118-01, Final Report. January 2006. P. 9.

Таблица 5.3

### Суммарная установленная мощность всех электростанций Афганистана по состоянию на 2002 г., кВт

Регион	ГЭС	ТЭЦ	ДЭС	Всего
Северо-Восток	15 995	-	1000	16 995
Север		59 500	2500	62 000
Запад	80		14430	14 510
Восточно-Центральный			2000	2000
Центр	196 540	91 400	12500	300 440
Восток	12 250		2400	14 650
Юг			3565	3565
Юго-Запад	36 290		24420	60 710
Всего	261 155	150 900	62815	474 870

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million (US \$ 105 million Equivalent). The Islamic Republic of Afghanistan. Emergency Power Rehabilitation Project. Document of the World Bank, Report No: T7627 – AF. Energy & Infrastructure Unit South Asia Region, 2004. P. 22.

Работу самих уцелевших электростанций осложняло разрушенное состояние распределительной системы и сети подачи электричества. Те электростанции, которые, хотя не на полную мощность, но все же действовали или были в рабочем состоянии, все же из-за отсутствия системы подачи не могли поставлять электроэнергию потребителям или поставляли ее не в полном объеме. Есть данные, что по этим и другим причинам теряется до 40% электричества в год<sup>7</sup>.

При рассмотрении структуры электроэнергетической сети в регионах Афганистана по состоянию на 2002 г. выявляется неравномерность расположения по стране источников энергии и электростанций. Из 475 МВт установленной мощности 300 МВт, или свыше 63%, приходилось на долю Центрального региона, 13% — Северного, 12,5% — Юго-Западного и около 3,5% — Северо-Восточного.

В структуре общего производственного потенциала доля ГЭС составила 55%. Большая часть крупных гидроэлектростанций расположена в Центральном регионе, на его долю приходится до 75% потенциала, следом идут Юго-Западный (14%) и Северо-Восточный (6%). Остальные регионы (Восточно-Центральный, Южный), лишенные источников гидро- и теплоэлектроэнергии, находились в исключительной зависимости от дизельных установок.

Данные табл. 5.4 демонстрируют состояние электрической сети по провинциям, отражая степень ее разрушения: в одних провинциях высоковольтные линии электропередачи не были повреждены (Кандагар, Нангархар, Герат), в других — повреждены в разной степени (Кабул, Гур, Балх), а в третьих — вообще были уничтожены (Парван, Гильменд). Распределительная сеть являет такую же картину: в одних провинциях она не пострадала, в других — вышла из строя либо в результате военных действий, либо по техническим причинам.

Таким образом, совокупная установленная мощность всех электростанций Афганистана даже не достигала 500 МВт, да и то в среднем использовалась только половина существовавшего потенциала, т. е. станции вырабатывали приблизительно 215 МВт, а это в расчете на душу населения — один из самых низких показателей в мире<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Energy Sector Strategy 1387–1391 (2007/08–2012/13). Pillar III, Infrastructure. Kabul, 2008. P. 5.

<sup>8</sup> The Technical and Economic Feasibility of Development of a Gas-Fired Thermal Power Facility in Sheberghan, Afghanistan. Overview. Prepared for The Ministry of Energy and Water under USAID Afghanistan Energy Assistance Program. Volume I. Washington, DC, 2006. P. 1–2.

Таблица 5.4

**Электроэнергетическая сеть Афганистана в 2002 г.**

Провинция	Линии передачи и распределения			Мощность подстанции, кВ-А	
	Сеть, кВ	Изначальная длина линии, км	Оставшаяся длина линии в 2002 г., км	Изначальная	Оставшаяся в 2002 г.,
Кабул	110/15/0,4	524/1.550/2.856	337/750/1300	285 200	170 650
Кандагар	110/20/0,4	219/200/1200	219/200/1200	50 000	25 000
Гильменд	44/3/0,4	58.5/45/85	0/455/85	19 950	19 950
Нангархар	35/6/0,4	43/52/120	43/52/120	15 700	11 400
Парван	6/0,4	60/40	0/30	15 000	Nil
Гори	110/35/6/0,4	142.5/5/115/350	60/5/115/250	37 000	37 000
Балх	110/35/6/0,4	296/41/350/800	256/41/350/800	84 000	84 000
Герат	220/132/20/0,4	100/210/200/–	100/210/200/	140 000	80 000

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 22.

Таблица 5.5

**Динамика производства электроэнергии по видам станций, млн кВт-ч**

Год	ГЭС	ТЭС	ДЭС	Всего
До 1978	258,72	137,18	-	395,9
2002	140,56	15,79	-	156,35
2006	645,9	267,4	3,56	916,86
2007	683,8	266,5	56,96	1007,26
2008	827	246,5	38,92	1112,42
2009	775,5	113,7	47,9	937,1
2010	750,9	141,3	43,9	936,1
2011	595,2	123,6	127,8	846,6
2012	708,6	107,1	67,2	882,9
2013	803,9	108,5	109,9	1022,3
2014	895	81,1	72,9	1049

Источник: Power Sector Strategy for the Afghanistan National Development Strategy (With Focus on Priorization) // Draft Power Sector Strategy for ANDS. 15.04.2007. P. 5; Afghanistan Statistical Yearbook 2008–09. P. 159; 2011–12. P. 172; 2014–15. P. 175.

Процесс восстановления электростанций продолжается до сих пор: на одних объектах ведутся только ремонтные работы, на других — производится замена устаревшего оборудования, третьи пришлось построить заново, а на некоторых несколько лет продолжается реконструкция. ГЭС по-прежнему вырабатывают большую часть мощностей, причем некоторый вклад в общий объем вносят и многочисленные мини-гидроэлектростанции, построенные за последние годы в сельской местности.

Реконструкция распределительной сети и системы подачи вместе с сооружением новых ЛЭП могут привести к росту объема импорта из стран ЦА, которые обладают огромным энергетическим потенциалом и заинтересованы в экспорте своей продукции не только в Афганистан, но и транзитом через афганскую территорию в ЮА и на другие внешние рынки. При этом у государств ЦА тоже пока нет налаженной производственной базы и соответствующей инфраструктуры для экспорта своих энергоресурсов. Об этом свидетельствует отчет 2008 г., подготовленный по итогам конференции министров стран-членов Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС). В отчете говорилось: «Страны ЦАРЭС будут широко сотрудничать, исходя из своих соответствующих энергетических ресурсов и реализуя устойчивые инициативы с обеспечением наименьших издержек. Более того, министры видят ЦА в качестве энергетического центра для соседних стран и более отдаленных рынков. Прогресс в этом направлении носил двойкий характер: явные успехи в разработке и реализации богатых нефтяных ресурсов региона, но весьма малозаметное продвижение вперед по части создания в регионе надежной системы электроснабжения доступного по цене всем сообществам. Энергетическая стратегия ЦАРЭС фокусируется на торговле и транзите энергии, энергетической эффективности и безопасности, обеспечивая базу для более взаимовыгодного подхода к удовлетворению энергетических потребностей»<sup>9</sup>.

Для развития афганской энергетической системы несколько лет назад были предложены программы, многие из которых должны были быть полностью реализованы к 2010 г., но по сей день так и остались не выполненными. В частности, например, на развитие энергетики между 2004 и 2010 гг. планировали потратить 2800 млн долл.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Отчет высокопоставленных официальных лиц для 7-й Министерской конференции по Центральноазиатскому региональному экономическому сотрудничеству. Баку, 2008 г.

<sup>10</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Power sector Technical Annex (Julie M. Fraser (World Bank), Chi Nai Chong (ADB),

В соответствии с «Афганской национальной стратегией развития» и «Афганским соглашением» были определены четыре основные цели развития энергетики Афганистана:

1. Обеспечение электроэнергией 65% домов в главных городах страны.
2. Обеспечение электроэнергией 90% нежилых помещений (учреждений и организаций) в крупных городах и районах страны.
3. Обеспечение электроэнергией 25% домохозяйств в сельских местностях.
4. Покрытие к концу 2010 г. за счет потребителей как минимум 75% общих расходов, связанных с производством и подачей электроэнергии<sup>11</sup>.

Более поздние программы развития энергетики Афганистана составлены с учетом упущений в предыдущих планах, в частности, намечалось к 2010 г. подключить к электрическим сетям до 730 тыс. новых потребителей. Другими словами, обеспеченность электроэнергией в городских районах намеревались увеличить с 27% до 77 и до 90% к 2015 г. По всей стране к 2015 г., согласно этому плану, электроэнергия должна была стать доступной 33% потребителей<sup>12</sup>.

За годы конфликта пострадала не только материальная база энергетики, но была разрушена система ее управления, появился дефицит в кадрах. Чтобы в новых условиях управлять энергетическим сектором, правительство учредило 5 автономных предприятий, которые взаимосвязаны и подчинены министерству энергетики и водных ресурсов. Это:

- «Да Афганистан Брешна Моассесэ» — ДАМБ (**Da Afghanistan Breshna Moassassa**). Контролирует производство, подачу и распределение электричества.
- «Спингар констракшн юнит» — СКЮ (**Spinghar Construction Unit**). Отвечает за электростанции, подстанции и строительные работы, ведущиеся в энергетическом секторе.
- «Пауэр констракцион юнит» (**Power Construction Unit**). Куратору ЛЭП и подстанции.

---

Pedro E. Sanchez (World Bank), Anthony Sparkes (World Bank), Axel Werner (Ministry of Water and Power), Eugene McCarthy (Ministry of Finance). Kabul, January 2004. P. 4.

<sup>11</sup> Afghanistan Energy Supply Has Increased but An Updated Master Plan is Needed and Delays and Sustainability Concerns Remain. Special Inspector General for Afghanistan Reconstruction, AUDIT-10-4 Energy Sector. 15.01.2010. P. 2; Energy Sector Strategy 1387–1391 (2007/08–2012/13). Pillar III, Infrastructure. Kabul, 2008. P. 6.

<sup>12</sup> Power Sector Strategy for the Afghanistan National Development Strategy (With Focus on Priorization). Draft Power Sector Strategy for ANDS, 15.04.2007. P. 2.

- «Консалтинговое управление водного и энергетического проектирования» (**Water And Power Engineering Consultancy Authority**). Ведает проектированием новых станций, ЛЭП и распределительной системы. Управление уже превратилось в отдел министерства энергетики.
- «Центр исследования и развития новых и возобновляемых источников энергии» (**New and Renewable Energy Research and Development Centre**). Ведет разработки, связанные с развитием возобновляемой энергии<sup>13</sup>.

Как следует из выводов экспертов ВБ в 2004 г., у компании ДАБМ не было необходимых экономических возможностей для оказания услуг на более высоком уровне качества. Хотя ДАМБ — формально самостоятельная организация, экономически она зависит от бюджета министерства вод и энергетики и при этом имеет очень большой штат сотрудников — свыше 7 тысяч<sup>14</sup>.

На пути развивающейся энергетики Афганистана стоит много всевозможных проблем. Это, в частности, низкая платёжеспособность потребителей и тотальная коррупция среди работников разных учреждений и служб. Особая ситуация — в сельских местностях, где население в массе своей не может оплачивать пользование электричеством. Программа электрификации села не имеет в виду создание новых рабочих мест — она рассчитана на возможности тех состоятельных сельских хозяйств, которые нуждаются в электроэнергии<sup>15</sup>.

В апреле 2005 г. АБР заявил о предоставлении 50 млн долл. на реализацию проекта электрификации сельских местностей Афганистана. Из этой суммы 26,5 млн долл. чистых кредитов предусматривались для восстановления сети линий электропередачи и 23,5 млн — в виде гранта на восстановление и реконструкцию подстанций, а также низковольтных ЛЭП. В рамках проекта было намечено до 2008 г. обеспечить электричеством 1,2 млн человек<sup>16</sup>.

---

<sup>13</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Power sector Technical Annex (Julie M. Fraser (World Bank)...P. 7; Afghanistan: Preparing the National Power Transmission Grid Project. Asian Development Bank, Project Number: 37118-01, Final Report. Prepared by: Michael Breckon. et. al. Maunsell Ltd. Auckland, New Zealand In association with Afghan Engineering Consultants. Kabul, January 2006. P. 10.

<sup>14</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 2.

<sup>15</sup> Energy Sector Strategy 1387-1391 (2007/08-2012/13). Pillar III, Infrastructure. Kabul, 2008. P. 2-3.

<sup>16</sup> \$50m ADB aid for Afghan power project. <http://www.afghanmania.com/en/news/0,news,4295,00.html>



Таблица 5.6

**Семилетняя программа развития энергетики:  
2004–2010 гг., млн долл.**

Статья	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Всего
Производство электроэнергии	39,5	104	110,8	139,6	156	164	126	839,9
Система подачи электроэнергии	9,5	128,3	106	27,9	30	47	37.1	385,8
Распределительная сеть	15	55	55	50	75	75	75	400
Техническая поддержка	13,1	10,9	8	5	5	5	5	52
Текущие расходы	9	9	24,7					42,7
Всего	86,1	307,2	304,5	222,5	266	291	243,1	1720,4

Источник: Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Power sector Technical Annex (Julie M. Fraser (World Bank)... P. 16.

Как видно из данных табл. 5.6, Афганистан собирался поднять электроэнергетику до желаемого уровня. Однако по истечении сроков выяснилось, что поставленные задачи не решены. Американские эксперты, изучив показатели реализации планов развития афганской энергетики, заключили, что «амбициозные цели», которые были поставлены перед энергетическим сектором Афганистана, не удастся достигнуть в установленные сроки. «Афганистану не хватает текущего генерального плана развития энергетического сектора, с установлением приоритетов, сроков и стоимости во взаимодействии с целями энергетического сектора. По мнению сотрудников АМР США, трудно определить стратегические приоритеты афганского правительства, и между различными афганскими чиновниками они часто различаются»<sup>17</sup>.

Действительно, в Генеральном плане развития афганской энергетики, разработанном при финансовой помощи АБР, в частности, не были учтены многие факторы. Например, как справедливо указали американские эксперты, согласно принятому плану, к 2007 г. Кабулу должно было потребоваться 185–200 МВт электроэнергии, однако с момента постановки такой задачи население города намного увеличилось, а это не было учтено<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Afghanistan Energy Supply Has Increased but An Updated Master Plan... P. 3.

<sup>18</sup> Там же.

Кроме того, результат реализации фактически предоставленной донорами немалой финансовой помощи оказался несоизмеримо скромным. Только США на эти цели потратили свыше 732 млн долл., из которых с 2002 г. было выделено около 700 млн только по линии АМР<sup>19</sup>.

В целом же в первое десятилетие XXI века в развитии энергетики Афганистана достигнуты некоторые успехи. В 2001 г. суммарная установленная мощность всех электростанций страны составляла 430 МВт, по состоянию же на сентябрь 2009 г. она увеличилась более чем в два раза — до 1028,5 МВт. Что касается выработки электроэнергии, то к августу 2009 г. страна производила и импортировала 1893,7 млн кВт-ч, а к 2011 г. — уже 3578,5 млн и 3710,8 — в 2014 г.<sup>20</sup>

Однако в Афганистане далеко не полностью используется потенциал действующих электростанций. Об этом свидетельствуют следующие цифры, относящиеся к 2007 г.: тогда общая установленная мощность всех генераторов оценивалась в 769 МВт, но фактически вырабатывалось 464 МВт<sup>21</sup>, т. е. мощности использовались только на 60%.

На качестве работы самого министерства энергетики отчасти сказывается и нехватка квалифицированных специалистов. Главная причина этого — низкий уровень заработной платы в государственных учреждениях и относительно высокий — в других, прежде всего частных и международных организациях. Месячная зарплата инженеров, работающих в отделах министерства энергетики, варьируется от 44 до 100 долл., тогда как в частном секторе или НПО недавние выпускники-инженеры имеют возможность зарабатывать как минимум 800 долл. в месяц. У министерства энергетики нет способов поощрения специалистов или привлечения новых на работу. Единственное, чем можно привлечь молодых людей с дипломом вуза — перспектива практики в США<sup>22</sup>.

Внутренний энергетический потенциал Афганистана, его гидро- и углеводородные ресурсы, позволяют ему удовлетворить отчасти нужды населения и экономики в электричестве. Однако зависимость от импорта электричества из соседних стран остается, причем ввоз подчас обходится дешевле, чем собственное производство. В целом, по некоторым

---

<sup>19</sup> Там же, С. 2.

<sup>20</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2011–12. С. 174.

<sup>21</sup> Power Sector Strategy for the Afghanistan National Development Strategy (With Focus on Priorization). Draft Power Sector Strategy for ANDS. April 15, 2007. P. 2.

<sup>22</sup> Capacity Development for Irrigation and Water Resources Management, TA-4716 (AFG). TA Consultant's Final Report, December 2008. P. 5.

подсчетам, совокупный гидроэнергетический потенциал Афганистана может составить до 23 тыс. МВт, из которых 18 тыс. — это возможности рек Пяндж и Амударья, 1,8 тыс. — реки Кокча и 3,2 тыс. — реки Кабул<sup>23</sup>.

## Электроэнергетика в регионах страны

Состояние энергетики Афганистана в разных районах страны за последние 10 лет отражено в материалах экспертов международных организаций и заключениях афганских специалистов, наглядно показывающих, что к моменту свержения власти талибов почти вся система пришла в негодность.

В каждой провинции уровень развития электроэнергетики виден по обеспеченности административных центров электричеством, хотя кое-где в отдаленных районах существуют автономные мини-ГЭС. С учетом этого при изучении нынешнего состояния отрасли по регионам и провинциям первоочередное внимание будет обращено на главные города и экономические центры.

### *Северо-Восток*

Северо-Восток Афганистана за весь период гражданской войны только временами превращался в поле борьбы между крупными группировками или партиями, а все остальное время в отличие от Юга и Юго-Востока там происходили небольшие стычки, пока боевики ДТ во второй половине 90-х гг. не начали наступление в этом направлении. Несмотря на такую относительно спокойную военно-политическую обстановку, к 2002 г. в четырех провинциях региона электроэнергия вырабатывалась в ограниченных объемах, а по данным ВБ, к 2004 г. дополнительно к уцелевшим электростанциям в провинциях Бадахшан и Тахар было установлено еще 2 дизельных генератора.

Автор этих строк во время поездки в провинции Бадахшан в августе 2002 г. наблюдал, что в уездах Ишкашим и Зебак только в офисах организаций «Фокус» и ВПП ООН, а также у местных влиятельных полевых командиров работали маломощные дизельные установки, электричества не было ни в уездных административных учреждениях, ни в пунктах размещения местной полиции и пограничной службы.

---

<sup>23</sup> Afghanistan's environment 2008. United Nations Environment Programme. P. 26.

Таблица 5.7

**Электростанции Северо-Востока**

Название и тип станции	Год пуска	Количество турбин	Установленная мощность, кВт	Провинция
ГЭС «Пули-Хумри I»	1941	3	4800	Баглан
ГЭС «Ханабад»	1950	3	1740	Кундуз
ГЭС «Пули-Хумри II»	1964	3	9000	Баглан
ГЭС «Файзабад»	1984	3	255	Бадахшан
Мини-ГЭС «Бахарак»	1986	2	200	Бадахшан
ДЭС «Тахар»	2003	1	500	Тахар
ДЭС «Файзабад»	2004	1	500	Бадахшан

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million. P. 23.

Как видно из табл. 5.7, в огромном регионе, состоявшем из четырех провинций — Баглан, Бадахшан, Кундуз и Тахар, — за 80 лет независимости страны было построено всего несколько маленьких электростанций. Более того, эти станции работали, как правило, только наполовину установленной мощности, либо вообще по разным причинам вышли из строя. Поскольку страна не производит нефтепродуктов, — горючее для дизельных генераторов иногда достается с большим трудом и по высоким ценам.

Табл. 5.7 также показывает, что регион обладал мини- и средними гидроэлектростанциями, самые маленькие из которых были построены в провинции Бадахшан, но даже они все вышли из строя. Так, ГЭС «Файзабад», построенная в 1984 г. при технической и экономической помощи Индии, состоит из 3 турбин, мощностью 0,085 МВт. Поскольку станция небольшая, изначально ее предназначили для обеспечения электричеством административного центра провинции Бадахшан — г. Файзабад. За военные годы на станции не было проведено ни текущего, ни тем более капитального ремонта, в результате все турбины из-за отсутствия запасных частей к моменту исследования не функционировали. Новые власти, чтобы частично обеспечить электроэнергией нужды города, а также представительства международных организаций, в 2004 г. при финансовой поддержке Великобритании установили дизельный генератор мощностью 500 кВт<sup>24</sup>.

Отметим, что провинция Бадахшан, в частности г. Файзабад, не располагает какими-либо объектами производственного назначе-

<sup>24</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 23.

ния. Здесь в ближайшие годы, возможно, будет достаточно построить небольшие электростанции для удовлетворения нужд населения и административных учреждений, а в перспективе, если в окрестностях появятся горнодобывающие или другие промышленные предприятия, возможно строительство более крупных энергетических объектов. Строительство небольших новых, но относительно крупных по меркам провинции электростанций, таких, как ГЭС мощностью 12 МВт, построенная в Файзабаде с помощью российской компании «ИНСЭТ» в 2009 г.<sup>25</sup>, может заметно изменить существующую картину. Дело в том, что в этих высокогорных регионах при дефиците древесины жители остро нуждаются в электроэнергии.

Другая мини-ГЭС в провинции Бадахшан — «Бахарак», чуть меньшая по мощности, из-за отсутствия запчастей также перестала функционировать. Ее восстановлением занимался Фонд Ага-хана<sup>26</sup>.

Комплексная программа развития энергетики Афганистана включает долгосрочные проекты использования водных ресурсов провинции Бадахшан, в частности, сооружение ГЭС в верхнем течении реки Кокча стоимостью в 1,1 млрд долл. и общей производственной мощностью 1900 МВт<sup>27</sup>. Однако в этих краях, а именно в таких высокогорных районах, как Дарваз, Шугнан, Бахарак продолжать строить мини-ГЭС, видимо, более целесообразно.

Более крупные по местным масштабам электростанции, расположенные в промышленных районах разных провинций и снабжавшие электричеством в первую очередь предприятия, в годы правления талибов пострадали не меньше, чем другие объекты, но главная беда станций в том, что их оборудование морально устарело. ГЭС «Пули-Хумри I» была полностью разрушена за годы войны, а из 3 турбин «Пули-Хумри II» продолжала работать только одна. ГЭС «Ханабад» еще в 1990 г. была выведена из строя<sup>28</sup>.

Итак, в регионе, некогда считавшемся в стране одним из экономически передовых, к 2002 г. фактически ни одна электростанция из уцелевших должным образом не функционировала. Судя по сообщениям афганских источников, за последние годы электростанциям региона

---

<sup>25</sup> Российско-афганское торгово-экономическое сотрудничество (справочная информация). 27.02.2009, URL:[www.mid.ru](http://www.mid.ru)

<sup>26</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 23.

<sup>27</sup> Main Investment Opportunities In Afghanistan.  
URL:<http://www.aisa.org.af/files/investmentopp/english/Energy.pdf>

<sup>28</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 23.

не уделялось достаточно внимания. В частности, летом 2010 г. местные власти и руководство текстильной фабрики Пули-Хумри говорили о катастрофическом состоянии резервуара ГЭС «Пули-Хумри I», который пострадал в результате селевых потоков и нуждался в экстренном ремонте. Руководство электростанции предупредило, что с разрушением плотины может выйти из строя также плотина ГЭС «Пули-Хумри II», и тогда 80% жителей города лишатся электричества. В том же году американские военные специалисты провели обследование объекта, но до практических мер дело не дошло<sup>29</sup>. Только в августе 2011 г. был проведен ремонт одной из трех турбин электростанции<sup>30</sup>.

Оборудование ГЭС «Пули-Хумри II» полностью износилось, но средств на обновление станции нет. Платить за электроэнергию подчас не в состоянии не только физические лица, но и предприятия. В конце 2011 г. в провинции Баглан задолженность государственных учреждений, фабрик и других производственных единиц со времени свержения режима талибов достигала 200 млн афгани, в том числе 5 млн был должен офис губернатора, 3 — отдел полиции, 3 — муниципалитет города Баглан, 75 млн — Пули-Хумринский цементный завод, 35 — компания «Afghan Coal». Были и другие учреждения, задолжавшие электрикам по несколько сотен тысяч афгани<sup>31</sup>.

Но это лишь небольшая часть неотложных проблем афганской энергетики в целом и региона в частности. К 2002 г. в разрушенном состоянии находилась и распределительная система электроэнергии, крупные и средние подстанции большей частью нуждались в капитальном ремонте, а некоторые из них не подлежали восстановлению.

Одна из 4 главных подстанций Северо-Востока — «Баглан», питавшаяся электроэнергией от ГЭС «Пули-Хумри II» через ЛЭП Пули-Хумри — Кундуз, в ходе войны была полностью разрушена. Подстанция «Кундуз-старая», работавшая от ЛЭП «Пули-Хумри II», была выведена из строя. Подстанция «Кундуз-новая», состоявшая из 2 трансформаторов мощностью 16 МВА, в отличие от указанных выше была построена для импорта электроэнергии из Таджикистана.

---

<sup>29</sup> شبکه تولید برق پلخمری در معرض نابودی قرار دارد (на грани разрушения). 06.06.2010, URL: [www.pajhwok.com](http://www.pajhwok.com)

<sup>30</sup> یک توربین دستگاه تولید برق نساجی افغان پلخمری فعال گردید (Заработала одна турбина ГЭС текстильной фабрики Пули-Хумри). 05.08.2011, URL: <http://payamerooz.net>

<sup>31</sup> ادارات و فابریکات بغلان بیش از ۲۰۰ میلیون افغانی فیس برق را پرداخت نکرده اند (Организации и фабрики города Баглан за электроэнергию не заплатили свыше 200 млн афгани). 18.12.2011, URL: [www.pajhwok.com](http://www.pajhwok.com)

После достижения предварительных договоренностей о возобновлении подачи электричества из этой республики еще в 2003 г. министерство вод и энергетики Афганистана восстановило ЛЭП и подстанцию за счет государства. Подстанция «Спинзар» находилась в рабочем состоянии, однако ЛЭП Ханабад – Спинзар была разрушена.

Таблица 5.8

### Подстанции Северо-Востока

Название	Мощность, МВА	Напряжение, кВ
«Баглан»	1,8	35/6
«Кундуз-старая»	3,2	35/6
«Кундуз-новая»	32	110/35/6
«Спинзар»	1,6	20/6

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 23.

Таким образом, даже при наличии в регионе электроэнергетики распределительная система не могла функционировать из-за нарушений в системе подачи, которая и до 90-х годов нуждалась в обновлении. Существовавшие высоковольтные ЛЭП пострадали не меньше, чем другие системы отрасли.

Таблица 5.9

### ЛЭП Северо-Востока

Название ЛЭП	Длина ЛЭП, км	Напряжение, кВ
Таджикистан – Кундуз	60	110
Новая подстанция – Старая подстанция	5	35
Пули-Хумри – Кундуз	82,4	110

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 24.

ЛЭП между новой и старой подстанциями длиной в 5 км была разрушена частично, а линия Пули-Хумри – Кундуз – полностью. Эксперты ВБ подсчитали, что на ее восстановление необходимо 8 млн долл., тогда мощность ЛЭП может увеличиться до 200 кВ и это позволит обеспечить электричеством Баглан и прилегающие к нему районы<sup>32</sup>.

<sup>32</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 24.

В целом распределительная сеть региона общей протяженностью 333 км, была разрушена на 60%. Оставшиеся сети подразделяются на две части: Багланскую и Кундузскую.

Багланская сеть длиной в 183 км ранее включала 50 трансформаторов, 30 из которых во время войны полностью были выведены из строя. Кундузская сеть состояла из 32 км линий напряжением 20 кВ и 118 км — 6/10,4 кВ. Здесь степень разрушения была относительно ниже: из 44 трансформаторов разбитыми оказались 18, и восстановительные работы на некоторых пострадавших ЛЭП начались уже в 2003 г.

Ввиду того что все необходимое для развития афганской экономики, в частности энергетического хозяйства приобретает за границей, строительство объектов обходится дорого. Например, согласно проекту, разработанному АБР, строительство ЛЭП Кундуз — Талукан общей протяженностью 72 км потребует 164 млн долл.<sup>33</sup>, т. е. каждый километр обойдется более чем в 2 млн.

### *Север*

На Севере Афганистана (провинции Балх, Джаузджан, Саманган и Фарьяб) электричество производится исключительно тепловыми и дизельными станциями. Север богат нефтью, газом, но здесь нет ГЭС. В 2004 г. в Мазари-Шарифе действовала ТЭС, принадлежавшая заводу азотных удобрений, и обеспечивавшая также электричеством сам город. Она, однако, работала не на полную мощность из-за износа оборудования. Кроме того, две другие ТЭС — «Ходжа-Гутердак» и «Джаркудук» мощностью 2 и 2,5 МВт, предназначенные для обеспечения энергией предприятий добычи газа, хотя и находились в рабочем состоянии, но долгое время не ремонтировались, что привело к снижению их коэффициента полезного действия.

Так как регион не мог полностью обеспечить себя электричеством, то несмотря на дороговизну нефтепродуктов, в 2003–2004 гг. в ряде крупных населенных пунктов были смонтированы дизельные станции. Кое-где, например, в г. Маймана, прежние износившиеся дизельные установки были заменены новыми<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> Islamic Republic of Afghanistan: Multitranchise Financing Facility for the Energy Sector Development Program. North East Power System 220 kV Transmission Line: Kunduz — Taloqan. Prepared by Da Afghanistan Breshna Sherkat (DABS), Islamic Republic of Afghanistan. (Draft for Consultation). ADB, November 2008. P. 4.

<sup>34</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 25–26.



Таблица 5.10

**Новые ДЭС**

Название ДЭС	Страна-строитель	Год пуска	Кол-во генераторов	Мощность, кВт	Место-нахождение
«Маймана»	Англия	2003	2	1000	Маймана
«Саманган»	США	2004	1	1000	Айбак
«Хульм»	Англия	2004	1	500	Хульм

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 25.

Таким образом, совокупная установленная мощность двух ТЭС Севера составила 52,5 МВт, а с появлением трех новых дизельных станций увеличилась до 55 МВт. Раньше в этих условиях часть спроса провинций на электроэнергию удовлетворялась за счет импорта из соседних Узбекистана и Туркменистана, которые, восстановив существовавшие или построив новые высоковольтные ЛЭП, возобновили подачу электричества во многие города и районы афганского Севера.

Самая крупная электростанция региона ТЭС «Мазари-Шариф», предназначенная для обслуживания нужд завода азотных удобрений, все еще остается без внимания властей и стран-доноров. По данным руководства завода, в 2009 г. на ТЭС работали лишь 2 из 4 турбин: они выработали 12 МВт<sup>35</sup>, а в январе 2012 г. — 14<sup>36</sup>. Только в середине 2011 г. министерство горных дел и промышленности Афганистана подписало соглашение с посольством США о восстановлении завода азотных удобрений, на которое планировалось потратить 85 млн долл. Наибольшую часть этой суммы обязались предоставить США и НАТО, а остальные средства предполагало выплатить из своего бюджета развития само министерство. Договор предусматривал строительство газопровода от месторождения в Шибиргане до завода, а оттуда — на промышленные предприятия города, а также восстановление электростанции<sup>37</sup>. Строительство газопровода Шибирган — Мазари-Шариф началось в июле 2015 г.<sup>38</sup>

<sup>35</sup> کارخانه کود و برق مزار شریف در آستانه سقوط قرار دارد (Завод азотных удобрений Мазари-Шарифа находится на грани разрушения). URL:www.rahenejatdaily.com

<sup>36</sup> فابریکه کود و برق نیاز به بازسازی دارد (Завод азотных удобрений нуждается в восстановлении). 21.01.2012, URL:www.roznews.com

<sup>37</sup> کارخانه کودبرق مزار شریف دوباره بازسازی می گردد (Завод азотных удобрений Мазари-Шарифа вторично восстанавливается). 14.06.2011, URL:www.afghanpaper.com

<sup>38</sup> ۱۳ با حضور وزیر معادن، کار تمدید پروژه پایپ لاین گاز از شبرغان — مزار شریف آغاز شد (В присутствии министра горных дел начался процесс реализации ۱۳ سرطان ۱۳۹۴)

Наряду с существующей ТЭС в районе Джар-кудук (Шибирган) на основе природного газа планируется построить новую крупную ТЭС мощностью 100 МВт, сметная стоимость которой составит 110 млн долл.<sup>39</sup> Этот проект, однако, имеет ряд недостатков<sup>40</sup>, прежде всего — то, что энергия в данном случае будет стоить 0,05 долл. за кВт-ч, — дороже, чем покупать электричество ГЭС у соседних стран ЦА (которые к тому же пока предоставляют его по льготным тарифам)<sup>41</sup>.

Таблица 5.11

### Подстанции Северного региона

Подстанция	Мощность, МВА	Напряжение, кВ
«Андхой»	10	110/6
«Мазари-Шариф, Старая»	8	35/6
«Балх»	2	35/6
«Мазари-Шариф, Новая»	32	110/35/6
«Джаузджан»	32	110/35/6
Хульм	126	220/110/10

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 26.

Разработан проект комплексного развития газовых месторождений района, в котором предусмотрено построить ТЭС. В отчете АМР США относительно развития месторождения газа в Шибиргане, говорится: «...Цель данного проекта — привлечение квалифицированных, серьезных и способных инвесторов, которые будут развивать рациональную поставку газа из существующих скважин газовых месторождений Шибиргана, построят и запустят электростанцию

проекта газопровода Шибирган — Мазари-Шариф). [www.darinews.com](http://www.darinews.com)

<sup>39</sup> О деталях данного проекта подробнее см.: Feasibility Study for the Development of a Gas Fired Thermal Power Facility in Sheberghan. Advanced Engineering Associates International, Afghanistan Energy Assistance Project AEAI Project N. 1101 Consolidated Report. June 2005; The Technical and Economic Feasibility of Development of a Gas-Fired Thermal Power Facility in Sheberghan, Afghanistan. Overview. Prepared for The Ministry of Energy and Water under USAID Afghanistan Energy Assistance Program. Volume I–IV. Washington, DC, 2006.

<sup>40</sup> См.: Sheberghan Gas Field Development Project. Risk Analysis Report. 23.05.2010.

<sup>41</sup> Sheberghan Gas Field Development Project (SGFDP). Preliminary Roadmap Report, Advanced Engineering Associates International, Inc. (AEAI). Washington, 18.04.2010. P. 11: 15.

мощностью 100–150 МВт на основе газа вблизи района Шибирган провинции Джаузджан»<sup>42</sup>.

До войны в провинциях Севера были установлены несколько крупных по афганским меркам подстанций, распределявших электроэнергию как внутреннего производства, так и импортируемую из ЦА. Все подстанции, за исключением «Хульм», к 2004 г. находились в рабочем состоянии, но каждая из них тем не менее в той или иной степени нуждалась в ремонте или обновлении оборудования. Подстанция «Хульм», предназначенная для распределения электроэнергии, импортируемой из Узбекистана, была полностью разрушена. Между тем она была для региона очень важна, так как обслуживала такие многонаселенные пункты, как Мазари-Шариф, Хульм, Джаузджан и Балх<sup>43</sup>.

Часть ЛЭП региона не пострадала, другая – выведена из строя. Состояние ЛЭП, соединявших завод азотных удобрений с Балхом и Мазари-Шарифом, «Новую» и «Старую» подстанции Мазари-Шарифа, а также линии электропередачи Мазари-Шариф – Джаузджан вполне удовлетворительно. Зато ЛЭП Узбекистан – Хульм полностью разрушена, а 49-километровая линия Хульм – Мазари-Шариф почти вся (45 км) уничтожена.

Таблица 5.12

### Система подачи электроэнергии в Северном регионе

ЛЭП между пунктами	Длина, км	Напряжение, кВ
Завод азотных удобрений – Балх	14,2	35
Завод азотных удобрений – Мазари-Шариф	17,5	35
Узбекистан – Хульм (двухфазная)	71	220
Хульм – Мазари-Шариф (двухфазная)	49	110
Новая подстанция – Старая подстанция	9,3	35
Мазари-Шариф – Джаузджан	142	110
Туркменистан – Андхой	42	110
Андхой – Джаузджан	72	110

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 27.

<sup>42</sup> Sheberghan Gas Field Development Project (SGFDP). Preliminary Roadmap Report... P. 1; دو نېروگانه تولید برق گازی در شمال کشور ساخته خواهد شد; 3 جدی 1390 (На севере страны построят две газовые ТЭС). URL:www.afghanistan-iim.com

<sup>43</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 26.

По данным того же источника, три распределительные системы Севера общей длиной 375 км были разрушены на 30% (т. е. 135 км), а из 65 имевшихся трансформаторов 15 были выведены из строя<sup>44</sup>. Эти цифры говорят о том, что параллельно с восстановлением старых и строительством новых электростанций, в частности ТЭС в Шибиргане, здесь пришлось работать и над усовершенствованием и развитием системы подачи в распределительной сети.

Пока страна не начала разрабатывать внутренние источники энергии, регион получает электричество из соседних государств. Для этого была восстановлена и усовершенствована соответствующая инфраструктура. До 2005 г. Мазари-Шариф, например, снабжался электроэнергией из Узбекистана по однофазной ЛЭП-110 кВ, которая была частично разрушена. АБР предоставил кредит для превращения ее в двухфазную ЛЭП-220, благодаря чему импорт электричества увеличился до 150 МВт<sup>45</sup>.

## *Запад*

На Западе Афганистана в провинциях Герат, Бадгис и Фарах до войны работали: одна мини-ГЭС, построенная в 1936 г., и несколько дизельных станций.

*Таблица 5.13*

### **Электростанции Западного региона**

<b>Станция</b>	<b>Тип</b>	<b>Год пуска</b>	<b>Установленная мощность, кВт</b>	<b>Район</b>
«Чальварча»	ГЭС	1936	80	Энджел
«Герат»	ДЭС	1964–1979	3400	Герат
«Бадгис»	ДЭС	1970–1983	530	Бадгис
«Фарах»	ДЭС	1970–1981	10000	Фарах
«Кала-е Нау»	ДЭС	2004	500	Бадгис

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 28.

Мини-ГЭС «Чальварча», которая была построена на канале, отведенном от р. Харкод, и обеспечивала окрестные районы электричеством, в середине 90-х гг. была выведена из строя. Только в Бадгисе

<sup>44</sup> Там же. С. 27.

<sup>45</sup> Feasibility Study for the Development of a Gas Fired Thermal Power Facility in Sheberghan. Advanced Engineering... P. 22.

к 2004 г. с помощью ВВ была установлена одна ДЭС<sup>46</sup>. Все электросети Герата, состоявшие в совокупности из 20 дизельных генераторов, к 2002 г. по разным причинам не действовали, а сам г. Герат к 2003 г. импортировал электричество из соседнего Ирана (40 млн кВт-ч)<sup>47</sup> и из Туркменистана (20 млн)<sup>48</sup>. По данным 2012 г., объем спроса провинции на электроэнергию оценивался в 150 млн<sup>49</sup> МВт.

В провинции Герат идет строительство плотины Сальма. Это крупнейший национальный проект, который предусматривает кроме орошения земель также установку ГЭС для снабжения электричеством части прилегающих районов. По данным афганской печати, в настоящее время лишь 60% жителей Герата, пользующихся электроэнергией, получают ее из Ирана и Туркменистана, а ввод в действие этой станции позволит обеспечить электричеством остальное население провинции. Пока, однако, попытки Афганистана уменьшить свою зависимость от импорта электроэнергии благодаря введению в эксплуатацию такого рода объектов<sup>50</sup> не привели к ощутимым результатам.

В других провинциях установили дизельные генераторы, но это не выход из положения, поскольку топливо для них импортируется, а оно дорожает и, значит, повышается стоимость 1 киловатта, не говоря о том, что приостановка поставок горючего в любой момент может привести к сбою в работе агрегата или к его остановке.

Например, дизельная установка мощностью 550 кВт была введена в действие в 2006 г. при финансовой помощи Испании в Кала-е Нау — административном центре провинции Бадгис для обеспечения 3 тыс. домов города электроэнергией. Жители, не имея денег для приобретения дорогостоящего электричества, не подключались к сети, но надеялись, что после установки нового генератора стоимость электричества понизится втрое — с 30 до 10 афгани за киловатт<sup>51</sup>. Однако снабжение электричеством за прошедшее время ухудшилось, а электроэнергия, вопреки ожиданиям горожан, подорожала

<sup>46</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 28.

<sup>47</sup> Там же.

<sup>48</sup> طرح استفاده از انرژی باد در تولید برق هرات (План использования энергии ветра для производства электричества в Герате). 19.01.2012, URL:<http://kohandazh.com>

<sup>49</sup> Там же.

<sup>50</sup> بند سلما تا اواخر 1391 تکمیل خواهد شد؟ (Будет ли завершено строительство плотины Сальма до конца 1391 (2011/12) года?). URL:<http://tkg.af>

<sup>51</sup> مشکل برق شهریان قلعه نو مرفوع خواهد شد (Проблема электричества жителей Кала-и Нау будет решена). 02.01.2006, URL:[www.pajhwok.com](http://www.pajhwok.com)

и составила 50 афгани (1 доллар США) за киловатт. Что касается ежемесячных расходов домохозяйств, то по информации одного из жителей Кала-и Нау, в месяц на электричество он тратит 1,5 тыс. афгани, т.е. примерно 30 долл. Администратор городской электросети, объясняя причины высокой стоимости, сказал, что это вынужденная мера, необходимая для пополнения бюджета местной энергетической компании<sup>52</sup>. Принимая во внимание то, что в массе своей афганское население живет за чертой бедности, понятно, что при столь высоких ценах люди воздерживаются от потребления электричества.

В регионе, который не производил и не импортировал электроэнергию в больших объемах, не было высоковольтных линий. Только в последние годы для импорта электричества из соседних Ирана и Туркменистана были построены высоковольтные ЛЭП. В мае 2004 г. была завершена реконструкция новой ЛЭП-220 кВ из Туркменистана в Герат с двумя подстанциями мощностью 2x40 МВА соответственно<sup>53</sup>.

Распределительная сеть Запада (которая состояла только из сети Герата) за прошедшие годы была наполовину разрушена<sup>54</sup>. После строительства ЛЭП из соседних стран многие районы Запада были обеспечены системой подачи электричества и распределительной сетью.

### *Восточно-Центральный*

Восточно-Центральный регион, согласно прежнему административному делению, включал провинции Гур и Бамиан. Высокогорный регион, где в некоторых местах можно было бы установить небольшие гидроагрегаты, тем не менее использует только дизельные генераторы.

Сеть дизельных установок провинции Бамиан состояла из старых мелких электрогенераторов, нуждавшихся в капитальном ремонте или замене, поэтому к 2003 г. ее совокупная мощность составляла около 60 кВт. Только в 2004 г. одна новая ДЭС мощностью 500 кВт была установлена в Бамиане. В административном центре провинции Гур прежде работали 2 ДЭС, но обе за последние годы вышли из строя и не подлежали восстановлению. Лишь в 2003 г. установили одну новую ДЭС мощностью 500 кВт. В силу всего этого в Восточно-Центральном регионе, как и на Западе страны, высоковольтных ЛЭП не было.

---

<sup>52</sup> باشنده گان مرکز بادغيس از نعمت برق محروم شدند (Жители центра Бадгис остались без электричества). 04.12.2011, URL:www.pajhwok.com

<sup>53</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 8–29.

<sup>54</sup> Там же. С. 29.

Таблица 5.14

**Электростанции Восточно-Центрального региона**

Провинция	Тип станции	Всего станций	Год	Мощность, кВт
Бамиан	ДЭС	4	1972	700
Бамиан	ДЭС	1	2004	500
Гур	ДЭС	2	1980	300
Гур	ДЭС	1	2003	500

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 29.

В перспективе в этих провинциях строительство относительно крупных электростанций не предусматривается, а на развитие горно-добывающей и других видов промышленности дешевле импортировать электроэнергию из соседних стран. Хотя благодаря помощи Норвегии и Фонда Ага-хана<sup>55</sup>, а также других доноров были установлены новые дизельные генераторы, однако распределительной системы, которой должны заниматься соответствующие государственные ведомства, в 2011 г. все еще не было<sup>56</sup>.

Еще во времена М. Дауда в районе Бамиана в 17 км от провинциального центра началось возведение плотины «Тупчи», но в связи с последующими событиями в стране работы надолго остановились и только в 2010 г. возобновились при финансовой помощи АМР США. Проект, который оценивается в 5 млн долл., позволяет построить электростанцию мощностью 750 кВт, способную обеспечить электроэнергией не только домохозяйства Центра, но и все государственные учреждения, школы и клиники<sup>57</sup>.

Аналогичная ситуация сложилась и в провинции Гур, где основную статью расходов семейного бюджета жителей составляет электроэнергия. Работник административного органа местной власти в месяц

<sup>55</sup> Electric project launched in Bamiyan. 14.06.2011, URL:www.pajhwok.com

<sup>56</sup> مردم باميان عليه تاريخي فرياد زدند (Жители Бамиана жалуются на отсутствие электричества) URL:http://wahdat.net/m/?p=v2&i=6201; نصب چراغ نفتی در چهارراهی در باميان در اعتراض به نبود برق (В Бамиане жители в знак протеста против отсутствия электроэнергии на перекрестке установили масляные лампы). 01.05.2011, URL:www.bbc.co.uk

<sup>57</sup> بند برق در باميان , 1389 ثور 14 (Плотина в Бамиане), URL:http://afghanistan-iim.com; Afghanistan Clean Energy Program. Bamiyan Mission Field Assessment (April 29 – May 5, 2010). Report on Topchi Mini Hydro (Bamiyan) Survey. Afghanistan Clean Energy Program (ACEP), April 2010.

получает 3 тыс. афгани, а 1 киловатт электроэнергии дизельных станций стоит 60 афгани<sup>58</sup> — выше, чем в провинции Бадгис. Таким образом, при употреблении 80 кВт электричества в месяц затраты составят 4800 афгани. Гидроэнергетические ресурсы провинции Гур позволяют ей с привлечением внешней финансовой и технической помощи построить ряд мини-ГЭС, что принесло бы больше выгод населению и самой отрасли, чем дизельные установки. Только осенью 2011 г., согласно программе развития ООН, было принято решение построить 8 мини-ГЭС с общим бюджетом 23 млн афгани<sup>59</sup>.

Степень обеспеченности электроэнергией двух провинций Восточно-Центрального региона осталась прежней, не считая установки дизельных агрегатов, которые, как мы уже отмечали, в Афганистане не имеют перспектив. Строительство сети мини-ГЭС в подобных горных районах несравнимо рентабельнее.

### *Центр*

На Центральный регион, включающий провинцию Кабул со столицей, приходится наибольшая часть энергетической сети Афганистана и соответствующий объем потребляемой мощности. В регионе, по состоянию на 2002 г., производилось 300 МВт, или 66% совокупной установленной мощности станций страны. Регион имеет ЛЭП-110 кВ протяженностью 387 км и ЛЭП-144 кВ длиной 98 км, а также уцелевшую подстанцию мощностью 285,25 МВт. Распределительная система 20/15/6/0,4 кВ, составлявшая 60 410 км линий с 80 трансформаторами, по плану предназначалась для снабжения 150 тыс. потребителей, но к 2004 г. была способна обеспечить только 90 тыс.<sup>60</sup>

Кабул как столица располагал самой развитой в стране энергетической сетью. Однако в ходе вооруженных конфликтов все основные бои происходили здесь, и в результате часть городской инфраструктуры была уничтожена во время войны, другая — превратилась в объект продажи в виде металлолома на рынках соседнего Пакистана. По этим причинам за четыре года правления правительства моджахедов и его

---

<sup>58</sup> شهريان چغچران از نداشتن برق کافی شکایت دارند (Жители Чагчарана жалуются на дефицит электроэнергии). 11.10.2011, URL:www.jame-ghor.com

<sup>59</sup> کار اعمار ونصب هشت دستگاه تولید برق آبی در غور آغاز شد (В Гуре начались работы по строительству и установке восьми ГЭС). 05.10.2011, URL:www.pajhwok.com

<sup>60</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 29.



военных действий против боевиков ДТ, т. е. за 1992–1996 гг., по некоторым данным, было разрушено около 80% электросетей Кабула<sup>61</sup>.

Афганскому правительству предстояло наладить стабильную жизнь в столице и вокруг нее, и первым делом восстановить электростанции, развивать городскую энергетическую сеть. Ход восстановительных работ на некоторых объектах по разным причинам затягивается. Самая крупная ГЭС Афганистана — «Наглу», построенная в 1967 г. на р. Кабул при технико-экономической помощи СССР, в первые годы после свержения правительства талибов из-за нехватки воды работала только наполовину своей мощности. Эксперты ВБ предупредили, что из-за износа оборудования станция в любое время может остановиться<sup>62</sup>. В 2006 г. российская компания «Технопромэкспорт», выигравшая тендер, приступила к ремонту станции. ВБ предоставил афганскому правительству кредит в 32,5 млн долл. на восстановительные работы. Компания не только занимается модернизацией самой станции, но и «проводит обучение афганского персонала станции на заводах-изготовителях оборудования в России, США, Австрии и Украине, а также непосредственно на объекте в процессе монтажа и пуско-наладки оборудования»<sup>63</sup>. К февралю 2012 г. все ремонтные работы на ГЭС завершились, а общая их стоимость в итоге превысила смету, составив 38,4 млн долл.<sup>64</sup>

«Махипар», вторая по мощности ГЭС, также построенная во второй половине 60-х гг. немецкой фирмой, в первые годы XXI века продолжала действовать, но нуждалась в обновлении оборудования, поскольку за последние десятилетия на ней не проводилось капитальных ремонтных работ. В 2006 г. на станции работала только одна турбина, дававшая 19 МВт<sup>65</sup>.

ГЭС «Сароби» в 2002 г. действовала на 70% установленной мощности, а ТЭС «Восточная», расположенная в Кабуле, в 1992 г. была разрушена ракетным ударом, и было признано, что восстанавливать ее нет смысла. Мини-ГЭС «Чарикар» работала только на 60% установ-

---

<sup>61</sup> Давыдов А. Д. Война и проблемы восстановления экономики Афганистана... С. 50–51.

<sup>62</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 30.

<sup>63</sup> Технопромэкспорт ввел в эксплуатацию гидроагрегат № 1 ГЭС «Наглу» в Афганистане. 09.09.2010, URL:www.tpe.ru

<sup>64</sup> Технопромэкспорт запустил в опытную эксплуатацию гидроагрегат № 2 ГЭС «Наглу» мощностью 25 МВт в Афганистане. 09.02.2012, URL:www.tpe.ru

<sup>65</sup> برق کابل: تامین انرژی از سدهای رو به استهلاک (Электроэнергия Кабула: энергоснабжение за счет изношенных плотин). 17.02.2006, URL:www.bbc.co.uk/persian

ленной мощности, и поскольку станция была построена китайской компанией, — ее ремонтом согласился заниматься Китай и был подписан соответствующий двусторонний контракт. ГЭС «Джабаль-ус-Сирадж» действовала только на 30% мощности, ТЭС «Гульбахар», работавшая на каменном угле, была полностью разрушена<sup>66</sup>.

Таблица 5.15

### Электростанции Центрального региона

Станция	Тип	Год пуска	Число турбин	Установленная мощность, кВт	Местоположение
«Наглу»	ГЭС	1967	4	100000	Кабул
«Махипар»	ГЭС	1967	3	66000	Кабул
«Сароби»	ГЭС	1957	2	22000	Кабул
«Восточная»	ТЭС	1978	2	43600	Кабул
«Северо — Западная»	ТЭС	1985	2	45000	Кабул
«Чарикар»	ГЭС	1973	3	2400	Чарикар
«Джа- баль-ус — Сирадж»	ГЭС	1920	4	2540	Чарикар
«Гульбахар»	ТЭС	1958	1	2800	Чарикар
«Гульбахар»	ДЭС	1958	3	2200	Гульбахар
«Кабул»	ДЭС	1960	20	10000	Гульбахар
«Логар»	ДЭС	1975	2	300	Кабул
«Чаквардак»	ГЭС	1940	3	3300	Чаквардак
«Горбанд»	ГЭС	1975	3	300	Горбанд

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 30.

Строительство ТЭС «Северо-Западная» началось в 80-е гг. и через некоторое время в связи с активизацией в регионе боевых действий было приостановлено. При проектной мощности станции 70 МВт удалось использовать ее лишь частично<sup>67</sup>.

Кабул, кроме гидро- и теплоэлектростанций, располагал также сеть ДЭС, состоявшей из 42 генераторов малой и средней мощности,

<sup>66</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 31.

<sup>67</sup> Ministry of Water & Power, Afghanistan. Project AFG 03170 Power Sector Master Plan Update. Appendix E Environmental and Social Aspects, Draft Final Report, 13.10.2003. P. 47.

предназначенных для пуска в экстренных случаях. В последние годы, однако, их периодически использовали, и большая часть этих станций исчерпала свои ресурсы. В таком же состоянии находились дизельные установки в провинции Логар<sup>68</sup>.

Гидроэлектростанция «Чаквардак», построенная на стоке р. Вардак, к 2002 г. работала на 15% установленной мощности и вместо 3,3 МВт производила 0,5. Дело в том, что резервуар станции заполнился илом, турбины полностью износились и не подлежат ремонту, и кроме того из реки забирается много воды для орошения<sup>69</sup>. ГЭС «Горбанд» относится к категории маломощных и в отличие от станции «Чаквардак» нуждалась лишь в частичном ремонте<sup>70</sup>.

Параллельно с восстановлением существующих станций (которые еще можно восстановить), в провинциях региона построили и новые. При финансовой помощи США в районе Дех-Сабз на юго-востоке провинции Кабул пустили ТЭС «Таракель», работающую на мазуте. На строительство станции мощностью 105 МВт США потрачено около 300 млн долл. Первый агрегат мощностью 35 МВт был запущен 5 августа 2009 г., а 31 мая 2010 г. станция заработала в полную силу и способна снабжать электричеством 600 тыс. жителей Кабула, подключенных к северо-восточной энергетической системе<sup>71</sup>.

Станция «Таракель» считается экономичной: расход горючего — всего 8,5 т мазута в час<sup>72</sup>. Но, хотя посол США на церемонии пуска станции выразил удовлетворение американской стороны завершением работ, аудиторские проверки выявили много просчетов, допущенных в ходе строительства. Аудиторы объявили его «непредуманным и плохо руководимым проектом», так как, во-первых, было потрачено 40 млн долл. сверх сметы, во-вторых, афганское правительство будет не в состоянии своими силами обеспечить нормальную работу

<sup>68</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 31.

<sup>69</sup> Socio-Economic Impacts of Climate Change in Afghanistan. Final Report. A Report to the Department of International Development by Matthew Savage Dr. Bill Dougherty, Dr. Mohammed Hamza, Dr. Ruth Butterfield, Dr. Sukaina Bharwani. Stockholm Environment Institute, Oxford Office. (PDF doc.). P. 27. URL:www.afghaneic.org

<sup>70</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 31.

<sup>71</sup> فابریکه برق طره خیل به حکومت افغانستان تسلیم داده شد (Электростанция Таракель представлена в распоряжение правительства Афганистана). 27.06.2010, URL:http://afghanistan.usaid.gov;

۰۶ سرطان ۱۳۸۹ دستگاه بزرگ برق حرارتی با ظرفیت ۱۰۵ میگراوات ساخته شد (Построена крупная ТЭС мощностью в 105 МВт). URL:www.tolonews.com

<sup>72</sup> В Афганистане сдана в эксплуатацию ТЭЦ. 06.08.2009, URL:www.afghanistan.ru

объекта. Потребуется миллионы долларов на приобретение дизельного топлива, необходимого для бесперебойного функционирования станции, а таких денег у Афганистана нет. АМР США согласилось временно взять на себя эти расходы,<sup>73</sup> но афганская сторона, по всей видимости, еще долго будет нуждаться в помощи.

В августе 2015 г. глава американской инспекции по Афганистану сообщил, что ТЭС «Тарахель» продолжает работать частично. В период с июля 2010 по декабрь 2013 г. станция выдала около 63 тыс. МВт-час электроэнергии, т. е. 2,2% от своего производственного потенциала, а с февраля 2014 по апрель 2015 года еще меньше — 8846 МВт-час и менее 1% потенциала соответственно. Ее доля в электроэнергетической сети Кабула составляет 0,34%<sup>74</sup>.

Соседние страны также принимают участие в развитии энергетики Центра Афганистана. Иран, который всегда интересуется главным образом западной частью Афганистана, строит электростанцию мощностью 1,2 МВт на р. Шакар-дара, протекающей в 22 км от столицы<sup>75</sup>.

Для увеличения мощности электростанций «Наглу» и «Махипар» в 2011 г. было подписано соглашение с частной строительной компанией «Семинтас» о проведении ремонтных работ на дамбах резервуаров, на что ВБ выделил 15 млн долл. Министерство энергетики тем самым намерено увеличить совокупную мощность обеих гидроэлектростанций еще на 22 МВт и в будущем обеспечить электроэнергий не только столицу страны, но и провинцию Нангархар<sup>76</sup>.

В совокупности установленная мощность всех электростанций Кабула увеличилась и, по данным министерства энергетики, даже больше, чем необходимо для удовлетворения нужд потребителей. Однако городская сеть неразвита и, чтобы обеспечить поставку электричества потребителям с только что восстановленных электростанций «Махипар» и «Сароби», необходимы 250 млн долл.<sup>77</sup>

---

<sup>73</sup> Report slams U. S. for building power plant Afghans can't run. 20.01. 2010. URL:www.mcclatchydc.com

<sup>74</sup> <https://www.sigar.mil/pdf/special%20projects/SIGAR-15-80-SP.pdf>

<sup>75</sup> بند برق و آب، در شکردره اعمار میگردد (В районе Шакар-дара будет построена плотина). 08.05. 2010, URL:www.pajhwok.com

<sup>76</sup> Всемирный Банк восстановит две плотины в Афганистане. 03.11.2011, URL:www.afghanistan.ru

<sup>77</sup> سکتگی های برق کابل رفع می شود (Проблемы энергоснабжения Кабула устраняются). 30.10.2011, URL:www.afghanistanpress.com

Таблица 5.16

**Подстанции и их мощность**

<b>Подстанция</b>	<b>Мощность, МВА</b>	<b>Напряжение, кВ</b>
«Брешна Кот»	53	110/15
«Восточная»	40	110/15
«Северо-западная»	70	110/15
«Сароби»	5,6	110/6
«Северная»	80	110/15
«Бот Хак»	4	110/20
«Радио»	12,6	110/10
«Гульбахар»	15	110/6
«Баграм»	2,6	44/6
«Джабаль-ус-Сирадж»	2,45	44/6

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72.4 million... P. 31.

Особенно большой материальный ущерб был нанесен энергетике в провинциях Центрального региона. Военные действия 90-х гг. привели к разрушению подстанций «Брешна Кот», «Восточная», «Сароби», «Гульбахар» и «Баграм»<sup>78</sup>. Восстановлением системы электропередач в первые постталибские годы занимались отдельные страны, причем реконструкция некоторых линий по разным причинам считается нецелесообразной.

На ЛЭП, соединявшей ГЭС «Сароби» и подстанцию «Брешна Кот», к началу XXI в. исчезли все провода, часть высотных столбов была разрушена, однако «Германский банк развития» выделил средства на ее полное восстановление. ЛЭП ГЭС «Наглу» — «Гульбахар» и «Чаквардак» — «Кабул» восстановлению не подлежали: первая — ввиду слишком больших повреждений, вторая, кроме того, была маломощной. Необходимость в восстановлении этой ЛЭП отпала, так как производственные возможности электростанции «Чаквардак» позволяют ей обеспечивать электроэнергией только район Чак. Многие другие ЛЭП (между ГЭС «Наглу» и Джелалабадом, подстанцией «Восточная» и подстанцией «Брешна Кот», а также линия «Джабаль-ус-Сирадж» — «Баграм») были полностью разрушены, а некоторые и вовсе

<sup>78</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 32.

не подлежали восстановлению. Уцелевшие линии электропередач были изношены, морально устарели и тоже требовали замены. США в 2010 г. выделили 70 млн долл. на модернизацию, точнее, компьютеризацию распределительных сетей Кабула, Джелалабада, Кандагара<sup>79</sup>.

Распределительная сеть Центрального региона была самой развитой в стране и состояла из 800 трансформаторов. Надо иметь в виду, что в существовавшей электроэнергетической системе Афганистана использовался ток разного напряжения. По данным ВБ, протяженность воздушной линии электропередач г. Кабул с напряжением 15 кВ составила 400 км, подземной — 10 км, длина надземных проводов с напряжением 0,4 кВ достигала 35 тыс. км и подземных — 25 тыс. Всего за годы войны было выведено из эксплуатации 50% энергосети региона и 300 трансформаторов (38% их числа в регионе)<sup>80</sup>.

Таблица 5.17

### ЛЭП Центрального региона

Пункты соединения	Длина, км	Напряжение
Подстанция «Восточная» — «Северо-Западная»	2x35	110
ГЭС «Наглу» — подстанция «Восточная»	55	110
ГЭС «Сароби» — «Брешна Кот»	67,5	110
ГЭС «Махипар» — «Лате Банд»	5	110
ГЭС «Сароби» — ГЭС «Наглу»	13	110
ГЭС «Наглу» — подстанция «Гульбахар»	73	110
«Чаквардак» — «Кабул»	80	44
Подстанция «Восточная» — «Брешна Кот»	16	110
«Джабаль-ус-Сирадж» — «Баграм»	18	44

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 33.

Но в некоторых других источниках встречаются иные данные, которые заставляют ставить под сомнение приведенные выше показатели (см. табл. 2.18). Судя по этим данным, все линии электропередач Афганистана делятся на три категории: высоковольтные — напряжением

<sup>79</sup> کمک آمریکا برای بازسازی سیستم توزیع برق در افغانستان (Помощь США для восстановления распределительной системы электроэнергии Афганистана). 23.09.2010, URL:www.bbc.co.uk/persian

<sup>80</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 33.

35 кВ, 44 кВ, 110 кВ, 132 кВ и 220 кВ; среднего напряжения — 3,3 кВ, 6 кВ, 15 кВ и 20 кВ; низкие трехфазные — 400/231 вольт, 50 герц<sup>81</sup>.

Таблица 5.18

### Состояние распределительной сети Афганистана

Категория линии	Длина распределительных линий, км		Степень разрушения, %
	до войны (1979 г.)	после талибов (2001 г.)	
Высоковольтные	1640	1270	22
Среднего напряжения	2572	1712	33
Низкого напряжения	4212	2983	29

Источники: Afghanistan: Preparing the National Power Transmission Grid Project. Asian Development Bank, Project Number: 37118–01... P. 9; Feasibility Study for the Development of a Gas Fired Thermal Power Facility in Sheberghan. Advanced Engineering Associates International, Afghanistan Energy Assistance Project AEAI Project N. 1101 Consolidated Report. June 2005. P. 21.

По некоторым данным, в конце 2004 г. по всей стране к энергетической сети были подключены около 234 тыс. домохозяйств, из них свыше 78 тыс. или 33% — в столице. Кроме того, город обеспечивал электричеством 541 коммерческую структуру и 673 государственных учреждения<sup>82</sup>. Уже к 2015 г. город полностью обеспечивался электроэнергией<sup>83</sup>.

Тариф на электроэнергию по регионам также различался. В Кабуле он в среднем составил 1 афгани за кВт-ч, в среднем по стране — 1,85 афгани. В других регионах, особенно тех, которые электроэнергию импортируют, например, Герат, Мазари-Шариф и Кундуз, платили по 2,6, 2,9 и 4,5 афгани за 1 кВт-ч<sup>84</sup>.

Афганские авторы, говоря о несправедливой ценовой политике властей в последние несколько лет, пишут, что Афганистан покупает у Узбекистана электроэнергию по цене 2 афгани за киловатт и продает

<sup>81</sup> Feasibility Study for the Development of a Gas Fired Thermal Power Facility in Sheberghan. Advanced Engineering Associates International, Afghanistan Energy Assistance Project AEAI Project N. 1101 Consolidated Report. June 2005. P. 21.

<sup>82</sup> Afghanistan: Preparing the National Power Transmission Grid Project. Asian Development Bank, Project Number: 37118–01... P. 8–9; Afghanistan: State Building, Sustaining Growth, and Reducing Poverty... P. 62.

<sup>83</sup> برق کابل؛ می‌رود، می‌آید. 11.03.2015 www.bbc.com

<sup>84</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 5.

жителям Мазари-Шарифа по 4,5 афгани, а дуканам (магазинам) — по 12 афгани, в г. Кабуле же — по 3,5 и 9 афгани соответственно<sup>85</sup>.

## Восток

Самая крупная станция, действовавшая в этом регионе (провинции Кунар, Лагман, Нангархар), — ГЭС «Дарунта». Ко времени свержения власти талибов она работала не в полную силу: из 3 ее турбин функционировали только 2, и те нуждались в ремонте. По этой причине станция вырабатывала электроэнергию втрое меньше установленной мощности, производя всего 4 МВт вместо 11,5. Восстановлением ГЭС «Дарунта» занимаются украинские специалисты<sup>86</sup>.

ДЭС «Самир Хель», установленная СССР в 1963 г., была разрушена в 1990 г., а мини-ГЭС «Асадабад» работала только наполовину своей мощности. Источники сообщают, что при технической помощи российской компании «Норман» в Кунаре была построена мини-ГЭС с двумя агрегатами мощностью 700 кВт<sup>87</sup>.

Таблица 5.19

## Электростанции Восточного Афганистана

Станция	Тип	Год пуска	Мощность, кВт	Провинция
«Дарунта»	ГЭС	1964	11 550	Джелалабад
«Самир- хель»	ДЭС	1963	2400	Джелалабад
«Асадабад»	ГЭС	1983	700	Асадабад

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 34.

За последние десять лет центральные власти уделяли много внимания развитию энергетики региона. К 2008 г. был разработан проект развития гидроэнергетики Кунара, которая должна производить до 900 МВт. Стоимость проекта — 1,8 млрд долл.<sup>88</sup>

<sup>85</sup> تفاوت قیمت برق از مزارشريف تا كابل (Разница в тарифе на электричество от Мазари-Шарифа до Кабул). 05.09.2009, URL:www.mahaknews.com

<sup>86</sup> Масличные сады Афганистана страдают от недостатка водоснабжения. 31.01.2012, URL:http://afghanistan.ru

<sup>87</sup> ГЭС Кунар. URL:www.norman.spb.ru/kunar/

<sup>88</sup> Main Investment Opportunities In Afghanistan. URL:www.aisa.org.af/files/investmentopp/english/Energy.pdf



Правительство утвердило проекты строительства ряда мелких, средних и крупных гидроэлектростанций. Некоторые из них уже действуют. В апреле 2009 г. в селе Додарак, района Дара-и Нур провинции Нангархар при финансовой и технической поддержке АМР США была запущена мини-ГЭС стоимостью 107 тыс. долл., способная обеспечить электроэнергией 150 домохозяйств, или 1200 жителей села. В будущем можно увеличить мощность станции, чтобы обеспечить до 600 домохозяйств. До 2010 г. всего в стране было построено около 160 мини-электростанций<sup>89</sup>.

Самый крупный гидроэнергетический проект региона — подписанный афганским правительством с Индией контракт на 7079 млн долл. о строительстве 12 объектов в бассейне р. Кабул при финансовой помощи ВБ. В частности, намечено ввести в строй многофункциональные гидроэнергетические сооружения на р. Панджшер, куда входят станция «Тотум-дара» стоимостью 332 млн долл., способная производить 200 МВт электроэнергии, «Барак» на 1174 млн долл. и 100 МВт, «Панджшер» — на 1078 млн долл. мощностью 100 МВт и «Баг-дара» — 607 млн и 210 МВт соответственно<sup>90</sup>.

Строительство четырех относительно меньших по мощности и сметной стоимости объектов планируется на р. Логар. К ним относятся проект станции «Хайджана» на 72 млн долл. и мощностью 72 МВт; «Каджаб» — 207 млн и 15 МВт; «Танги-Вадаг» 356 млн долл. и 56 МВт; «Гат» — 51 млн и 86 МВт соответственно. Четыре следующих объекта будут располагаться непосредственно в нижней части суббассейна р. Кабул. Это проекты новых электростанций: «Сароби» на 442 млн долл. с мощностью 210 МВт, «Лагман» — 1434 млн и 1251 МВт, «Кунар» и «Кама» — 1094 млн, 94,8 МВт и 11,5 МВт соответственно<sup>91</sup>.

Здесь, как и в Кабуле, немалые средства нужны на развитие и модернизацию разрушенной и морально устаревшей распределительной системы. Из указанных в табл. 5.20 объектов к 2004 г. только подстанция «Джелалабад», требовавшая небольшого ремонта, была в рабочем состоянии, а остальные оказались непригодны к исполь-

---

<sup>89</sup> Afghan Villages Bolstered by Micro-hydro Power Pant. Empowering communities to improve living conditions and create jobs. URL:www.dai.com; U.S. Agency for International Development, Program Highlights. 15.05.2009. P. 2. URL:afghanistan.usaid.gov

<sup>90</sup> India to help Afghanistan build 12 dams on Kabul River. 12.05.2011, URL:www.thenews.com.pk; Sharing water resources with Afghanistan. 14.11.2011, URL:www.dawn.com

<sup>91</sup> Там же.

зованию<sup>92</sup>. Во многих районах, где нет альтернативных источников энергоснабжения, устаревшие и физически изношенные подстанции и другое оборудование продолжают работать и имеют важное для хозяйства значение.

Таблица 5.20

### Подстанции Восточного региона

Название	Мощность, МВА	Напряжение, кВ
«Гаучак»	5,6	35/6
«Газибад»	2,5	35/6
«Самар Хель»	1,8	35/6
«Джелалабад»	8,0	35/6

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 34.

Что касается линий электропередач региона, то она состояла из ЛЭП напряжением 35 кВ общей длиной 50,3 км, из которых целыми остались только 13 км проводов. Распределительная сеть относительно невелика, и 8 из ее 22 трансформаторов были выведены из строя, 12 из 90 км проводов распределительной линии утрачены<sup>93</sup>.

### Юг

Провинции Юга — Пактика, Пактия, Газни, Хост — также можно считать самыми отсталыми по части развития национальной энергетики, так как здесь всегда использовались исключительно дизельные генераторы, которые к концу XX в. полностью исчерпали свой ресурс. Поскольку энергетическая сеть провинций была автономной, а в регионе не существовало крупной гидро- или тепловой электростанции, постольку не было и линий электропередач, а распределительная сеть состояла из 68 км электрокабеля и 8 трансформаторов<sup>94</sup>.

После падения режима талибов состояние отрасли в провинции Пактика осталось неизменным<sup>95</sup>; в провинции Газни реализуются мелкие энергетические проекты, как, например, обеспечение 500 семей

<sup>92</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 34.

<sup>93</sup> Там же. С. 35.

<sup>94</sup> Там же.

<sup>95</sup> از غزنی به پکتیکا (От Газни до Пактики). URL:<http://kabulpress.org/my/spip.php?article3753>

города электричеством за счет новых мини-ГЭС<sup>96</sup>, а провинция Хост по-прежнему обслуживается дизельными генераторами<sup>97</sup>.

Таблица 5.21

### Дизельные электростанции

Провинция	Год пуска	Число ДЭС	Установленная мощность, кВт	Район
Пактия	1990	4	600	Хост, Гардез
Пактия	2003	1	500	г. Гардез
Пактика	1963	3	300	Ургон
Пактика	2003	1	500	Ургон
Газни	1963	16	1165	г. Газни
Газни	2003	1	500	г. Газни
Хост	2003	1	500	г. Хост

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 35.

### Юго-Запад

Юго-Западный регион, богатый гидроэнергетическими ресурсами, состоит из провинций Кандагар, Забуль, Урузган, Гильменд и Нимруз. Провинции Кандагар и Гильменд с населением около 2 млн<sup>98</sup> — экономически важные центры Афганистана. Кандагар считается в стране одним из основных поставщиков свежих и сушеных фруктов на внешние рынки, валютные поступления от продажи которых в 2008 г. составили 5,5 млн долл.<sup>99</sup>, а за 9 месяцев 2011 г. — уже 20 млн<sup>100</sup>. Дальнейшее совершенствование работы в этом и других направлениях агропромышленной и промышленной деятельности,

<sup>96</sup> خانواده از برق در غزنی 500 (500 хозяйств в Газни получили доступ к электроэнергии). 23.02.2011, URL: www.afghanpaper.com

<sup>97</sup> ۱۹ عقرب ۱۳۹۰، هزار خانواده دیگر در ولایت خوست از انرژی برق بهر مند خواهند شد (Еще 1000 домохозяйств в провинции Хост получают доступ к электроэнергии). URL: http://tolonews.com

<sup>98</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2009–10. P. 8.

<sup>99</sup> 25 سرطان 1387، پرویس میوه افغانی توسط متخصصین خارجی صورت خواهد گرفت (Обработка афганских фруктов будет осуществляться иностранными специалистами). URL: www.rahenejatdaily.com

<sup>100</sup> تازه ترین خبر های افغانستان و جهان (Свежие новости Афганистана и мира). 08.12.2011, URL: http://da.azadiradio.org

создание современной инфраструктуры для налаживания производства и поставки на внешний рынок продукции более высокого качества требуют прежде всего наличия электроэнергии.

Как видно из табл. 5.22, энергосеть региона включает 8 электростанций, половину которых составляют гидро-, другую — дизельные генераторы с совокупной установленной мощностью 46,4 МВт. Здесь ГЭС «Каджаки» дает 71% всего производства электричества по региону.

По поводу технического состояния электростанций отметим, что во время проведения обследования экспертами ВБ (2004 г.) было выявлено, что ГЭС «Филкох» и мини-ГЭС «Баба Вали», построенные на канале Захир-шахи германской фирмой более 50 лет назад, пришли в негодность за время эксплуатации. На первой станции подлежали замене оба агрегата вместе со всем установленным оборудованием, а вторая — располагала одной турбиной, и та нуждалась в восстановлении. В таком же состоянии находилась станция «Гришк»<sup>101</sup>.

Таблица 5.22

### Электростанции Юго-Запада

Станция	Тип	Год пуска	Установленная мощность, кВт	Район
«Филкох»	ГЭС	1950	640	Кандагар
«Баба-Вали»	ГЭС	1935	250	Кандагар
«Каджаки»	ГЭС	1975	33000	Кандагар
«Гришк»	ГЭС	1960	2400	Гришк
«Кандагар»	ДЭС	1948	2800	Кандагар
«Забуль»	ДЭС	1980	5320	Забуль
«Нимруз»	ДЭС	1979	700	Нимруз
«Урузган»	ДЭС	1982	1300	Урузган

Источник: Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 36.

На ГЭС «Каджаки» с 1979 г. не проводились ремонтные работы. В декабре 2003 г. АМР США заключило контракт с компанией «The Louis Berger Group» о реконструкции первого энергоблока станции. В августе 2004 г. для выполнения восстановительных работ был нанят крупнейший поставщик оборудования для гидроэлектростанций компании «Voight-Siemens», и за несколько лет ГЭС была приведена

<sup>101</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 36.

в рабочее состояние. В январе 2005 г. китайская компания, производящая энергетическое оборудование, заключила контракт на монтаж нового энергоблока вместо второго старого и ремонт третьего. В итоге установленную мощность «Каджаки» увеличили до 51 МВт, а при дальнейшей реконструкции ее можно будет довести до 150 МВт<sup>102</sup>.

В совокупности на все работы, начиная с повышения мощности резервуара, ремонта дамбы и заканчивая покупкой новой турбины для второго энергоблока и ее транспортировкой, американское агентство потратило 266 млн долл. Однако следует упомянуть, что регион считается одним из самых нестабильных в стране и боевики ДТ часто мешают работе станции, а это требует усиленной охраны объекта и прилегающих территорий<sup>103</sup>. Талибы не только наносят повреждения линиям и объектам энергосистемы, но подчас и присваивают доходы станций, построенных теми, против кого борются. По сообщениям «Уолл-стрит джорнел», половину электроэнергии ГЭС «Каджаки» потребляют районы, контролируемые талибами. Жители этих районов своевременно рассчитываются за пользование электроэнергией, но поскольку энергосеть там контролирует представитель талибов, деньги не поступают в распоряжение администрации ГЭС. В 2008 г. при транспортировке турбины из Пакистана пришлось только для обеспечения безопасности перевозки привлечь тысячи служащих сил коалиции и использовать 100 грузовиков<sup>104</sup>.

На ГЭС «Гришк» частично проводились небольшие восстановительные работы, но на полную мощность станция так и не заработала и сегодня способна производить только 1,2 МВт, т. е. использует лишь половину установленной мощности. В связи с этим планируется повысить ее мощность до 4,5 МВт. Для этого выделены 75,4 млн долл., из которых 43 млн поступили от АБР, а остальную сумму предоставили Дания и Великобритания. Финансовая помощь направлена на модернизацию станции, реконструкцию плотины, замену существующей 30-километровой низковольтной линии системы подачи, соединяющей с высоковольтными линиями, и установку системы измерения

---

<sup>102</sup> Kajaki Dam Afghanistan URL:<http://cryptome.org/eyeball/kajaki-dam/kajaki-dam.htm>; Третья турбина ГЭС «Каджаки» готова к запуску. 15.03.2010, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>103</sup> Watershed of Waste: Afghanistan's Doomed Dam. 11.10.2011, URL:[www.globalpost.com](http://www.globalpost.com)

<sup>104</sup> U. S. Rebuilds Power Plant, Taliban Reap a Windfall. 13.07. 2010, URL:<http://online.wsj.com>

распределения электричества. Проект предполагает дать электроэнергию 50 тыс. хозяйств<sup>105</sup>. В регионе также работала мини-ГЭС «Бугра» мощностью 680 кВт<sup>106</sup>, но о ее состоянии данных у нас нет.

Электрохозяйство провинции Забуль составляли 30 дизельных установок, из которых к 2004 г. работали только 10. Нимруз и Урузган раньше располагали соответственно 4 и 6 дизельными генераторами, которые к указанному времени больше не действовали. Нимруз, начиная с 2003 г. по 15-километровой линии электропередачи напряжением 20 кВ получал электроэнергию из Ирана. США в 2003–2004 гг. установили несколько дизельных станций, в том числе один генератор мощностью 500 кВт в Урузгане, в Лашкаргахе — 3 генератора суммарной мощностью 3 тысячи киловатт и 2 генератора 1700 кВт соответственно в Забуле<sup>107</sup>.

Однако после установки дизельных генераторов в разных районах Афганистана, в данном случае, в Забуле и Лашкаргахе неожиданно возникло много проблем, сказавшихся на их КПД. Американские эксперты выяснили: «Многие объекты электроэнергетики из-за проблем с нехваткой топлива, воды и затягивания восстановительного процесса работают не на полную мощность. Например, совокупная установленная мощность электростанций «Калат» и «Лашкаргах» составляет 32 МВт, но из-за нехватки топлива их производственная мощность по состоянию на 2009 г. составила 20 МВт, или 62,5% от установленной мощности. АМР США между апрелем 2007 и маем 2009 гг. дополнительно израсходовало 15 млн долл. на эксплуатацию и техническое обслуживание этих и других станций и планировало потратить еще 15,3 млн долл. до апреля 2011 г. Такая ситуация была вызвана тем, что правительство Афганистана в бюджете 2010 г. на эти нужды выделило всего 40 млн долл., хотя фактические расходы оценивались в 57 млн. В результате АМР США предоставило 27 млн долл., которые на самом деле должны были пойти на финансирование проектов Тростового фонда реконструкции Афганистана, на покупку топлива для производства электроэнергии.

---

<sup>105</sup> برنامه جدید برق در گرشک، جهت تامین برق برای ۵۰۰۰۰ تن و بهبود کسب و کار محلی (Новая энергетическая программа Гришка для обеспечения электричеством 5 тыс. человек и улучшения местной бизнес-среды). 21.01.2012. URL:<http://mof.gov.af>; بازسازی بند برق گرشک ولایت هلمند (Восстановление плотины Гришк в провинции Гильменд). 21.01.2012. URL:[www.afghanpaper.com](http://www.afghanpaper.com)

<sup>106</sup> Malik Mortaza and Hashim Rayek. Rehabilitation of the Helmand Valley Irrigation... P. 2. URL:<http://scottshelmandvalleyarchives.org/docs/evl-02-08.pdf>

<sup>107</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 36.

Из этой суммы 15,6 млн долл. Агентство потратило на приобретение топлива для нужд электростанций Кабула»<sup>108</sup>.

Хотя Юго-Запад Афганистана относится к беспокойным районам, где постоянно за последние годы происходили боевые столкновения, подстанции региона особенно не пострадали. Ни одну из существовавших к 2002 г. подстанций нельзя считать сильно поврежденной — все они нуждались лишь в частичном ремонте.

В отличие от подстанций линии электропередач региона сильно повреждены. Это ЛЭП-110 «Каджаки» — «Узловая станция» длиной 74 км, ЛЭП-110 «Узловая станция» — «Кандагар» — 97 км, ЛЭП-110 «Узловая станция» — «Лашкаргах» и «Лашкаргах» — «Гришк»<sup>109</sup>. Реконструкция системы подачи и распределения продвигается медленно — даже в Лашкаргахе, административном центре провинции Гильменд, производство и подача электроэнергии за последние годы остались на уровне десятилетней давности. Дома только раз в неделю снабжаются электричеством, промышленные предприятия города используют дизельные генераторы, а это из-за дороговизны топлива сказывается на стоимости конечной продукции. Главная причина такого положения, помимо состояния резервуара ГЭС «Каджаки», кроется в том, что городская электрическая сеть, а именно система распределения, крайне изношена<sup>110</sup>.

## Наличие каменного угля, нефти и газа, их значение в экономической жизни Афганистана

Почти все месторождения афганских нефтегазовых ресурсов расположены в северной и северо-западной части страны. Геологическая разведка, проведенная еще в 1936 г. с помощью различных иностранных компаний на севере Афганистана ограничилась лишь изучением потенциальных месторождений. Лишь в 1960 г., когда советские специалисты выявили в Северном Афганистане промышленные запасы нефти,

---

<sup>108</sup> Afghanistan Energy Supply Has Increased but ... P. 8;

است "تاریک" هلمند، مرکز ولایت هلمند، ۱۳۹۰ دلو ۱۱ (Ночи в Лашкаргахе — центре провинции Гильменд — «темные»). URL:<http://www.bokhdinews.af>

<sup>109</sup> Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million... P. 37–38.

<sup>110</sup> ۱۱ دلو ۱۳۹۰، شېهای لشکرگاه مرکز ولایت هلمند، "تاریک" است (Ночи в Лашкаргахе — центре провинции Гильменд — «темные»). URL:<http://www.bokhdinews.af>

в месторождении Ятим-таг началась пробная добыча — была пробурена скважина с суточным дебитом 20 т<sup>111</sup>. Однако до начала периода политической нестабильности в Афганистане нефть не играла значимой роли в балансе афганских энергоресурсов. Проще было разрабатывать месторождения каменного угля — это позволяла более доступная технология добычи. Каменный уголь покупали как государственные, так и частные предприятия, учреждения, отдельные домохозяйства. Не удивительно, что после падения режима талибов, сектор добычи этого полезного ископаемого восстановился гораздо быстрее других.

Какие программы освоения углеводородного сырья были разработаны афганским правительством? Изучение их позволит сопоставить достигнутые результаты с реальными возможностями добычи во всех рассматриваемых нами сферах.

Поскольку за годы внутриафганского конфликта добыча и потребление каменного угля, природного газа и нефти снизились до минимума, в 2002–2003 гг. были приняты программы полного восстановления сектора к 2015 г. Предусматривалось поэтапное увеличение добычи всех видов сырья по годам. Благодаря дальнейшему освоению существующих нефтяных месторождений и поиску новых в 2004–2007 гг. планировалось довести объем добычи с 400 до 500 баррелей в день, к 2008 г. — до 3000 баррелей, к 2010 г. — до 5000 и к 2014 г. — до 10 тыс., что в совокупности составило бы 16,7 млн баррелей за весь планируемый период. В программе освоения газовых месторождений предусматривалось увеличение объемов ежегодного производства природного газа с 600 млн м<sup>3</sup> в 2004 г. до 5000 млн к 2014 г. Ожидаемый доход от обоих секторов к 2015 г. должен был составить 244,08 млн долл., из которых доля нефтедобычи — 109 млн, а газового сектора — 135,08 млн долл. Согласно программе, инвестиции должны были состоять на 60% из государственных вложений, а остальные средства — из частных<sup>112</sup>.

**КАМЕННЫЙ УГОЛЬ.** Из топливно-энергетических ресурсов Афганистана самые крупные — запасы каменного угля, расположенные в нескольких отдельных бассейнах Северо-Востока, Севера и Северо-Запада страны — от западной провинции Герат до Бадахшана.

---

<sup>111</sup> Головин Ю. М. Афганистан: Экономика и ... С. 28.

<sup>112</sup> Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Oil and Gas Technical Annex (Annex was put together by Akin O. Oduolowu, Lead Energy Specialist, Oil and Gas Policy Division (World Bank). Pillar 2 work was coordinating by Moinuddin Alamgir (ADB) and Alain Loccusul (World Bank). Kabul, January 2004. P. 22.



Крупнейшими среди действующих угольных шахт считаются Каркар, Дудкаш, Нахрин, Ишпушта и Дарайи-Суф. Оценки ресурсов месторождений за последние годы несколько раз менялись.

Пули-Хумринский угольный бассейн (провинция Баглан) состоит из двух крупнейших месторождений: Каркар — Дудкаш и Нахрин. Мощность пласта Каркар — Дудкаш составляет от 0,6 до 6 м. По разведанным данным, угля здесь — 12–15 млн т, до 860 млн. по прогнозам. Месторождение Нахрин имеет сложное строение, мощность пласта здесь — 0,7 до 7,2 м. Общие запасы оцениваются примерно в 15–18 млн т<sup>113</sup>.

Угольный бассейн Чалнамакаб состоит из 7 месторождений каменного угля, как крупных, так и небольших (Базарак, Намакаб, Рошаг, Чаль, Даррай-Колан, Замбурак и Кишактон). Запасы месторождения Базарак не превышают 15 млн т, а мощность пласта составляет до 2 м. В Намакабе, по прогнозам, — от 5 до 15 млн, Рошаге — 4–6 млн, Чале — 1,5 млн т каменного угля<sup>114</sup>.

В Бадахшане в двух залежах разведано 75–80 тыс. т каменного угля. Сайган-Ишпуштинский угольный бассейн включает угленосные районы Барфак и Сари-Асия (Бамиан). Промышленные запасы месторождения угля Ишпушта (теплотворностью 5800–5900 кал.), составляют 500 тыс. т, а перспективные — 2–3,5 млн. Потенциал Сари-Асия — 5,9 млн т<sup>115</sup>.

Другое крупное месторождение, расположенное в районе Дарайи-Суф провинции Саманган на территории длиной 45 и шириной 5–6 км отличается высокой теплотворной способностью (7600–8200 кал.). Запасы здесь оцениваются в 74 млн т. Ведется добыча на месторождениях Шабашак (промышленные запасы — 44 млн т, перспективные — 29 млн), Даханайи-Тур (по прогнозу — 10 млн т), Дарваза (прогноз — 14 млн) и др.<sup>116</sup>

В провинции Герат известны два месторождения — Сабзак и Масджиди-Чуби, их запасы оцениваются в 5 и 9,5 млн т соответственно. Уголь месторождения Сабзак, как и Дарайи-Суфа, отличается высокой калорийностью — 7000 кал.<sup>117</sup>

<sup>113</sup> Твердые полезные ископаемые Афганистана. М., 1978. С. 18–19.

<sup>114</sup> Там же. С. 19–20.

<sup>115</sup> Ежов Г. П. Экономическая география... С. 33.

<sup>116</sup> Там же. С. 33–34.

<sup>117</sup> Там же. С. 34.

Таким образом, залежи каменного угля на всех этих месторождениях, по разным оценкам, составляют около 1 млрд т, однако, по некоторым данным, исходящим от сотрудников Северного угольного предприятия Афганистана, ресурсы этого горючего в стране в десятки раз больше<sup>118</sup>.

Как уже было отмечено, добыча каменного угля на многих шахтах продолжалась и в самые трудные военные годы. Данные, приведенные ниже в табл. 5.23 об объемах добычи в период правления талибов — оценочные. На самом деле добывалось намного больше<sup>119</sup>.

Таблица 5.23

### Добыча каменного угля в 2007–2014 гг., тыс. т

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
243	347	500	724,9	1479	1370	1298	1842

Источник: Afghanistan Statistical Yearbook 2008–09. P. 161; 2011–12. P. 176; Afghanistan Statistical Yearbook 2014–15. P. 178.

Поскольку вооруженные формирования (как официальные группировки моджахедов, так и обычные вооруженные банды), вмешивались во все сферы социально-экономической жизни страны, и любые легальные и нелегальные источники денежных доходов контролировались полевыми командирами, — это не позволяет установить фактический объем производства, в частности, добычи каменного угля.

Пользуясь нестабильной обстановкой в районах расположения угольных месторождений, полевые командиры и отдельные вооруженные бандформирования взяли под контроль все шахты и получали от них огромные доходы. Один из афганских авторов по этому поводу пишет: «Угольные месторождения часто становятся объектом грабежа вооруженных полевых командиров из числа моджахедов и мафиозных групп. Не обладая техническими знаниями по добыче каменного угля на шахтах, они наносят вред не только экономике страны, но и здоровью и жизни десятков людей, работающих на них,

<sup>118</sup> ذخایر ذغال سنگ افغانستان حدود سه میلیارد متر مکعب تخمین شده است (Запасы каменного угля Афганистана оцениваются в 3 млрд куб. м). 17.02.2011, URL:<http://www.news.rahenejatdaily.com>

<sup>119</sup> Ministry of Water & Power, Afghanistan. Project AFG 03170 Power Sector Master Plan Update. Appendix F — Economic and Financial Analyses, Draft Final Report. 13.10.2003. P. 15.

техническому состоянию самих шахт, что может сделать их непригодными для дальнейшей промышленной добычи»<sup>120</sup>.

Это относится к 2004–2006 гг. и свидетельствует о неспособности местных властей справиться с политической ситуацией в своих районах, решать принципиально важные для страны экономические вопросы. По сообщениям того же источника, всеми угольными шахтами Севера (Ишпушта, Дувоб, Каркар, Дудкаш, Охан-дара, Хуб-дара, Нахрин, Дарайи-Суф и некоторыми другими в провинции Тахар), за исключением шахты Каркар, которая формально находилась под контролем государства, распоряжались полевые командиры вооруженных моджахедов и мафиозные банды<sup>121</sup>.

Центральное правительство постепенно возвращало угольные шахты в свое подчинение, и это отразилось в показателях официальной статистики: в 2005 г. в сравнении с 2004 г. объем производства угля вырос на 40%. Однако незаконная кустарная добыча продолжалась. В провинции Баглан на четырех из семи действовавших шахт (Каркар, Дудкаш, Охан-дара и Хурд-дара) было налажено промышленное производство, а на трех остальных люди продолжали самовольно добывать и продавать уголь.

Местным властям пришлось вплотную заняться предотвращением незаконной добычи и контрабанды ресурсов<sup>122</sup>. Положение несколько улучшилось. Статистика стала точнее, и по ее данным, за восемь месяцев 2005 г. на шахтах Баглана было добыто 10 тыс. т, а за аналогичное время 2006 г. — на 4 тыс. больше. Рост показателя, по сообщениям источника, отражает не столько увеличение добычи, сколько результаты борьбы с контрабандой угля и ужесточения государственного контроля над месторождениями. Доход от добычи и продажи каменного угля за восемь месяцев 2006 г. составил 20 млн афгани<sup>123</sup>.

---

120 احمد ضياءً صديقي. معادن کشور به منبع بزرگ درآمد برای جنگسالاران و حکمرانان محلی تبدیل گردیده (Ахмад Зия Сидики. Месторождения страны превратились в громадный источник доходов для полевых командиров и местных правителей) URL:[http://ayenda.org/Maden%20Zogalesang\(Z. Sediqi\).pdf](http://ayenda.org/Maden%20Zogalesang(Z. Sediqi).pdf)

121 Там же.

122 (В Баглане до сих пор каменный уголь на месторождениях добывается самовольно и без использования техники). 24.07.2005; هجده موتر ذغال سنگ که غیر قانونی انتقال داده می‌شوند؛ دستگیر گردید (Арестованы 18 грузовиков, незаконно занимавшихся перевозкой каменного угля). 01.06.2005, URL:[www.pajhwok.com](http://www.pajhwok.com)

123 (Каменный уголь Баглана обеспечивает горючим другие провинции). 27.11.2006, URL:[www.pajhwok.com](http://www.pajhwok.com)

Другой проблемой является плачевное состояние оборудования самих шахт. Утверждения о том, что их техническому состоянию нанесли вред нелегальные хозяева, вполне обоснованы, так как из-за крайней запущенности систем оснащения на большинстве шахт Афганистана ежегодно регистрируется 10–12 аварий (взрываются газы, заваливаются штреки) с гибелью рабочих<sup>124</sup>.

Речь здесь идет даже не о нехватке современных средств пожаротушения, защиты от взрывов или дегазации угольных шахт, а об отсутствии элементарных мер техники безопасности, поскольку одна из главных причин случаев гибели горняков — взрыв образовавшихся в шахтах газов. Некоторые из шахт не отвечают нормативным требованиям, там работать нельзя. Не только иностранные, но и афганские инженеры считают их самыми опасными в мире<sup>125</sup>.

Наряду с этими проблемами отметим все больший спрос в стране на топливные ресурсы, который покрывается главным образом предложением самого доступного и дешевого горючего — каменного угля. В связи с растущими потребностями в нем предстоит увеличить объемы добычи во всех шахтах, а это будет весьма трудно ввиду низкой производительности труда. Она обычно объясняется отсутствием необходимой техники и современного оборудования и, естественно, нехваткой квалифицированных специалистов горного дела. На большинстве шахт работы ведутся кустарным и полукустарным способом с применением примитивных орудий труда. Например, в 2006 г. на двух шахтах одного из крупных месторождений Дарайи-Суф многочисленная бригада ежедневно вручную вырубала до 190 т угля, или 5,5 тыс. т в месяц<sup>126</sup>.

В целом показатели 2005–2006 гг. были намного выше, чем пять или шесть лет назад, поскольку в регионе относительно улучшилась политическая обстановка и стал удовлетворяться спрос на уголь, а в шахтах ускорился сам производственный процесс. На месторождении Сабзак, например, в 2002 г. было добыто всего 600 т, в 2003 г.

---

<sup>124</sup> احمد ضياء صديقي. معادن کشور به منبع بزرگ درآمد برای جنگسالاران و حکمرانان... (Ахмад Зия Сидики. Месторождения страны...)

<sup>125</sup> معادن ذغال سنگ افغانستان: استخراج غير فني؛ تلفات بیشتر (Месторождения каменного угля Афганистана: при добыче без применения техники больше потерь). 16.02.2006, URL:www.bbc.co.uk

<sup>126</sup> عوایدومعدن ذغال سنگ دره صوف سمنگان افزایش یافته است (Доходы от продажи каменного угля в двух шахтах месторождения Дара-и Суф провинции Саманган увеличились). 28.06.2006, URL:www.pajhwok.com

этот показатель вырос почти в 10 раз, до 5,8 тыс. т, а к 2005 г. — достиг 8 тыс.<sup>127</sup>

Власти стали искать способы более эффективного использования месторождений и начали практиковать передачу отдельных угольных шахт в аренду частному сектору на определенный срок. Например, месторождение Сабзак было предоставлено одной частной компании сроком на десять лет (на условиях: с каждой тонны проданного угля 10 долл. перечисляется на счет государства). После подписания контракта шахта была оборудована новой техникой, а зарплата инженеров повышена в несколько раз<sup>128</sup>. На других шахтах в течение всего постталибского периода подобных улучшений условий труда не наблюдается, что часто приводит к недовольству шахтеров.

Еще одна насущная проблема, стоящая перед властями в связи с развитием отрасли, — это незаконная добыча и контрабанда угля. С одной стороны, государственный бюджет недополучает часть доходов, с другой, — нет возможности составить полную статистическую картину состояния этой сферы народного хозяйства. К тому же в стране не хватает необходимого оборудования для взвешивания груза автомашин подъемностью до 17 т, которыми в основном и пользуются афганские перевозчики. Отсутствие крупнотоннажных весов не позволяло соответствующим службам точно определять объем добытого угля. В 2008 г., когда такие весы были установлены там, где их раньше не было, показатели добычи угля сразу улучшились<sup>129</sup>.

Еще одна обычная проблема — чрезмерная перегрузка транспорта. Водители грузовиков, перевозящие уголь, загружают автомашины сверх нормы и тем самым, по словам афганских властей, наносят ущерб государственному бюджету. Например, 17-тонный грузовик перегружают на 7–10 т, которые нигде не фиксируются. Размер ущерба только на месторождении Дарайи-Суф в 2008 г., по опубликованным данным, составил свыше 800 тыс. долл.<sup>130</sup>

<sup>127</sup> توليد ذغال سنگ در هرات افزایش یافته است (В Герате растет объем добычи каменного угля). 08.08.2005, URL:www.pajhwok.com

<sup>128</sup> معدن ذغال سنگ سبک به سکتور خصوصی واگذار گردید (Месторождение каменного угля Сабзак предоставлено в распоряжение частного сектора). 14.04.2007, URL:www.pajhwok.com

<sup>129</sup> قیمت ذغال سنگ در بازار افزایش یافته است (На рынке растут цены на каменный уголь). 16.10.2008, URL:www.pajhwok.com

<sup>130</sup> سالانه ذغال سنگ به ارزش بیش از ۸۰۰ هزار دالر محصول نمی شود (Годовые потери от добычи каменного угля составляют свыше 800 тыс. долл.). 13.08.2008, URL:www.pajhwok.com

Важнейшая проблема горнодобывающей промышленности — тяжелое экономическое и социальное положение шахтеров, которым управляющие компании не создают нормальных условий труда и не гарантируют помощь в случае потери трудоспособности на производстве. По сообщениям афганского информационного агентства «Пажвок», в январе 2010 г. рабочие шахт Каркар и Дудкаш вышли на митинг с требованием к компании «Афган-коал» выдать задержанную администрацией их трехмесячную зарплату. Они также возмущались тем, что в случаях производственной травмы компания никакой помощи им не оказывает, а если шахтер, получивший травму, не выходит на работу, то руководство засчитывает ему прогул<sup>131</sup>.

Главные проблемы рабочих — низкая оплата труда и несвоевременность выдачи заработной платы. По состоянию на начало 2011 г. шахтеры получали около 4 тыс. афгани, т.е. примерно 80 долл. Из-за низкой зарплаты весной указанного года шахтеры провинции Баглан выразили недовольство частной компанией и потребовали повысить зарплату до 10–15 тыс. афгани. По их словам, четыре года назад компания обещала им повысить зарплату при увеличении объемов выработки, однако администрация не обновляет старую изношенную технику, что не позволяет шахтерам повысить производительность<sup>132</sup>.

Стабильность работы шахт зависит также и от многих других обстоятельств, в частности — от состояния автомобильных дорог в угленосных районах и на прилегающих к ним территориях, а также от политической обстановки в стране и, особенно, в регионе. Эти два фактора периодически на какое-то время парализуют работу на угольных месторождениях. Особенно трудной ситуация становится зимой, когда из-за больших снегопадов дороги к шахтам на несколько дней закрываются, а дорожно-транспортные организации не могут их своевременно расчистить от снега и завалов. К тому же из-за плохого состояния дорог повышаются расходы на топливо, увеличиваются сроки доставки и возникает много других проблем. В итоге убытки государственного бюджета исчисляются десятками миллионов афгани<sup>133</sup>.

---

<sup>131</sup> کارگران معدن ذغال سنگ مظاهره کردند (Шахтеры угольных месторождений вышли с протестом). 23.01.2010, URL:www.pajhwok.com

<sup>132</sup> معدنچیان ذغال در شمال افغانستان اعتصاب نموده اند (Шахтеры на севере Афганистана начали забастовки). 28.03.2011, URL:http://pe.rjan.ru

<sup>133</sup> دولت از حیث محصول ذغال سنگ خساره مند شده است (Правительство терпит убытки от производства каменного угля). 22.02.2010, URL:www.pajhwok.com

Наконец, подлинный бич отрасли — террористические акты, последствия вооруженных столкновений между группировками боевиков, нападений на водителей грузовых машин и сами шахты. Такие случаи особенно участились за последние годы активизации бандформирований на Севере и Северо-Востоке Афганистана. Небольшие вооруженные группы численностью до полутора десятков человек могут без каких-либо особых усилий взять под контроль автодорогу, ведущую к той или иной шахте, или же захватить саму шахту и распоряжаться доходами от продаж угля. В некоторых источниках такие боевики причисляются к группировкам талибов, по другим же данным, это — отдельные бандформирования, не имеющие отношения к вооруженной оппозиции.

Например, в ноябре 2010 г. власти провинции Саманган сообщили, что последние четыре месяца в волости Дарайи-Суф группа боевиков, относящих себя к ДТ, взяла под свой контроль несколько горных селений (такое в этом районе случается часто, поэтому ни один проект развития экономики региона не удается реализовать). Вооруженные люди на автодорогах проверяли все автомашины, занимавшиеся перевозкой каменного угля, и от имени «Исламского эмирата талибов» облагали их налогом в размере 500 афгани с каждой. Если у водителя не оказывалось наличных денег, с его грузовика снимали мешок каменного угля. По словам начальника службы безопасности провинции, эти группировки никакого отношения к талибам не имеют, это просто бродячие нарушители закона<sup>134</sup>.

Второй случай произошел в том же районе в начале 2011 г.: афганские официальные источники сообщили о значительном снижении доходов шахт месторождения Дарайи-Суф, во-первых, вследствие падения спроса со стороны потребителей, во-вторых, из-за появления боевиков в районе шахт. По автодороге Айбак, ведущей из Дарайи-Суф в центр Самангана, талибы останавливали грузовики и брали с водителей по 1000 афгани, из-за чего те были вынуждены менять маршрут транспортировки, выбирая более длинную дорогу через Балх<sup>135</sup>. В этих условиях водители грузовиков, занимающиеся перевозкой грузов, иногда рискуют не только собственностью, но и самой жизнью. Они

<sup>134</sup> مخالفين مسلح دولت از موترهای ذغال سنگ مالیه میگیرند (Вооруженные группировки оппозиции взимают дань с водителей грузовиков, занимающиеся перевозкой каменного угля). 04.11.2010, URL:www.pajhwok.com

<sup>135</sup> عواید ذغال سنگ دره صوف کاهش یافته است (Доходы угольного месторождения Дарайи-Суф снижаются). 02.03.2011, URL:www.pajhwok.com

продают каменный уголь по цене в два раза выше закупочной, т. е. покупая по 850 афгани за тонну и еще оплачивая пошлину 1500 афгани, а в других провинциях повышают цену до 5300–5600 афгани<sup>136</sup>.

Незаконные бандформирования в некоторых случаях просто захватывают шахты. Так, в марте 2010 г. вооруженная группа из 14 человек захватила одну из шахт и в течение нескольких месяцев распоряжалась выручкой от продажи угля<sup>137</sup>. В данном случае важно не то, представляют ли эти люди силы оппозиции или нет, а то, что подобные факты демонстрируют неспособность центральных властей наводить порядок в таких относительно спокойных регионах, как Север и Северо-Восток. И возникает вопрос: если даже небольшие банды позволяют себе такого рода вылазки, то могут ли власти без внешней военной помощи бороться с крупными силами оппозиции?

Все эти негативные обстоятельства так или иначе сказываются на состоянии афганской угольной отрасли, темпах ее развития. Однако общие показатели, невзирая на все это, ежегодно растут. Статистика показывает, что доходы основных шахт за указанные годы выросли многократно. Доход шахты Дарайи-Суф, например, в 2009 г. составил 351 млн афгани, а в 2010 г. — 589 млн, т. е. за год вырос на 68%<sup>138</sup>. На всех шахтах страны, по некоторым данным, в 2009 г. было добыто 395 тыс., а в 2010 г. — 760 тыс. т каменного угля<sup>139</sup>.

Шахты Дарайи-Суф в первые шесть месяцев 1389 г. (март 2010 — март 2011 гг.) получили 300 млн афгани дохода, а это почти втрое больше, чем за аналогичный период предыдущего года (102,2 млн). По мнению администрации шахт, это объясняется высоким качеством угля, определяющим все больший спрос потребителей. На шахтах Дарайи-Суф тонну каменного угля продают по цене 2 тыс. афгани.

---

<sup>136</sup> در عوايد معدن ذغال سنگ دره صوف ۶۲ ميليون افغانی افزایش آمده است (Доходы угольного месторождения Дарайи-Суф выросли на 62 млн афгани). 30.06.2011, URL:www.pajhwok.com

<sup>137</sup> ذغال سنگ دره صوف توسط افراد غير مسوول استخراج ميگردد (Каменный уголь в месторождении Дарайи-Суф добывается посторонними (некомпетентными) лицами). 04.03.2010, URL:www.pajhwok.com

<sup>138</sup> در عوايد معدن ذغال سنگ دره صوف ۶۲ ميليون افغانی افزایش آمده است (Доходы угольного месторождения Дарайи-Суф выросли на 62 млн афгани). 30.06.2011, URL:www.pajhwok.com

<sup>139</sup> ذغال سنگ در شهر کابل حدود ده درصد ارز انتر به فروش می رسد (В Кабуле цена на каменный уголь снизилась на 10%), 15.10.2011; ۳۹۵ هزار تن ذغال از معدن شمال (На шахтах Севера добыто 395 тыс. т каменного угля). 18.11.2009, URL:www.pajhwok.com



При штате рабочих и технического персонала в 100 человек, плюс более 2 тысяч наемных рабочих, шахты давали 1,4 тыс. т угля в сутки. Транспортируется уголь на 400 грузовиках в соседние провинции, Нангархар и даже Пакистан<sup>140</sup>. Таким образом, Афганистан постепенно начинает становиться экспортером топливных ресурсов.

По данным министерства шахт Афганистана, в первые три месяца 2011 г. доход Северного угольного предприятия «Northern Coal Enterprise» вырос более чем на 162 млн афгани. Уголь потребляют мелкие кирпичные цеха и небольшие металлургические производства в провинциях Балх, Джаузджан, Баглан, Кундуз, Кабул<sup>141</sup>.

Тяжелое экономическое положение населения (уровень безработицы – 40%) вынуждает семьи отправлять своих несовершеннолетних детей вместо школы трудиться. Причем дети, даже очень маленькие, наряду со взрослыми нанимаются на любую работу в зависимости от предложения. И даже в такой непростой сфере промышленности, как горнодобывающая, в данном случае угольная (в Афганистане здесь особенно тяжелые условия труда), работают дети. По сообщениям афганских газет, относящимся ко второй половине 2011 г., на шахтах провинции Бамиан работали 200 детей в возрасте от 10 до 16 лет. Рабочее время вне зависимости от возраста для всех одинаково – 12 часов в день (с 6 ч. утра до 6 ч. вечера). По словам некоторых из этих детей, отцы посылают их работать на шахте из-за трудного материального положения семьи<sup>142</sup>. Можно себе представить, какова экономическая ситуация в большей части районов Афганистана и насколько маловероятно, что в ближайшие годы будет решена проблема ликвидации безграмотности и повышения уровня образования афганского населения.

**ПРИРОДНЫЙ ГАЗ И НЕФТЬ.** Что касается наличия нефти и газа в стране, то повторим, что их месторождения были впервые обнаружены в середине 30-х гг. на севере Афганистана и афганские власти заключили контракт с американской компанией об их разработке. Затем, однако, специалисты сочли обнаруженные запасы незначи-

<sup>140</sup> عوايد ذغال سنگ سمنگان سه برابر افزایش یافته است (В Самангане доходы от продажи каменного угля выросли в три раза).

URL:<http://molkeafghan.com/iqtisodi/zugholsang<sup>2</sup>.html>

<sup>141</sup> عوايد تصدی ذغال سنگ شمال و تصدی افغانگاز افزایش یافته است (Выросли доходы угольных предприятий севера страны и Афгангаза). 27.06.2011, URL:<http://mom.gov.af>

<sup>142</sup> دو صد طفل در معدن ذغال سنگ بامیان کار می کنند (На угольной шахте Бамиана работают 200 детей). 13.07.2011, URL:[www.dailyafghanistan.com](http://www.dailyafghanistan.com)

тельными, а дальнейшую работу бессмысленной, и контракт был расторгнут. Последующая геологическая разведка определила запасы нефти и природного газа в Афганистане в 15,8 млн т и 116,5 млрд м<sup>3</sup> соответственно<sup>143</sup>.

Во второй половине XX века изыскательские работы продолжили советские специалисты, по оценкам которых общие запасы природного газа в Афганистане достигали 5 трлн м<sup>3</sup>. Была налажена добыча, и в середине 70-х годов объем ее достиг 275 млн м<sup>3</sup> в день. С открытием месторождения Джар-кудук планировалось увеличить производство до 385 млн м<sup>3</sup> к 1980 г., однако из-за развернувшихся в стране военных действий и общей дестабилизации обстановки добывалось не больше 290 млн м<sup>3</sup> в день. В результате к 1990 г. в Афганистане разрабатывалось 31 месторождение газа.

Таблица 5.24

### Газовые месторождения в районе Шибирган

Месторождение	Запасы (по оценкам советских специалистов), млрд м <sup>3</sup>	Год открытия	Начало добычи
Ходжа-Гугердак	58,6	1961	1967
Джар-кудук	26,8	1971	1980
Ятим-таг	6,2	1960	2001
Джума	21,4	1974	-
Джангал-и Калон	19,9	1979	-
Башикурд	9,6	1984	-
Ходжа-Булан	2,5	1964	-
Всего	145,0		

Источник: Islamic Republic of Afghanistan: Preparing the Natural Gas Development Project. Asian Development Bank, Technical Assistance Consultant's Report. Project Number: 37085. 31 December 2007. P.3.

Изыскательские работы, имевшие целью выявление нефтеносных залежей, проводились в течение нескольких десятилетий, но так как богатых месторождений обнаружено не было, — на малоперспективных добыча практически не велась. Только в нескольких случаях бурили скважины и добывали сырую нефть, которая использовалась для топки котельных и в других бытовых целях. Добывалось всего 10–15 тыс. т

<sup>143</sup> Ежов Г. П. Экономическая география...С. 31.

в год<sup>144</sup>. Геологоразведочные работы в северных районах так и не выявили истинный потенциал афганских нефтегазовых месторождений<sup>145</sup>.

В районе Шибирган, по данным советских источников, всего было пробурено 144 колодца, из которых 57 — на месторождении Джар-кудук, 33 — в Ятим-таг и 54 — Ходжа-Гугердак<sup>146</sup>. В результате потребления природного газа его обнаруженные запасы уменьшились. В этом можно убедиться, сравнив данные табл. 5.24 и 5.25.

По информации некоторых источников, в районе озера Шива и в Кундузе найдены месторождения нефти и были проведены разведочные работы с целью определения ее запасов. Кроме того, в провинции Тахар есть природный газ, в Бадахшане — небольшие залежи торфа<sup>147</sup>. Но в последние годы внимание всех специалистов и самого афганского правительства приковано к недрам Северного региона.

Таблица 5.25

### **Примерные запасы природного газа (оценка на январь 2003 г.)**

<b>Месторождение</b>	<b>Оставшиеся резервы, млрд м<sup>3</sup></b>
Ходжа-Гугердак	16,77
Джар-кудук	9,77
Ятим-таг	7,36
Джума	21,82
Янги-Калан	13,38
Башикурд	6,37
Ходжа-Булан	1,95
Всего	77,6

Источник: Islamic Republic of Afghanistan: Preparing the Natural Gas Development Project. Asian Development Bank, Technical Assistance Consultant's Report. Project Number: 37085. 31 December 2007. P.4.

<sup>144</sup> Афганистан. Справочник. М., 2000. С. 128.

<sup>145</sup> Ежов Г. П. Экономическая география...С. 30–31; Давыдов А., Черняховская Н. Указ. соч. С. 96.

<sup>146</sup> Sheberghan Gas Field Development Project (SGFDP). Preliminary Roadmap Report, Advanced Engineering Associates International, Inc. (AEAI). Washington, April 18, 2010. P. 2–3.

<sup>147</sup> Пикулин М. Г. Афганистан (экономический очерк). Ташкент, 1956. С. 227; Геология и полезные... 1980, т 2. С. 163; 165.

Показатели потребления газа, как мы видим, заметно упали после прихода к власти правительства моджахедов. В 1998–1999 гг. талибы в сложной военно-политической обстановке пытались восстановить систему добычи нефти и газа на севере Афганистана — отремонтировать газопровод Мазари-Шариф, реанимировать месторождение Ходжа-Гугердак и получать нефть в Шибиргане<sup>148</sup>, однако будучи в экономической изоляции, без необходимых технических средств, они не смогли это сделать.

Новое афганское правительство одной из первоочередных задач страны считало изучение ее нефтегазового потенциала и разработку программ использования углеводородных ресурсов. Некоторые международные организации выделили финансовые средства для исследовательских и геолого-разведывательных работ, направленных на определение запасов нефти и газа Афганистана, подготовили технико-экономические обоснования разработки и использования топливных ресурсов для нужд населения и промышленных предприятий<sup>149</sup>.

Таблица 5.26

### Динамика добычи природного газа с 1980 г., млн м<sup>3</sup>

1980	1990	2002	2006	2008	2010	2011	2012	2013	2014
1,7	2,94	0,06	171,5	154,8	141	161	160	154	141

Источник: Energy Sector Strategy 1387–1391 (2007/08–2012/13). Pillar III, Infrastructure. Kabul, 2008. P. 15; Afghanistan Statistical Yearbook 2008–09. P. 161; 2011–12. P. 176; 2014–15. P. 178.

При финансовой и технической помощи геологической службы американского космического агентства НАСА были сделаны геофизические снимки из космоса на севере и северо-востоке в равнинной части Афганистана. Как выяснилось, в афгано-таджикском бассейне запасов нефти оказалось в 18 раз больше, чем предполагалось: общие запасы нефти равны 3,6 млрд барр., а газа — 36,5 трлн м<sup>3</sup>. Половина этих ресурсов залегает в северных районах — там было обнаружено 1,5 млрд барр. нефти и 15,6 трлн м<sup>3</sup> природного газа и 75 млн т конденсатов<sup>150</sup>.

<sup>148</sup> Каракуль ради мира. Любому кабульскому правительству придется прежде всего заняться экономикой. 03.12.2001, URL:www.vremya.ru

<sup>149</sup> Подробнее см.: Technical Assistance to the Islamic Republic of Afghanistan for Preparing the Natural Gas Development Project. Asian Development Bank. October 2005.

<sup>150</sup> Energy Sector Strategy 1387–1391 (2007/08–2012/13). Pillar III, Infrastructure. Kabul, 2008. P. 58; В Афганистане в 18 раз больше нефти, чем пред-

Запасы природного газа, как и ожидалось, в основном были зафиксированы в месторождениях района Шибирган. По данным министерства шахт, например, в районе Джангал-и Калан на территории 1999 кв. км сосредоточено 19 млрд, а в Джума-Башикурде на площади 1861 кв. км — 33 млрд м<sup>3</sup> газа.<sup>151</sup>

Залежи газа на большей части месторождений Шибиргана относятся к Юрскому периоду и содержат свыше 1,38% сероводорода, что намного превышает норму безопасную для здоровья. Газ, поставляемый потребителям, требует обработки для обезвреживания. Тем не менее в 2010 г. в четырех селах района 4338 потребителей использовали газ из этих месторождений неочищенным<sup>152</sup>.

Так или иначе, в рамках имевшихся технических возможностей производство природного газа в небольших объемах продолжалось и потребности региона в газе частично обеспечивались. С каждым годом параллельно с увеличением объемов производства растут и цены на газ. Завод азотных удобрений в Мазари-Шарифе в 2003 г. закупал природный газ по цене 10,87 долл. за 1000 м<sup>3</sup>, а теплоэлектростанция — по 12–13 долл.<sup>153</sup> К 2010 г. для завода цены выросли в три раза — 30 долл., а для других коммерческих структур и горожан — до 60 долл. Это прежде всего говорит о высоком спросе на природный газ<sup>154</sup>.

Нехватку природного газа ощущают предприятия, использующие его как сырьё. На завод азотных удобрений газ поступает из месторождения Ходжа-Гугердак через трубопровод диаметром 320 мм и длиной 90 км. Работа завода и занятость его работников напрямую зависят от состояния газового сектора. До войны здесь производили 300–400 т продукции в день, а в последние годы из-за нехватки газа объем производства снизился в три-четыре раза (100–110 т в день). Завод оснащен пятью 75-тонными бойлерами, которые обеспечивают пар для производственного процесса и работы четырех турбин электростанции<sup>155</sup>.

---

полагалось ранее. 15.03.2006, URL:<http://lenta.ru>; Независимая газета. 17.03.2006.

<sup>151</sup> Pertaining to the first Afghan Hydrocarbon Bidding Round 2009. P. 4.

<sup>152</sup> Sheberghan Gas Field Development Project (SGFDP)... P. 4.

<sup>153</sup> Ministry of Water & Power, Afghanistan. Project AFG 03170 Power Sector Master Plan Update. Appendix F... P. 14.

<sup>154</sup> Sheberghan Gas Field Development Project (SGFDP)... P. 2.

<sup>155</sup> Feasibility Study for the Development of a Gas Fired Thermal Power Facility in Sheberghan. Advanced Engineering Associates International, Afghanistan Energy Assistance Project AEAI Project N. 1101 Consolidated Report. June 2005. P. 9.

Темпы добычи природного газа за последние годы растут незначительно. С декабря 2005 по июль 2006 г., например, совокупный объем его производства в стране составил в среднем 400–460 тыс. м<sup>3</sup> в день<sup>156</sup>. Через неполных пять лет, точнее, по состоянию на февраль 2010 г. в трех месторождениях Шибиргана, имеющих 30 колодцев, было произведено 399 тыс. м<sup>3</sup>. По этим месторождениям — основным поставщикам природного газа — можно судить о тенденции роста производства. В частности, в Джар-кудук на пяти колодцах было получено 153 тыс. м<sup>3</sup>, в Ятим-таге на одном колодце — 7 тыс. и Ходжа-Гугердаке в 24 колодцах 239 тыс. м<sup>3</sup> природного газа. Из этого объема 320 тыс., или 80% пошло на нужды завода азотных удобрений и теплоэлектростанции. Завод к тому времени работал только на 30% установленной мощности, а электростанция — на 41%<sup>157</sup>, при увеличении их производительности соответственно и увеличится спрос на дополнительный объем природного газа.

В случае строительства в ближайшем будущем в регионе новых ТЭС, о которых было сказано выше, афганский газовый сектор получит новый толчок в своем развитии, а рациональное и эффективное использование имеющихся ресурсов может, как в довоенные годы, превратить сектор в один из главных источников дохода государственного бюджета. Поступления от сбыта природного газа, согласно данным министерства шахт и горных дел Афганистана, в первые три месяца 2011 г. составили 58834 тыс. афгани против 53892 тыс. за аналогичный период 2010 г.<sup>158</sup>, т. е. увеличились более чем на 5 млн.

Итак, судя по последним данным изыскателей, запасы нефти в Афганистане намного больше, чем считалось. Американские специалисты определили, что сырой нефти — более 45 млн т<sup>159</sup>. Запасы, обнаруженные в районе Кашкари на площади 1723 кв. км, достигают 64,4 млн баррелей и, возможно, там еще есть около 143,8 млн<sup>160</sup>. В целом в трех районах — Кашкари, Базар-ками и Зумуррад-сай —

---

<sup>156</sup> Islamic Republic of Afghanistan: Preparing the Natural Gas Development Project. Asian Development Bank, Technical Assistance Consultant's Report. Project Number: 37085. 31 December 2007. P. 6.

<sup>157</sup> Sheberghan Gas Field Development Project (SGFDP)... P. 3.

<sup>158</sup> عواید تصدی ذغال سنگ شمال و تصدی افغانگاز افزایش یافته است (Выросли доходы угольных предприятий Севера страны и Афгангаза). 27.06.2011, URL:<http://mom.gov.af>

<sup>159</sup> Energy Sector Strategy 1387–1391 (2007/08–2012/13). Pillar III, Infrastructure. Kabul, 2008. P. 16.

<sup>160</sup> Pertaining to the first Afghan Hydrocarbon Bidding Round 2009. P. 4.

на площади 4549 кв. км, промышленные запасы нефти составляют 14,29 млн, а геологические — 42,9 млн т<sup>161</sup>.

Освоение этих месторождений из-за отсутствия внутренних источников финансирования с трудом удастся Афганистану. Согласно разработанной программе, между 2004 и 2010 г. предполагалось увеличить объемы добычи нефти до 5 тыс. баррелей в день. Но на практике первые работы начались только в 2010 г., и пришлось довольствоваться более скромными показателями, а именно — добывать 800 баррелей в день, т. е. в шесть раз меньше, чем указано в программе. Для разработки месторождений в Сари-Пуле с запасами 1,8 млрд баррелей ищут потенциальных инвесторов<sup>162</sup>. Местное население на отдельных колодцах ведет несанкционированную кустарную добычу нефти<sup>163</sup>.

По состоянию на сентябрь 2011 г. на разработку северных месторождений претендовали 12 компаний разных стран мира — австралийская, британская, пакистанская, китайская и др. Одной из участниц тендера была американская компания, возглавляемая сыном бывшего посла США в Афганистане З. Халильзада. Но афганское правительство выбрало не его компанию, и З. Халильзад критиковал Пентагон за бездействие тогда, когда следовало защищать американские национальные интересы<sup>164</sup>.

Соглашение было достигнуто с китайской государственной компанией «China National Petroleum», которая собирается вложить солидные средства в разработки и развитие нефтяной отрасли данного региона. По словам официального представителя афганского министерства горных дел, в первые два года — 2011 и 2012 — компания собирается инвестировать 200–300 млн долл. Кроме того, она согласилась платить 15% в виде патента (роялти), 30% корпоративного налога, а также отчислять 70% прибыли в афганский бюджет. Это очень выгодное соглашение, поскольку, по подсчетам Кабула, в ближайшие десять

---

<sup>161</sup> از فروش نفت ساحه ی انگوت تا قرارداد بلاک های نفت دار شمال افغانستان (О продаже нефти Ангута и соглашений по нефтеносным районам Севера Афганистана). 23.10.2011, URL:<http://kabalpress.org>

<sup>162</sup> Афганистан приступил к добыче нефти. 26.08.2010, URL:[www.lenta.ru](http://www.lenta.ru)

<sup>163</sup> معادن ولایت سرپل (Полезные ископаемые провинции Сари-Пуль). 27.01.2014, URL:<http://mines.pajhwok.com>

<sup>164</sup> خشم "خلیلزاد" از شکست شرکت نفتی وی در مناقصه استخراج نفت افغانستان (Халильзад разгневался, что его нефтяная компания не выиграла тендер на разработку нефти в Афганистане). 11.10.2011, URL:[www.afghanews.ir](http://www.afghanews.ir); شرکت نفت و گاز چین پیروز مناقصه استخراج نفت حوزه "امو دریا" شد (Китайская нефтегазовая компания выиграла тендер на разработку нефти в бассейне Амударьи). 16.06.1390, URL:[www.farsnews.com](http://www.farsnews.com)

лет оно может принести государственной казне около 5 млрд долл. и создать до 7 тыс. рабочих мест<sup>165</sup>.

Афганистан ежегодно ввозит несколько миллионов тонн нефтепродуктов, и импорт их за последние годы продолжает расти, т. е. страна полностью зависит от внешнего рынка. По состоянию на 2007 г., по некоторым данным, только спрос на бензин оценивался в 1,5 млн т<sup>166</sup>.

В середине 2010 г. цена литра дизельного топлива подскочила на 8,7%, бензина — на 9,4% из-за того, что на границе с Узбекистаном простояли 3500 вагонов с соответствующими товарами. О важности узбекской транзитной зоны для экономики Афганистана говорит то, что спрос страны на энергоресурсы измеряется 10 тыс. т в день, или 3,4 млн в год, из которых 80–85% поставляется через узбекский порт Хайратон. Около 80% афганского импорта составляет дизельное топливо. Представители афганской стороны считают, что Узбекистан намеренно задерживает транзитные грузы. Кроме того, он увеличил таможенный тариф на нефтепродукты с 80 до 180 долл., что также повлияло на рост цен. Импортом нефтепродуктов занимаются 150 компаний. Все емкости государственных и частных компаний для хранения нефтепродуктов составляют 150 тыс. т<sup>167</sup>.

Динамика дорожания нефтепродуктов за последние годы отражается, например, в колебаниях цен на бензин. В июне 2007 г. литр бензина в Кабуле за три недели из-за роста цен на мировых рынках и резко сократившейся контрабанды из Ирана подорожал более чем на 30%<sup>168</sup>. В следующем году при стабильных отношениях с сопредельными странами цена практически не изменилась — 50 афгани за литр<sup>169</sup>. Затем по разным причинам цены стали расти: в августе

<sup>165</sup> CNPC in Afghan oil deal. 19.10.2011, URL:www.upstreamonline.com

<sup>166</sup> افزایش 'سی درصدی' قیمت بنزین در افغانستان (Цены на бензин в Афганистане выросли на 30%). 21.07.2007, URL:www.bbc.co.uk/persian

<sup>167</sup> سکتور خصوصی افغانستان متعهد در راستای قیمت مناسب مواد اولیه در کشور است (08.06.2010) 1389 جوزا 16 (Частный сектор Афганистана в ответе за становление приемлемых цен на товары первой необходимости в стране). URL:www.acci.org.af

<sup>168</sup> افزایش 'سی درصدی' قیمت بنزین در افغانستان (30%-ный рост цены на бензин в Афганистане). 21.07.2007, URL:www.bbc.co.uk/persian

<sup>169</sup> باز هم روی زخم، نمک پاشیده شد! دولت و سکتور خصوصی قیمت مواد نفتی را تعیین (Снова посыпали соль на рану! Государство и частный сектор установили цены на нефтяные продукты: бензин 50 афгани, дизельное топливо 48 афгани.). URL:www.rahenejatdaily.com



2011 г. они достигли 57 афгани<sup>170</sup>, а к началу 2012 г. перевалили за 60, т. е. стали вдвое выше, чем пять лет назад<sup>171</sup>.

Нефтепродукты на афганский рынок поступают из соседних стран и из РФ: Иран поставляет 30%, а из России только бензина ежегодно ввозится 500 тыс. т (около 30% от всего импорта). Здесь также добавим, что около трети (2 млн т) импорта бензина и дизельного топлива приходится на долю сил коалиции<sup>172</sup>.

Самая амбициозная цель в планах развития афганской энергетики — использовать атомную энергию, получая ее из урана собственных месторождений. Это позволило бы стране стать независимой от импорта электроэнергии. Такую перспективу наметил министр энергетики и водных ресурсов в своем выступлении на заседании нижней палаты афганского парламента в конце мая 2011 г. К его словам один из депутатов добавил, что «если иностранцы хотят иметь в Афганистане свои постоянные военные базы, они должны оказать содействие Исламской Республике в использовании урана для производства электроэнергии»<sup>173</sup>.

Принимая во внимание хроническую взрывоопасность военно-политических реалий в Афганистане, степень радикализации многих оппозиционных группировок, напор сил религиозного экстремизма, вряд ли в обозримом будущем найдется страна, которая согласилась бы на афганской земле строить какой-либо атомный объект, даже мирный.

**БИОМАССА И ГЕОТЕРМАЛЬНЫЕ ИСТОЧНИКИ ЭНЕРГИИ.** Из внутренних энергетических ресурсов Афганистан обладает еще и биомассой, главным образом древесиной, запасы которой и без того небольшие ежегодно сокращаются. Леса в стране мало, а в годы войны дрова превратились чуть ли не в единственный источник энергии, и по сей день положение мало изменилось, несмотря на негативные последствия рубки лесных массивов.

---

<sup>170</sup> نرخ تیل در افغانستان، تعیین شد (В Афганистане установили цену на топливо). 04.08.2011, URL:[www.salamwatandar.com](http://www.salamwatandar.com)

<sup>171</sup> وزارت تجارت و صنایع برای دومین بار نرخ مواد نفتی را تعیین نمود (Министерство торговли и промышленности вторично установило новые цены на нефтепродукты). 25.01.2012, URL:<http://salamwatandar.com>

<sup>172</sup> عوامل افزایش قیمت تیل در بازارهای کشور چیست و چه راه حل برای بیرون رفت وجود دارد (В чем причины роста цен на топливо на рынках страны и какие существуют методы их устранения). 13.09.2011, URL:[www.salamwatandar.com](http://www.salamwatandar.com)

<sup>173</sup> Афганистан намеревается использовать уран для производства электроэнергии. 25.05.2011, URL:[www.energo-news.ru](http://www.energo-news.ru)

По некоторым данным, более 85% потребляемой в стране энергии приходится на долю биомассы (дрова, навоз, солома), в которой около 75% составляет древесина<sup>174</sup>. Ежегодный объем энергии, получаемой из биомассы в Афганистане, эквивалентен 2,5 млн т нефтепродуктов<sup>175</sup>, т. е. чуть больше ежегодно ввозимого объема дизельного топлива и бензина.

Нерациональное использование древесины может привести к нарушению экологического баланса. В середине XX в. общая площадь лесов Афганистана составляла 3,1–3,4 млн га, а за последние 20 лет сократилась втрое и теперь занимает не более 1,0–1,3 млн. Из них на 0,5 млн га плотность леса — 10% и всего на 0,05 млн га — 50%. Лесные массивы особенно пострадали в 90-е гг. В основном леса расположены в восточных провинциях Нуристана, Кунара и Нангархара, где с 1978 по 2002 г. их площадь сократилась наполовину. Это происходит по двум причинам. Во-первых, резко упала добычи каменного угля, природного газа, импорта нефтепродуктов и это привело к возросшему спросу на альтернативные источники энергии, прежде всего древесины. Кроме того, в 1992–2002 гг. лес как строительный материал начали экспортировать в Пакистан. Для талибов лесоматериалы стали источником дохода: их экспорт, по оценочным данным, составлял около 50–200 грузовиков в день или 150–500 тыс. м<sup>3</sup> в год<sup>176</sup>.

За последние десять лет несмотря на то, что растет ежемесячная добыча угля, рубка лесных массивов продолжается. В каждой части страны в зависимости от хозяйственных и климатических условий проблема изыскания энергоресурсов решается по-разному. Прежде всего, отопительный сезон всегда имеет разную продолжительность, а кроме того есть районы, где из-за отсутствия электроэнергии и дороговизны нефтепродуктов люди вынуждены для хозяйственных нужд круглый год использовать древесину как топливо.

По сведениям официальных источников, в провинциях Герат и Бадгис до 50%<sup>177</sup>, а по всей стране — 75% лесов уже уничтожено.

<sup>174</sup> Technical Assistance to the Islamic Republic of Afghanistan for Preparing the Natural Gas Development Project. Asian Development Bank. October 2005. P. 1; Peter Meisen, Parnijan Azizy. Rural Electrification in Afghanistan How do we electrify the villages of Afghanistan? (PDF doc.). March 2008. P. 5.

<sup>175</sup> Afghanistan's environment 2008. United Nations Environment Programme. P. 26.

<sup>176</sup> Там же. С. 16.

<sup>177</sup> مقامات می گویند که پنجاه درصد جنگل های پسته در ولایت های هرات و بادغیس نابود شده است ۱۳۸۹ اسد ۲۷ (Власти говорят, что 50% фисташковых лесов провинций Герат и Бадгис уничтожены). URL:www.tolonews.com

К тому же древесину контрабандой поставляют в Пакистан<sup>178</sup>. Между тем в двух указанных выше провинциях лесные массивы состоят из дикорастущих фисташек, плоды которых — одна из основных экспортных статей Афганистана. По другим данным, до войны леса провинций Герат и Бадгис занимали 93 тыс. га, из которых к настоящему времени уничтожено 60 тыс. Даже в последние годы, в условиях, когда добыча каменного угля достигла высоких показателей, стихийная вырубка лесов продолжается. Представители властей на всех уровнях говорят об этой проблеме, однако на деле они не в состоянии обеспечить охрану лесов<sup>179</sup>.

В провинции Гур только в 2010 г. в результате рубки и наводнений было уничтожено 250 гектаров леса. Ввиду того что провинции не хватает электроэнергии, а другие виды горючего дороги (каменный уголь, дизельное топливо и природный газ), для населения единственным выходом остается использование дров<sup>180</sup>.

Цена древесины разнится по регионам. По одним данным, в 2008 г. килограмм ее в Кабуле стоил 0,08 долл., а в Файзабаде груз ишака — 10 долл. Одна семья ежедневно сжигает приблизительно от 4 до 7 кг дров, т. е. расходует от 10 до 17 долл. в месяц. Это очень дорогое удовольствие для тех, кто в месяц зарабатывает около 30 долл., тем более для большей части жителей, вовсе не имеющих прямых источников денежных доходов<sup>181</sup>.

Торговыми манипуляциями с древесиной, по сообщениям афганских источников, занимаются нелегальные группировки, которые наживаются на экспорте лесоматериала в Пакистан. На Юге, в отличие от некоторых других провинций, местные жители не вовлечены в этот бизнес, для него нанимаются люди из Пакистана. По характеристике афганской прессы, здесь действуют местные мафиозные группировки, специализирующиеся именно на контрабанде лесоматериалов<sup>182</sup>.

---

<sup>178</sup> در صد جنگل های افغانستان نابود شده است (75% лесных массивов Афганистана уничтожены). 25.05.2009, URL: [www.bbc.co.uk/persian/afghanistan](http://www.bbc.co.uk/persian/afghanistan)

<sup>179</sup> جنگلات پسته بادغیس در شرف نابودی است (Лесные массивы Бадгиса находятся на грани уничтожения). 18.10.2011, URL: [www.salamwatandar.com](http://www.salamwatandar.com)

<sup>180</sup> قطع جنگلات در غور ادامه دارد (В Гуре продолжается рубка лесов). 01.11.2010, URL: [www.pajhwok.com](http://www.pajhwok.com)

<sup>181</sup> Peter Meisen, Parnijan Azizy. Rural Electrification in... P. 8.

<sup>182</sup> قطع جنگلات یعنی مرگ طبیعت (Рубка лесов — смерть природы). 02.07.2011, URL: [www.news.rahenejatdaily.com](http://www.news.rahenejatdaily.com)

Жители страны, особенно те, кто не имеет средств на покупку топлива, собирают в окрестностях все, что может гореть: палки, сучья и корни высушенных растений. Около 94% домохозяйств используют такие виды горючего для приготовления пищи. К этому можно добавить пожнивные остатки, ветки деревьев, макулатуру, пластику и навоз. Люди в течение нескольких дней совершают походы по горам и холмам для сбора таких видов топлива<sup>183</sup>.

На столичном рынке древесина стоит намного дороже, чем каменный уголь. В 2011 г. цена каменного угля на рынке Кабула составляла от 3200 до 4000 афгани за одну тонну, зато один харвар (560 кг) древесины дуба в 2010 г. стоил 5300, ёлки — 5000 афгани. Но каменный уголь к 2011 г. из-за накопившихся запасов подешевел, а цена на древесину продолжала расти: харвар дуба подорожал до 6100, а ели — 5100 афгани<sup>184</sup>. Для более наглядного показа этого разрыва цен между двумя энергоресурсами отметим, что два харвара весят чуть больше одной тонны (1200 кг), цена же за одну тонну древесины (дуба, к примеру) в 2011 г. равнялась приблизительно 10 тыс. афгани, или около 200 долл., а каменного угля — примерно 80–90 долл. Иными словами, при снижении стоимости каменного угля на кабульском рынке между 2010 и 2011 гг. на 10% цена древесины выросла на 15%.

Другой вид энергии, используемый в Афганистане в быту — геотермальные источники, о которых очень мало пишут. Только за последние годы в самом Афганистане и за его пределами о роли горячих вод как возобновляемых источниках энергии начали писать некоторые исследователи, обращая внимание на то, что если в таких высокогорных районах мира, как Тибет, ее эффективно используют, то почему бы Афганистану этого не делать?

Кроме того, возобновляемыми источниками энергии считаются солнечная и ветровая, возможность применения которых очевидна: оба эти вида в Афганистане могут быть широко использованы. **Мощность излучения солнца** в Афганистане составляет 6,5 кВт·ч

---

<sup>183</sup> Virgo K. J., Aslami M. H., Ahmed B. Participatory Watershed Management: Examples from Herat, Western Afghanistan. 2006 Proceedings of World Association of Soil and Water Conservation. P. 69–70.

<sup>184</sup> ذغال سنگ در شهر کابل حدود ده درصد ارز انتر به فروش می رسد (В Кабуле цена на каменный уголь снизилась на 10%). 15.10.2011; هزارتن ذغال از معادن شمال ۳۹۵ بدست آمده است (На севере страны добыто 395 тыс. т каменного угля). 18.11.2009, URL:www.pajhwok.com

на квадратный метр в день, при том что 300 дней в году погода в стране ясная<sup>185</sup>.

Сегодня изобретены различные аппараты или оборудование, работающие на солнечной энергии. В некоторых провинциях при помощи специальных «солнечных сушилок» обрабатывают фрукты. При содействии АМР США такой способ стали практиковать в провинции Парван<sup>186</sup>.

Разрабатываются и другие проекты использования солнечной энергии. По данным афганских официальных источников, в 2008 г. под эгидой министерства восстановления и развития села и в соответствии с программой национальной солидарности около 650 селений были обеспечены электричеством посредством фотовольтаических модулей<sup>187</sup>.

Поскольку на афганские рынки через коммерческие структуры поступают солнечные батарейки в виде пластинок для получения солнечной энергии, — некоторые хозяйства сами небезуспешно используют их в бытовых целях. Например, в провинции Герат только центр обеспечивается импортируемой из Ирана и Туркменистана электроэнергией, а отдаленные районы — Шинданд, Адраскан, Гульран, Работ-е Санги и другие все еще не имеют доступа к электричеству, и здесь непрерывно растет количество солярных пластинок, используемых не только для освещения домов, но и для заправки настольных ламп, уличных фонарей и для работы водяных насосов. Эти источники энергии применяются и в государственных учреждениях, в частности медицинских для хранения в морозильниках вакцин и препаратов<sup>188</sup>. Солнечные аккумуляторы импортируют из Китая, Индии и Германии, спрос на них с каждым годом растет. Мэрия г. Герата планирует использовать солнечную энергию для освещения автодорог и улиц города<sup>189</sup>. Кроме того, представители провинциального отделения

---

<sup>185</sup> Peter Meisen, Parnijan Azizy. Rural Electrification in... P. 8; 11; Afghanistan's environment 2008. United Nations Environment Programme. P. 26.

<sup>186</sup> U. S. Agency for International Development, Program Highlights, June 16–June 30, 2009. P. 5. URL:<http://afghanistan.usaid.gov>

<sup>187</sup> Energy Sector Strategy 1387–1391 (2007/08–2012/13). Pillar III, Infrastructure. Kabul, 2008. P. 25.

<sup>188</sup> گرایش مردم هرات به استفاده از برق آفتابی (Склонность жителей Герата к использованию солнечной энергии). 25.01.2012, URL:[www.pamirpress.com](http://www.pamirpress.com)

<sup>189</sup> افزایش استفاده از صفحات تولید برق آفتابی در هرات (Рост использования солярных пластинок в Герате). 08.08.2011, URL:[www.dw.de](http://www.dw.de)

министерства энергетики при финансовой поддержке АМР США планируют реализовать программу сооружения ветровых станций. Пока экспериментально установили один генератор — в г. Герате<sup>190</sup>.

## Афганистан и региональные энергетические проекты

В последние годы политологи все чаще предсказывают, что в мировой политике XXI в. конфликты будут возникать главным образом из-за энергетических, сырьевых и водных ресурсов<sup>191</sup>. Недаром основной причиной военного вторжения США в Афганистан и Ирак, конфликта в Ливии и дестабилизации военно-политической обстановки во многих странах Ближнего и Среднего Востока и Африки считают стремление к перераспределению запасов углеводородных ресурсов. Прежде чем говорить о возможностях подключения Афганистана к региональным энергетическим сетям, участия в транзитных проектах, следует проанализировать потенциал самих сопредельных с Афганистаном стран и их энергетическую политику, влияние основных игроков регионального энергетического рынка.

Речь прежде всего идет о странах, граничащих с Афганистаном и расположенных недалеко от его пределов. Некоторые из них — Таджикистан, Туркменистан, Кыргызстан, Казахстан и Иран имеют большие запасы либо истощаемых, либо возобновляемых энергетических ресурсов, а другие, — Пакистан, Индия, и, разумеется, сам Афганистан с каждым годом все больше ощущают их дефицит<sup>192</sup>.

К северу от Афганистана расположены страны, на долю которых приходится относительно большой объем мирового углеводородного сырья (Туркменистан, Казахстан, Узбекистан) и гидроэнергетических ресурсов (Кыргызстан, Таджикистан). Потенциал создает в ЦА условия, при которых регион становится объектом борьбы между внешними заинтересованными силами. Иными словами, ЦА в последние десятилетия находится в центре внимания развитых стран мира. «С ростом

---

<sup>190</sup> طرح استفاده از انرژی باد در تولید برق هرات (План освоения энергии ветра в Герате). 19.01.2012, URL:<http://kohandazh.com>

<sup>191</sup> Фридберт Пфлюгер. Новая эра энергетического империализма. Европа должна научиться у Китая побеждать. // Internationale Politik, май — июнь 2010. С. 18.

<sup>192</sup> Potential and Prospects for Regional Energy Trade in the South Asia Region. Energy Sector Management Assistance Program and the South Asia Regional Cooperation Program Formal Report 334/08. Washington, March 2008.

цен на энергетические ресурсы международный интерес к этому региону повысился. Усиление государственного контроля в нефтегазовом секторе России и обеспокоенность в отношении надежности поставок российского газа в Европу заставили деловые круги и политических деятелей искать источники поставок и возможности инвестиций в других местах. Значительные нефтяные запасы Казахстана привлекали инвесторов даже тогда, когда цены были намного ниже»<sup>193</sup>.

В этих условиях при благоприятном развитии внутренней военно-политической обстановки значение Афганистана как транзитной зоны между Центральной и Южной Азией может в будущем возрасти, а сама страна теоретически имеет все шансы превратиться в энергетический мост.

Потенциал энергетической системы ЦА оценивается в 38 тыс. МВт, а объем ежегодного избыточного производства только электроэнергии составляет 135 млрд кВт·ч<sup>194</sup>. В научной и экспертной литературе встречаются разные сведения касательно объема углеводородных ресурсов региона в целом и по отдельным странам, в частности. Согласно одним данным, разведанные запасы газа в ЦА составляют 6,6 трлн м<sup>3</sup>, 2,9 трлн приходится на Туркменистан, 1,9 трлн — Узбекистан и 1,8 трлн — Казахстан, т. е. в целом около одной десятой части всех разведанных запасов этого полезного ископаемого в странах СНГ. Наиболее развита добыча газа в Туркменистане и Узбекистане, располагающих около 2% его мировых запасов. Доля Казахстана составляет около 0,5%. Запасы нефти Казахстана оцениваются в 30–40 млрд баррелей, Туркменистана и Узбекистана по 600 млн баррелей соответственно (по заявлениям правительства Туркмении, запасы оцениваются в 45 млрд т, что вызывает сомнения)<sup>195</sup>.

Развитые страны разными способами стремятся участвовать в налаживании разработки и определении рынка сбыта энергоресурсов региона, имея в виду в конечном счете уменьшить зависимость этих государств от России по части транспортировки ресурсов.

С началом операции «Несокрушимая свобода» США видят в Афганистане территорию транзита для транспортировки центрально-азиатских ресурсов в Пакистан и далее — в район Персидского залива.

---

<sup>193</sup> Энергетические проблемы стран Центральной Азии. Отчет № 133. Азия, 24.05.2007. С. 1.

<sup>194</sup> Potential and Prospects for Regional Energy Trade in the South Asia Region... P. 32.

<sup>195</sup> Энергетические проблемы стран Центральной Азии. Отчет № 133. Доклад Крайсис Групп № 133 Азия, 24.05.2007. С. 8–12.

Американцы с первых дней своего появления на афганской сцене открыто заявили о своих долгосрочных целях в регионе ЦА<sup>196</sup>.

Таблица 5.27

### Запасы природного газа в трех странах ЦА по разным экспертным оценкам, трлн м<sup>3</sup>

Страна	Oil and Gas Journal	СЕДИГАЗ	Другая оценка
Казахстан	2,83	1,9	3
Туркменистан	2,83	1,9	6
Узбекистан	1,84	1,85	1,5
Всего	7,5	6,65	10,5

Источник: Энергетические проблемы Центральной Азии. Доклад Крайсис Групп №133 Азия, 24.05.2007. С. 17.

Не следует исключать также страны Европы, играющие далеко не последнюю роль в политической и экономической жизни региона. Европейские исследователи призывают ЕС более активно подключиться к борьбе за ресурсы и настаивают, что «если Евросоюз хочет стать глобальным игроком в энергетической и сырьевой сфере, ему необходимо научиться четко определять и последовательно отстаивать собственные интересы в различных регионах планеты, т. е. выработать коллективную энергетическую внешнюю политику»<sup>197</sup>.

Среди соседних стран другой крупный потребитель энергоресурсов ЦА наряду с Россией — это Китай, спрос которого, по некоторым прогнозам, в ближайшем будущем вырастет в несколько раз. Китай намерен увеличивать импорт из стран региона не только нефти и нефтепродуктов, но и каменного угля<sup>198</sup>.

Странам ЦА предстоит сосредоточиться на обеспечении потребностей национальных рынков, выйти из энергетического кризиса, в который они попали после развала Советского Союза. Запасы углеводородных ресурсов этих стран не соответствуют достигнутому ими уровню экономического развития. В отчете «International Crisis

<sup>196</sup> Винсен де Китспоттер. Большая игра в Центральной Азии // Ядерный контроль, № 1(75), Том 11. С. 81–93.

<sup>197</sup> Фридберт Пфлюгер. Новая эра энергетического империализма. Европа должна научиться у Китая побеждать // Internationale Politik, май — июнь 2010. С. 18.

<sup>198</sup> Там же. С. 19–21.



Group», посвященном изучению энергетических проблем ЦА, подробно говорится о препятствиях, которые существуют на пути развития энергетики этих стран. Как говорится в документе, «три производителя нефти и газа в регионе — Казахстан, Туркменистан и Узбекистан — демонстрируют признаки явления, называемого “проклятием ресурсов”, при котором богатые энергетическими ресурсами страны оказываются не в состоянии обеспечить свое благополучие, либо их хозяйство принимает уродливые формы, развивается нестабильно»<sup>199</sup>.

О проблемах обеспечения электроэнергией самих стран ЦА в докладе ООН говорилось следующее: «Стремление государств ЦА добиться самообеспеченности после достижения независимости привело к значительному сокращению региональной торговли электроэнергией, показатели которой в период между 1990 и 2000 гг. упали примерно на 70%, несмотря на рост потребления за тот же период на 80%. Однако для удовлетворения региональной потребности в электроэнергии в ближайшей и среднесрочной перспективе не обойтись без внутрирегиональной торговли электроэнергией»<sup>200</sup>.

Каждая страна ЦА отличается своей спецификой: одна располагает большими запасами каких-либо истощаемых ресурсов, но незначительным объемом иных, возобновляемых, а другая — наоборот. Возьмем, например, соседние с Афганистаном Туркменистан и Таджикистан. Первый богат углеводородным сырьем, но беден гидроэнергетическими ресурсами, а у второго много горных рек, но мало нефтегазовых месторождений. По некоторым официальным данным, геологические ресурсы Туркменистана — 42,32 млрд т условного топлива, извлекаемые — 27,48 млрд т. В стране «149 газовых и газоконденсатных месторождений с запасами 4 970 768 млн, в том числе 139 месторождений на суше — 4 573 361 млн м<sup>3</sup> и 10 месторождений шельфа — 397407 млн м<sup>3</sup>, открыто 34 месторождения нефти»<sup>201</sup>.

По некоторым прогнозам, к 2020 г. в самом Афганистане спрос на электроэнергию вырастет до 905 МВт, в соседнем Пакистане —

---

<sup>199</sup> Энергетические проблемы стран Центральной Азии. Отчет № 133. Доклад Крайсис Груп № 133 Азия, 24.05.2007. С. 1.

<sup>200</sup> Доклад о человеческом развитии в Центральной Азии. В будущее без барьеров: Региональное сотрудничество в области человеческого развития и обеспечения человеческой безопасности. Региональное бюро ПРООН по странам Европы и Содружества Независимых Государств, 2005. С. 109.

<sup>201</sup> Куртов А. Трансформация внешней политики Туркменистана при новом руководстве страны // Внешние связи стран Прикаспия в условиях глобального кризиса и интересы России. ИМЭМО РАН (PDF doc.). М., 2010. Р. 56.

до 44,7 тыс., импорт из Таджикистана, Узбекистана, Туркменистана в Афганистан составит 300 МВт, из Ирана — 100 МВт<sup>202</sup>.

Таблица 5.28

### Потребление электроэнергии в Афганистане и странах Южной Азии

Страна	ВВП, млрд долл.	В сфере производства, млрд кВт-ч в год	На душу населения, кВт-ч
Афганистан	4,6	159 (2005)	53
Бангладеш	51,9	21,14 (2004)	128
Бутан	0,6	0,67 (2004)	665
Индия	600,6	540,74 (2003)	425
Непал	5,9	2,26 (2003)	68
Пакистан	82,4	76,66 (2004)	408
Шри-Ланка	18,2	7,66 (2004)	457

Источник: Potential and Prospects for Regional Energy Trade in... Р. 5.

В последние годы при посредничестве ВБ подписаны многосторонние и двусторонние соглашения между разными государствами региона о поставке электроэнергии из одной страны в другую, либо транзитом в третьи страны<sup>203</sup>. Так как политическая обстановка во всех заинтересованных государствах региона, за исключением самого Афганистана, стабильная, — перспективы развития трансграничных линий во многом будут зависеть от положения в этой стране.

За постталибский период перечисленные государства укрепляют сотрудничество с Афганистаном в этой области, снабжая электричеством приграничные и центральные афганские районы, строят планы поставки электроэнергии через Афганистан в страны ЮА. Наибольшую активность проявляет Туркменистан. Согласно договоренности, заключенной между правительствами Афганистана и Туркменистана в 2002 г., последний взял на себя обязательство обеспечить северные районы Афганистана, а также провинцию Герат электроэнергией. По этому договору, в 2002 г. было завершено сооружение 70 км ЛЭП Андхой — Шибирган, обеспечивающей электроэнергией г. Мазари-Шариф.

<sup>202</sup> Potential and Prospects for Regional Energy Trade in... Р. xxi — xxii: 34.

<sup>203</sup> Там же, С. xxii.

На участке Кушка — Герат строилась межгосударственная ЛЭП-220 общей протяженностью 120 км<sup>204</sup>. К концу 2003 г. она начала действовать: ЛЭП-220 Серехетабат (Кушка) — Герат, протяженность которой по афганской территории — 102 км, обошлась в 6,5 млн долл., но дала возможность ежегодно поставлять в афганскую провинцию 200 млн кВт·ч<sup>205</sup>. Туркменская сторона в дальнейшем пошла на важные уступки Афганистану: к 2007 г. долг этой страны энергетикам Туркмении достиг 3,78 млн долл., однако он был списан президентом К. Бердымухаммедовым<sup>206</sup>, а через несколько месяцев было безвозмездно поставлено электроэнергии на 300 тыс. долл.<sup>207</sup>

Туркменистан ежегодно поставляет в Афганистан 325 млн кВт·ч. В начале 2011 г. туркменское правительство начало реализацию нового инфраструктурного проекта в приграничном с Афганистаном районе, с тем чтобы вывести туркменские линии электропередач к афганскому городу Андхой. В этих целях Туркменистан приступил к строительству 9 новых энергетических объектов — 5 высоковольтных ЛЭП протяженностью свыше 900 километров и 4 подстанций. По сообщениям туркменской прессы, в августе 2014 г. уже было завершено строительство высоковольтных ЛЭП-220 кВ «Сердар» — «Фарап» протяженностью 86,52 км, «Фарап» — «Ватан» протяженностью 264,6 км и «Пельверт» — «Атамырат» протяженностью 124,5 км, а также реконструированы подстанции «Мары ГЭС», ЛЭП «Ватан» и «Фарап» по 220 кВ. И в 2015 г. продолжали строиться высоковольтные ЛЭП «Мары ГЭС» — «Атамырат» (388 км и 500 кВ), «Атамырат» — «Андхой» (62 км), а также подстанции «Атамырат» (мощностью 500/220/110 кВ)<sup>208</sup>.

В соответствии с этим проектом Туркменистан планирует увеличить объемы поставок электричества в Афганистан. Для этого было заключено соглашение между туркменской национальной компанией

---

<sup>204</sup> В афганском Герате ждут электроэнергию из Туркменистана. 22.09.2003, URL:[www.turkmenistan.ru](http://www.turkmenistan.ru)

<sup>205</sup> Туркменистан поставит электричество в афганскую провинцию Герат. 09.12.2003, URL:[www.rosinvest.com](http://www.rosinvest.com)

<sup>206</sup> Ашхабад списал Афганистану \$ 3.78 млн. долга. 21.02.2007, URL:[www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)

<sup>207</sup> Бердымухаммедов подарил Афганистану электричества на 300 тысяч долларов. 06.07.2007, URL:[www.lenta.ru](http://www.lenta.ru)

<sup>208</sup> Туркменистан будет экспортировать электроэнергию в Афганистан и Пакистан. 18.08.2014, [www.chrono-tm.org](http://www.chrono-tm.org)

«Туркменэнерго» и турецкой компанией «Lotus Energy» на строительство ЛЭП «МарыГРЭС» – Атамурад – Андхой стоимостью в 390,5 млн долл. Туркменистан не собирается ограничить свою деятельность в этой области рамками двустороннего сотрудничества – в перспективе он намерен через афганскую территорию снабжать электричеством и Пакистан<sup>209</sup>.

Страны ЦА нуждаются в строительстве новых дополнительных электростанций. «При условии сокращения потерь электроэнергии и восстановления существующих генерирующих мощностей нынешняя система торговли электроэнергией в регионе может обеспечить внутренние потребности стран ЦА примерно до 2020 г. Часто предлагаемое правительствами этих стран строительство новых электростанций нужно лишь для того, чтобы покрыть зимний дефицит электроэнергии, особенно в Кыргызстане. Дальнейшее улучшение внутрорегиональной торговли потребует модернизации линий электропередач, включая строительство линии Север – Юг в Казахстане (что также облегчило бы экспорт в Россию) и ликвидацию узких мест в южной части центральноазиатской энергосистемы»<sup>210</sup>.

Страны, обладающие большим гидроэнергетическим потенциалом, стремятся к расширению производства и экспорта дешевого электричества, а страны, нуждающиеся в нем, ищут возможности увеличения импорта энергии. Таджикистан и Кыргызстан, относящиеся к первой категории, занимаются проектированием и строительством крупных гидроэлектростанций на внутренних реках, с тем чтобы в будущем превратить электроэнергию в одну из главных экспортных статей и источник поступления иностранной валюты. В этих двух странах сосредоточено свыше 90% водного потенциала ЦА.

По заключению экспертов, сопоставление стоимости импортного и местного электричества наглядно выявило преимущества первого для Афганистана. Одно из соответствующих исследований, проведенное ВБ, показало, что после окончания строительства крупных гидроэнергетических объектов в Таджикистане и Кыргызстане они смогут поставлять электроэнергию в Афганистан и Пакистан

---

<sup>209</sup> Туркмения готовится в 5 раз увеличить поставки электроэнергии в Афганистан. 25.02.2011, URL:[www.bigpowernews.ru](http://www.bigpowernews.ru)

<sup>210</sup> Доклад о человеческом развитии в Центральной Азии. В будущее без барьеров: Региональное сотрудничество в области человеческого развития и обеспечения человеческой безопасности. Региональное бюро ПРООН по странам Европы и Содружества Независимых Государств, 2005. С. 108–109.

по цене ниже средней стоимости электричества, производимого в этих странах<sup>211</sup>.

Таблица 5.29

### Гидроэнергетический потенциал ЦА

Страна	Установленная мощность ГЭС, МВт	Производство электроэнергии на ГЭС, млрд кВт-ч	Использование гидропотенциала, %	Доля в гидропотенциале ЦА, %
Таджикистан	4037	17,1	5	69
Кыргызстан	2910	14,0	14	22
Казахстан	2248	7,9	29	6
Узбекистан	1420	6,0	49	3
Туркменистан	1	0	0	0
Всего	10616	45	10	100

Источник: Континент партнерства. Сентябрь 2007. С. 43–44.

Афганистан уже подписал соглашения со всеми соседними государствами о ввозе электричества, он развивает сотрудничество в реализации перспективных трансафганских энергетических проектов, в частности, строительства ЛЭП из ЦА в Пакистан и другие страны ЮА. В большинстве случаев соседние страны, принимая во внимание тяжелое положение афганской экономики в постталибский период, согласились поставлять энергию на льготных условиях.

Как было отмечено, Казахстан, Туркменистан и Узбекистан богаты углеводородными ресурсами, а соседний с Афганистаном Таджикистан, имея огромный гидроэнергетический потенциал, по которому после России занимает второе место на постсоветском пространстве, тем не менее ощущает нехватку электроэнергии. Таджикистан, развивая национальную программу энергетического строительства, рассчитывает не только на афганский рынок, но и на поставку в более далекие страны — Пакистан, Индию, Китай и др.<sup>212</sup> Конечно, Афганистану отводится одна из ключевых ролей, и судьба этих проектов зависит от дальнейшего развития внутриафганской политической обстановки. Президент Пакистана А. Зардари во время визита Э. Рахмона

<sup>211</sup> Potential and Prospects for Regional Energy Trade in... P. xxii.

<sup>212</sup> Таджикистан начал экспорт электроэнергии в Афганистан. 28.10.2011, URL:www.chaspik.spb.ru

в Пакистан среди прочих приоритетных направлений двустороннего экономического сотрудничества назвал гидроэнергетику, в частности строительство гидроэлектростанций и импорт электроэнергии<sup>213</sup>.

Таджикистан, Афганистан и Пакистан, которых поддерживают страны Запада и международные финансовые институты, рассматривают разные проекты трехстороннего энергетического сотрудничества, самым крупным из которых считается план подачи электроэнергии из ЦА в ЮА, или проект «Региональный электроэнергетический рынок Центральной и Южной Азии». Организаторы проекта намериваются реализовать его при содействии АБР, Европейского банка реконструкции и развития, Международной финансовой корпорации, Исламского банка развития и ВБ<sup>214</sup>. Самый важный компонент этой программы — энергетический проект CASA-1000 (Central Asia — South Asia).

Цель проекта CASA-1000 — экспорт избыточной электроэнергии в летний период из Таджикистана и Кыргызстана в Афганистан и Пакистан. Планируемая мощность поставок — 1300 МВт. В дальнейшем предполагается увеличить поставку энергии до 5000 МВт, из которых Афганистан получит 300, Пакистан — 1000 МВт. Технико-экономическое обоснование проекта было подготовлено при содействии ВБ с привлечением канадской компании «SNC-Lavalin» как консультанта. В общих чертах проект включает строительство:

- линии переменного тока 500 кВ из Датки в Худжанде (477 км) для подачи излишка электроэнергии из Кыргызской Республики в Таджикистан и дальнейшей передачи до Сангтуды по внутренним сетям Таджикистана;
- одноцепной линии переменного тока 220 кВ (протяженностью около 80 км) в Таджикистане от подстанции Нурек до подстанции Сангтуда;
- трансформаторной подстанции 1300 МВт на Сангтуде, преобразующей переменный ток в постоянный;
- высоковольтной линии постоянного тока протяженностью 750 км из Сангтуды в Пешавар через перевал Саланг и Кабул;
- трансформаторной подстанции 300 МВт в Кабуле для преобразования постоянного тока в переменный;
- трансформаторной подстанции 1300 МВт в Пешаваре для преобразования постоянного тока в переменный.

---

<sup>213</sup> Эмомали Рахмон посетил Пакистан с государственным визитом. 08.03.2011, URL:<http://mir24.tv>

<sup>214</sup> Подробно о проекте можно узнать на сайте URL:<http://casa-1000.com>

Планируется, что протяженность высоковольтных линий постоянного тока составит соответственно по территории Таджикистана 117 км, Афганистана – 562, Пакистана – 71<sup>215</sup>.

Таблица 5.30

**Возможная стоимость импорта электроэнергии из стран ЦА, цент за кВт-ч**

Страна-импортер	Средняя цена	Электростанции в странах ЦА	Стоимость экспорта из ЦА
Афганистан	Свыше 10	«Сангтуда 1», «Рогун 1», «Талимарджан 1 и 2»	2,26–3,43
Иран	3,6	«Сангтуда 1», «Рогун 1», «Талимарджан 1 и 2»	2,29–3,46
Пакистан	5,6	«Сангтуда 1», «Рогун 1», «Талимарджан 1 и 2», «Камбарата 2»	2,26–3,75
Китай	3,6	«Сангтуда 1», «Талимарджан 1»	2,47–3,16

Источник: Potential and Prospects for Regional Energy Trade in... Р. 33.

Появление подобных проектов стимулирует конкуренцию между республиками ЦА за получение доступа к новым энергетическим рынкам. Узбекистан, например, не участвует в проекте CASA-1000. Узбекские специалисты в своих исследованиях ставят под сомнение его эффективность, а оценки канадской компании, считающей проект жизнеспособным, называют неверными. В узбекских источниках, анализирующих отчет консультантов компании «SNC–Lavalin»<sup>216</sup>, говорится: «Приведенные в нем допущения и выводы в пользу целесообразности данного проекта не выдерживают никакой критики. Отчет грешит целым рядом упущений, искажений и погрешностей, которые приводят к совершенно ошибочным выводам». По мнению узбекских инженеров, реальная себестоимость выработки электроэнергии в отчете занижена<sup>217</sup>.

<sup>215</sup> Проект CASA-1000. Список часто задаваемых вопросов и ответов. Июнь 2011, URL:www.energo.gov.kg

<sup>216</sup> Проект по передаче и торговле электроэнергией «Центральная Азия – Южная Азия» (CASA-1000). Финальный отчет по обновлению ТЭО. Февраль 2011.

<sup>217</sup> Узбекистан выступает против проекта CASA-1000. 19.10.2011, URL:www.anons.uz

Узбекская сторона не только выступает против строительства крупных электростанций на территории соседних Таджикистана и Кыргызстана, но и выражает недовольство по поводу возведения объектов регионального значения. Официальный Ташкент в 2011 г. направил письмо в Исламабад, в котором излагает свой взгляд на эту проблему: «Позиция Узбекистана по вопросам водных ресурсов основана на международных законах и нормах. Не отрицая права любой страны на реализацию проектов, Узбекистан призывает страны, расположенные в верховьях рек, к проведению трансграничного воздействия на окружающую среду многоцелевых гидроэнергетических проектов, которые будут осуществляться по проекту CASA-1000. Позиция Пакистана, как потенциального импортера электроэнергии из стран верхнего течения реки, может быть эффективным инструментом в решении водных споров в Центральной Азии и реализации региональных проектов на основе мира и согласия. Следует обдумать то, как Афганистан сможет обеспечивать безопасность и надежность электроэнергии, поставляемой через этот очаг напряженности и, по существу, наиболее уязвимую часть земли»<sup>218</sup>.

Еще в 2002 г. Узбекистан восстановил разрушенную ЛЭП, поставившую ранее электроэнергию в г. Мазари-Шариф. В дальнейшем мощность линии увеличили до 220 кВ. Уже к 2009 г. Узбекистан начал снабжать электричеством афганскую столицу, для чего была введена в эксплуатацию ЛЭП-220 протяженностью 442 км, которая соединила Кабул с Узбекистаном. Узбекская подстанция «Сурхан» была подключена к афганской электроэнергетической системе в районе Хайратон, что позволило экспортировать в Афганистан до 150 МВт электричества. К концу того же года Узбекистан ввел в действие другую, более мощную ЛЭП-500 «Гузар — Сурхан», увеличив объем подачи до 300 МВт<sup>219</sup>.

Несмотря на то, что Узбекистан настаивал на бесперспективности проекта CASA-1000 из-за нестабильной обстановки в Афганистане и непредсказуемости развития событий, в марте 2010 г. сам официальный Ташкент предложил Пакистану поставлять дешевую электроэнергию через Афганистан. Для этого планировалось с помощью АБФ проложить линии электропередачи из Кабула в Пешавар<sup>220</sup>.

---

<sup>218</sup> Uzbekistan opposes Pakistan's plan to import electricity from Tajikistan. 13.03.2011, URL:www.dawn.com

<sup>219</sup> Приоритетные направления участия Узбекистана... С. 27.

<sup>220</sup> Uzbekistan offering cheaper electricity, says Mandviwala. 20.03.2010, URL:www.thenews.com.pk



Пакистан заинтересован работать со всеми республиками ЦА, ведь, по имеющимся данным, дефицит электроэнергии в этой стране достиг 6 тыс. МВт, а сжиженного природного газа — 17–28 млн м<sup>3</sup>.<sup>221</sup> Во время визита премьер-министра Пакистана в Узбекистан в марте 2011 г. стороны обсудили вопрос экспорта в Пакистан 800 МВт узбекской электроэнергии по доступным ценам. После строительства ЛЭП-500 поставки планируется увеличить до 1000 МВт. Пакистан изучает технические стороны реализации проекта<sup>222</sup>.

Казахские политологи считают, что проект CASA-1000 сам по себе «при его реализации в расчетных пропускных параметрах (1000–1300 МВт)» не представляет трудноразрешимой проблемы для стран Центральной Азии. Следствием его осуществления может стать, во-первых, «завершение формирования Объединенной энергетической системы Центральной Азии», во-вторых, «снижение конкурентоспособности и значимости ЛЭП, построенной Узбекистаном и идущей из Сурхандарьинской области Узбекистана до города Мазари-Шариф в Афганистане (объемы поставок электроэнергии по этой линии в 2010 году составили около 150 МВт, а имеющийся потенциал позволяет, как минимум, его удвоить)»<sup>223</sup>.

Заключенное летом 2011 г. соглашение между афганской и таджикской сторонами о начале поставки электроэнергии из Таджикистана по только что построенной ЛЭП-220 «Сангтуда — Пули-Хумри» стало возможно после урегулирования некоторых взаимных претензий. В частности, по заявлению таджикских официальных лиц, ЛЭП «Сангтуда — Пули-Хумри», на афганском участке не была готова к эксплуатации, что и стало причиной остановки экспорта. Затем в СМИ появилась следующая информация: «Узбекские энергетики поставили афганские власти перед выбором — в случае, если начнутся поставки таджикской электроэнергии по новой линии, Узбекистан откажется экспортировать свою электроэнергию в Афганистан в нынешний зимний период (2011/12 г. — У. О.). Поэтому афганская сторона требовала гарантированных поставок таджикской электроэнергии круглый год, с чем был не согласен официальный Душанбе»<sup>224</sup>.

<sup>221</sup> Pakistan seeks LNG from Uzbekistan. 26.04.2011, URL:www.thenews.com.pk

<sup>222</sup> Афганистан будет строить АЭС: Талибы теперь будут угрожать Фукусимой. 25.05.2011, URL:www.cacompro.com

<sup>223</sup> Региональный проект CASA-1000: риски и возможности для Казахстана. 26.10.2011, URL:www.ipr.kz

<sup>224</sup> Таджикистан начал экспорт электроэнергии в Афганистан. 28.10.2011, URL:www.chaspik.spb.ru

Таблица 5.31

### Афганский импорт электроэнергии из соседних стран, млн кВт-ч

Страна	2006 г.	2008 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Иран	170	280,2	428,8	587,2	694,8	817,8	868,2
Таджикистан	47,88	47,85	87,4	154,3	666,5	1006,8	1127,6
Узбекистан	174,6	194,5	964,2	1578,1	1315,7	1394	1241
Туркменистан	201,58	312,7	386,3	412,3	393,5	396,6	474
Всего	594,1	835,3	1866,7	2731,9	3070,5	3615,2	3710,8

Источник: Afghanistan Statistical Yearbook 2008–09. P. 160; 2011–12. P. 173; 2014–15. P. 176.

В итоге новая ЛЭП официально была введена в эксплуатацию в конце октября 2011 г. при участии премьер-министра Таджикистана и вице-президента Афганистана маршала М. К. Фахима, что говорит о важности проекта для обеих стран. По договору таджикская сторона обязуется до 2015 г. поставлять в осенне-зимний период до 45 млн кВт-ч, а в весенне-летний — в полном объеме, т. е. 300 МВт<sup>225</sup>.

Между Таджикистаном и Узбекистаном идет конкурентная борьба за доступ национальной энергетической отрасли к таким важным рынкам, как Афганистан и некоторые страны ЮА. В Узбекистане трезво оценивают обстановку и понимают, что у Таджикистана «есть все шансы стать главным экспортером электроэнергии в направлении Афганистана и Пакистана». Это по мере увеличения экспорта таджикской электроэнергии в Афганистан «заставит официальный Ташкент с еще большим упорством возражать против строительства «Рогунской ГЭС» и станет дополнительным фактором раздраженности в и без того напряженных узбекско-таджикских отношениях»<sup>226</sup>.

Вот суждения, почерпнутые из казахских информационных источников: «Вопрос взаимозависимости реализации проекта CASA-1000, с одной стороны, и строительства новых водно-энергетических объектов в Таджикистане и Кыргызстане, а также изменения режима функционирования уже имеющихся, с другой, собственно, и порождает ключевую

<sup>225</sup> Там же.

<sup>226</sup> «Узбекэнерго» недовольна энергоамбициями Таджикистана. 1.08.2011, URL:www.uznews.net

проблему, переходящую в политическую плоскость... В перспективе нельзя исключать переноса этой проблемы в военную сферу»<sup>227</sup>.

Кыргызстан может принять большее участие в проекте после окончания строительства «Камбаратинской ГЭС-1» мощностью 1,9 ГВт. Но поскольку у самой республики нет необходимых средств для завершения этого строительства, — в 2009 г. в этих целях было создано совместное с РФ предприятие. Российская сторона предложила вложить в реализацию проекта 1,7 млрд долл. (что достаточно для завершения строительства), а затем в марте 2011 г. министр энергетики Кыргызстана на пресс-конференции сообщил, что объем российских инвестиций будет увеличен до 3–4 млрд<sup>228</sup>.

В самом Афганистане проекты, опирающиеся на импорт электроэнергии из соседних стран, реализуются в разных регионах, в частности на Северо-Востоке, с населением, по данным 2013 г., более 3721 тыс. человек,<sup>229</sup> т. е. 14% всего оседлого населения страны (без учета кочевников и беженцев). В довоенное время регион специализировался главным образом на промышленной обработке сельскохозяйственной продукции. Помимо этого здесь функционируют цементный завод, угольные шахты, текстильная фабрика и многие другие предприятия и учреждения, работа которых возможна прежде всего при бесперебойном обеспечении электроэнергией.

Преимущество Северо-Востока — в том, что через его территорию уже налажена поставка электроэнергии из соседних Таджикистана, Узбекистана и Туркменистана в другие части страны. Иначе говоря, географическое положение региона дает ему возможность стать важным «энергетическим мостом» между Афганистаном и его соседями.

В этих целях был создан специальный большой энергетический проект под названием «Северо-восточная энергетическая система» (СВЭС), разработанный при всесторонней помощи США и международных доноров. Его цель — обеспечить дешевой электроэнергией крупные города и населенные пункты северо-восточной части Афганистана, включая Кабул<sup>230</sup>. Этот проект отличается от CASA-1000 прежде

---

<sup>227</sup> Региональный проект CASA-1000: риски и возможности для Казахстана. 26.10.2011, URL:[www.ipr.kz](http://www.ipr.kz)

<sup>228</sup> Аскарбек Шадиев: Объем российских инвестиций в строительство Камбаратинской ГЭС-1 в Кыргызстане будет увеличен до \$ 3–4 миллиардов. 22.03.2011, URL:<http://24.kg.org>

<sup>229</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2013–14. P. 5–6.

<sup>230</sup> Afghanistan Energy Supply Has Increased but An Updated Master Plan... P. 5.

всего составом участников — в нем кроме Таджикистана представлены еще две другие страны, расположенные в низовьях Амударьи, — Узбекистан и Туркменистан.

Северный регион Афганистана снабжался электроэнергией из соседних Узбекистана и Туркменистана, поставка возобновилась после свержения власти талибов по уцелевшим линиям электропередач и распределительной системе. Повторим, что в 2005 г. в Мазари-Шариф из Узбекистана поступал ток по существовавшей полуразрушенной одноцепной ЛЭП-110. АБР утвердил проект ее замены на двухцепную линию 220 кВ и необходимые подстанции, чтобы увеличить объем импорта до 150 МВт и далее поставлять электроэнергию в Кабул<sup>231</sup>. В мае 2011 г. ЛЭП-220 была сдана в эксплуатацию.

Но разница между этими тремя поставщиками электроэнергии на афганский рынок в том, что узбекское электричество Афганистану обойдется немного дороже, чем из других соседних стран, особенно из Таджикистана. Еще в 2005 г., когда Узбекистан повысил тариф на электроэнергию для Афганистана до 2,3 цента за 1 кВт, объясняя это тем, что цена на расходные материалы увеличилась, афганские официальные лица заявили, что цена электроэнергии, поставляемой Таджикистаном и Туркменистаном, не превышает 2 цента за киловатт, и попросили узбекские власти снизить тариф до такого же уровня. Те, однако, отказали, поскольку не могут «работать себе в убыток»<sup>232</sup>.

В самом Афганистане многое мешает развитию сектора электроэнергетики. Американские аналитики, ознакомившись с ходом реализации проекта, пришли к следующему выводу: «В то время как США и другие доноры вложили или обязались вложить приблизительно 1,6 млрд долл. в СВЭС афганское правительство не в состоянии полностью финансировать операции и обслуживать предоставленные донорами средства. Афганское правительство испытывает недостаток в механизмах сбора платежей за электроэнергию, необходимых для финансирования текущих и ожидаемых затрат на покупки топлива и расходы, связанные с обслуживанием оборудования. Это привело к тому, что США и другим донорам пришлось потратить миллионы долларов на указанные расходы, чтобы поддержать работу и обслуживать проек-

---

<sup>231</sup> Feasibility Study for the Development of a Gas Fired Thermal Power Facility in Sheberghan. Advanced Engineering Associates International, Afghanistan Energy Assistance Project AEAI Project N. 1101 Consolidated Report. (PDF doc.) June 2005. P. 21.

<sup>232</sup> Восстановление энергетической системы — путь к возрождению Афганистана. 25.01.2005, URL:www.cawater-info.net

ты. Например, согласно программе развития национальной энергетической системы, сектор энергетики в 2005 г. из-за низкой коммерческой эксплуатации потерял 128,5 млн долл. В другом случае, по оценкам АМР США, в 2008 г. только Кабульское энергетическое управление потеряло приблизительно 60% своего дохода или 125 млн долл., и сумма потерь может ежегодно расти — до 275 млн долл. к 2015 г.»<sup>233</sup>.

Таблица 5.32

### Гидроэнергетический потенциал Таджикистана

Река	Годовой потенциал, МВт	Доля в общем объеме, %
Пяндж	14030	23,2
Гунт	2260	3,73
Бартанг	2969	4,93
Ванч	1191	1,96
Язгулям	845	1,39
Кызыл-су	1087	1,78
Вахш	28670	48
Кафирниган	4249	7
Оз. Каракуль	103	0,17
Сурхандарья	628	1,03
Зеравшан	3875	6,38
Сырдарья	260	0,43
Итого	60167	100

Источник: Стратегия развития малой гидроэнергетики Республики Таджикистан... С. 29.

Таджикистан, обладающий самыми крупными в регионе гидроресурсами, может превратиться в главного экспортера дешевого электричества в Афганистан и другие страны. Рассмотрим долгосрочные планы этой республики, так как они в той или иной степени касаются Афганистана.

Таджикистан в летний сезон производит огромное количество избыточной электроэнергии, которую можно подавать в Афганистан, однако состояние афганских высоковольтных систем не позволяет использовать это в полной мере. Таджикистан, по данным 2007 г., поставлял Афганистану 3,5–4 млн кВт·ч в месяц — мизерную часть производимой в республике энергии<sup>234</sup>. В компании «Барки тоджик» заявили, что в июле

<sup>233</sup> Afghanistan Energy Supply Has Increased but...P. 7.

<sup>234</sup> События. 11.01.2007.

2011 г. в Афганистан было поставлено 20 млн кВт-ч гарантированного и 5 млн не гарантированного объема электроэнергии, в сентябре того же года — 25 млн и 8 млн кВт-ч соответственно<sup>235</sup>. В 2014 г. объем экспорта достиг 1,3 млрд кВт-ч, что на 37% больше показателя 2013 г.<sup>236</sup>

Отметим, что протяженность ЛЭП-220 Сангтуда — Пули-Хумри, построенной по региональному проекту CASA-1000, имеющему целью объединить линии электропередач двух стран, составляет 281 км (по территории Таджикистана — 118 км, Афганистана — 163 км). Этот проект стоимостью в 109,5 млн долл. финансировали на безвозмездной основе АБР, Фонд ОПЕК, ИБР и энергетическая компания «Барки тоджик»<sup>237</sup>.

Афганские власти попросили Душанбе поставлять энергию в афганскую столицу бесперебойно, но Таджикистан, который сам ощущает дефицит электричества в зимний сезон, не согласился<sup>238</sup>.

В перспективе Таджикистан для увеличения поставок электроэнергии в Афганистан, Пакистан и Иран намерен провести реконструкцию высоковольтных линий электропередач по следующим направлениям:

- «ВЛ-500 кВ: Рогун — Кундуз — Пули-Хумри — Кабул — Джелалабад — Пешавар: Строительство ВЛ-500 кВ Рогунская ГЭС — Сангтудинская ГЭС — Кундуз — Пули-Хумри — Кабул — Джелалабад (Афганистан) — Пешавар (Пакистан) протяженностью около 1100 км, рассматривается как альтернатива предыдущему проекту и оценивается в 300 млн долл. США. После сооружения этой линии будет возможно передавать 4 млрд кВт-ч электричество в Афганистан и Пакистан.
- ВЛ-500 кВ: Рогун — Сангтуда — Кундуз — Пули-Хумри — Кабул: Строительство ВЛ-500 кВ Рогунская ГЭС — Сангтудинская ГЭС — Кундуз — Пули-Хумри — Кабул протяженностью около 590 км оценивается ориентировочно в 160 млн. долл. США. По этой линии электроэнергия может поставляться в Афганистан.
- ВЛ-500 кВ: «Рогун — Сангтуда — Кундуз — Пули-Хумри — Кабул — Герат (Афганистан) — Мешхед» (Иран): Строительство

---

<sup>235</sup> Таджикистан будет поставлять в Афганистан электроэнергию дешевле узбекской. 27.07.2011, URL: [www.mobinews.tj](http://www.mobinews.tj)

<sup>236</sup> Таджикистан не поставляет в зимний период электроэнергию в Афганистан. 22.01.2015, URL: <http://tjinform.com>

<sup>237</sup> Таджикистан будет поставлять в Афганистан электроэнергию дешевле узбекской. 27.07.2011, URL: [www.mobinews.tj](http://www.mobinews.tj); Афганистан все же будет получать электроэнергию из Таджикистана: она дешевле узбекской. 1.09.2011, URL: [www.fergananews.com](http://www.fergananews.com)

<sup>238</sup> Там же.

ВЛ-500 кВ от Рогунской и Сангтудинских ГЭС до Кундуза – Пули-Хумри – Кабула – Герата (Афганистан) – Мешхеда (Иран) протяженностью около 1560 км ориентировочно оценивается в 500 млн долл. США. По этой линии может поставляться электроэнергия в Афганистан и далее в Иран»<sup>239</sup>.

CASA-1000, несмотря на то что проект реализуется лишь частично – амбициозный план, особенно перспектива подачи электроэнергии из ЦА в Пакистан. Маршрут ЛЭП пройдет по беспокойным районам Афганистана, что по понятным причинам не вызывает оптимизма у некоторых исследователей<sup>240</sup>. Обстановка в северных, северо-восточных и западных провинциях Афганистана до 2010 г. была более стабильной, нежели в южных, восточных и юго-восточных. Поэтому раньше казалось, что при сооружении ЛЭП из стран ЦА до Кабула не возникнет тех проблем, которые существуют в провинциях, расположенных к югу и востоку от столицы. Сегодня в Афганистане нет района, живущего в обстановке полной стабильности. Поэтому в ближайшей перспективе реализация всего проекта CASA-1000 вряд ли возможна.

Таджикистан разработал десятки проектов строительства малых, средних и крупных ГЭС, большей частью рассчитанных на экспорт электроэнергии, в первую очередь в Афганистан и через него в другие страны. В этом отношении р. Пяндж в планах энергетического развития Таджикистана занимает особое место.

Проекты ряда гидроэлектростанций малой и средней мощности разработаны на притоках Пянджа – реках Гунт и Бартанг. Таджикистан в перспективе может использовать их для снабжения электричеством внутреннего рынка в пределах Горно-Бадахшанской автономной области (ГБАО), а избыточную электроэнергию экспортировать в соседний Афганистан. В частности разработаны проекты пяти ГЭС на реке Бартанг, самой маленькой из которых будет «Бартангская-2» мощностью 89 МВт, а самой крупной – «Сарезская», 150 МВт<sup>241</sup>. Для обеспечения таджикского Бадахшана электричеством в нынешних условиях этого больше чем достаточно.

---

<sup>239</sup> URL:[www.minenergoprom.tj/barnoma/wl.doc](http://www.minenergoprom.tj/barnoma/wl.doc)

<sup>240</sup> Каменев С. Н. Влияние ситуации в Афганистане на экономику в Пакистане // Афганистан и Пакистан: современное состояние и перспективы развития (По материалам рабочего совещания, состоявшегося в Центре изучения стран Ближнего и Среднего Востока, 02.04.2012). М., 2012. С. 49.

<sup>241</sup> Стратегия развития малой гидроэнергетики Республики Таджикистан... С. 51–53.

Станции, строительство которых в перспективе планируется на реке Гунд, — относительно меньшие по мощности — от 5 до 26 МВт. Эти ГЭС, которых более десяти, в совокупности могут производить 270 МВт электроэнергии, а это в два раза меньше, чем на каскаде реки Бартанг. Таким образом, гидроэнергетический потенциал р. Пяндж и ее притоков в пределах ГБАО в несколько раз превышает внутренний спрос области, потребители которой в основном — личные хозяйства и административные здания. Афганистан вполне может в будущем рассчитывать на импорт гидроэлектроэнергии из таджикской ГБАО в провинцию Бадахшан и другие части страны<sup>242</sup>.

Опыт прошлого и недавних лет показывает, что восстановление линий электропередач из ГБАО в соседние районы афганского Бадахшана — дело взаимовыгодное для обеих сторон. Даже в нынешних условиях, когда в ГБАО генерируемое электричество зимой полностью потребляется, летом вполне можно экспортировать часть избыточной энергии. Во времена СССР была проложена ЛЭП в волостной центр афганского Шугнана, однако за последние годы, когда сама ГБАО испытывала острую нехватку электричества, линия не использовалась и постепенно вышла из строя. Памирской энергетической компанией была построена ЛЭП напряжением 0,4 кВ, (обошлась в 225 тыс. долл. США), для подачи электроэнергии из таджикского ГБАО в уезд Шугнан афганского Бадахшана. Отметим, что из этой суммы 150 тыс. долл. были выделены компанией мобильной связи «Рошан» (дочерняя компания Фонда Ага-хана по экономическому развитию).

Стратегическое значение, безусловно, имеет каскад ГЭС на реке Вахш. Электроэнергию этих станций можно будет поставлять в рамках существующих региональных проектов в ближние и дальние зарубежные страны, в частности через Афганистан в Пакистан.

Завершение строительства только одной «Рогунской ГЭС», из-за которой в последние годы возникли крупные разногласия между Таджикистаном и Узбекистаном, может во многом разрешить проблему дефицита электроэнергии не только в самом Таджикистане, но и в других странах. Помочь в финансировании могла бы Россия, однако она отстранилась от участия, а Таджикистану собственными силами, без поддержки извне вряд ли удастся ввести в строй эту крупнейшую в регионе ГЭС.

---

<sup>242</sup> Там же.



Таблица 5.33

**Каскад ГЭС на реке Вахш**

Станция	Мощность, МВт	Выработка в год, ТВт-ч	Полезный объем водохранилища, км <sup>3</sup>
«Рогунская»	3600	13,3	8,6
«Шуробская»	800	3	0,02
«Нурекская»	3000	11,2	4,5
«Байпазинская»	600	2,5	0,08
«Сангтудинская-1»	670	2,7	0,02
«Сангтудинская-2»	220	1	0,005
«Головная»	240	1,3	0,004
«Перепадная»	30	0,25	0
«Центральная»	18	0,11	0
Всего	9178	35,36	13,229

Источник: Стратегия развития малой гидроэнергетики Республики Таджикистан.... С. 51.

Западную провинцию Афганистана кроме стран ЦА снабжает электроэнергией Иран. В январе 2003 г. он подписал соглашение о строительстве двухфазной ЛЭП-132 кВ от Герата до иранского Торбат-е Гам с подстанцией мощностью в 132/20 кВ в Герате (надо отметить, что это новый, нестандартный вольтаж для Афганистана), а в 2004 г. стороны приступили к реализации проекта. На финансирование строительства Иран выделил кредит — 13,69 млн долл.<sup>243</sup>

Кроме того, электричество из Ирана подается по линиям 15 кВ в Зариг, расположенный в 350 км от Кандагара, где работают два трансформатора<sup>244</sup>. Иран в 2003 г. приступил к прокладке двухкабельной ЛЭП напряжением 20 кВ из Тейебата (Иран) в Герат для обеспечения электричеством жилых кварталов, общественных и административных зданий. ЛЭП дает возможность афганским потребителям на западе страны импортировать из Ирана 6 МВт электроэнергии<sup>245</sup>.

<sup>243</sup> Начинается эксплуатация 2-й очереди линии электропередач из Ирана в Афганистан. 02.06.2004, URL:www.iran.ru

<sup>244</sup> Afghanistan: Preparing the National Power Transmission Grid Project. Asian Development Bank, Project Number: 37118-01, Final Report. January 2006. P. 10.

<sup>245</sup> Начинается эксплуатация 2-й очереди линии электропередач из Ирана в Афганистан. 2.06.2004, www.iran.ru

\* \* \*

Как следует из сказанного, энергетическая сеть Афганистана, многие станции которой построены еще в 40–60-х гг., требует обновления. За полвека в стране произошли существенные изменения, в частности многократно выросла численность населения, в городах спрос на электроэнергию увеличился в несколько раз, в сельских же районах, где мало ирригационных каналов или их строительство технически невозможно, для машинного орошения земель с применением водяных насосных установок нужна электроэнергия. Показатели развития энергетики последних лет в целом говорят об относительном росте совокупного производственного потенциала электростанций Афганистана.

Важный потенциал роста афганской экономики состоит в том, что страна обладает углеводородными ресурсами. Нефтегазовые разработки весьма привлекательны для иностранных инвесторов, но этой деятельности могут мешать диверсионные акты и дестабилизация обстановки в районе месторождений. В ближайшей перспективе главным топливным ресурсом Афганистана остается каменный уголь, возможность использования которого, с одной стороны, облегчает жизнь сельских жителей, с другой, — служит альтернативой вырубке еще оставшихся лесных массивов страны. Повсеместное использование солнечных батарей для нужд жителей и государственных учреждений тоже может повлиять на ситуацию, а внедрение ветровых установок все еще находится на стадии изучения и также требует вложения больших финансовых ресурсов, а их у самого Афганистана нет. Пока наиболее реальный путь решения проблемы — импорт дешевой электроэнергии из соседних стран. В существующих условиях транзит электричества из ЦА в Пакистан невозможен, поскольку капиталовложения в строительство линий электропередач по неспокойной афганской территории — дело весьма рискованное, а значит извлекать дивиденды из естественной роли транзитного моста Афганистан пока не сможет.

## ГЛАВА VI

# ИРРИГАЦИЯ

В наше время возрастет геополитическое и геоэкономическое значение стран, обладающих гидроресурсами. Еще в конце XX века один из американских исследователей по этому поводу дал такой прогноз на будущее: «Нехватка ресурсов станет непосредственной причиной конфронтации, конфликтов и войн. Борьба за сохранение доступа к крайне необходимым ресурсам вызовет локальные и региональные конфликты... Сегодня понятие “война за ресурсы” сразу наводит представителя Запада на мысль о нефти, но фундаментальной проблемой в некоторых государствах станет вода... Мы вступаем в век “недостаточности” и будем платить кровью за то, что раньше могли купить»<sup>1</sup>.

В некоторых регионах, однако, борьба за водные ресурсы, особенно трансграничные, давно началась и с каждым годом набирает все новые обороты<sup>2</sup>. Сегодня один из самых обсуждаемых вопросов на пространстве ЦА — порядок использования вод трансграничных рек сопредельными странами. В этом обсуждении Афганистан как полноправный претендент на часть этих вод до сих пор мало участвовал<sup>3</sup>. В афганской прессе пишут, что только на территорию Пакистана и Ирана из внутренних афганских источников ежегодно уходит около 80 млрд м<sup>3</sup> воды. По одним данным, — примерно на 100 млрд долл.<sup>4</sup>, по другим, — на 75 млрд долл.<sup>5</sup> Трудно сказать, насколько точны эти расчеты, но очевидно то, что вопрос совместного использования вод

---

<sup>1</sup> Ralph Peters. The Culture of Future Conflict // Parameters, Winter 1995–96. P. 18–27.

<sup>2</sup> Континент партнерства. Ежемесячный информационно-аналитический вестник. Евразийское Экономическое Сообщество. Июнь 2007. С. 54; Жильцов С., Зонн И. Борьба за воду // Индекс безопасности. № 3(86), Том 14. С. 49–51.

<sup>3</sup> Окружающая среда и безопасность в бассейне Амударьи. Доклад подготовлен при поддержке ЮНЕП, ПРООН, ЕЭК ООН, ОБСЭ, РЭЦ, НАТО, 2011. С. 26–28; 53.

<sup>4</sup> سالانه به مقدار 80 بليون مترمكعب آب افغانستان را يگان به كام تلخ ايران و پاكستان مي ريزد (Ежегодно около 80 млн м<sup>3</sup> воды из Афганистана утекает в пасты Ирана и Пакистана). URL:<http://www.armanemili.af/spip.php?article974>

<sup>5</sup> افغانستان از ضايعات آب ۷۵ ميليارد دالر متضرر مي شود (Афганистан теряет 75 млрд долл. от стока воды). 22.01.1390, URL:[www.afghanews.ir](http://www.afghanews.ir)

афганских рек, текущих по территориям соседних стран, в перспективе станет еще одной трудной проблемой межгосударственных отношений, прежде всего экономических.

Что касается, в частности, наличия и использования питьевой воды, то, например, иранский Систан, граничащий с Афганистаном, остро ощущает ее нехватку. По сообщениям иранских источников, сегодня Афганистан требует возмещения в 1 доллар за каждый кубометр речной воды, поступающий с его территории<sup>6</sup>, — столько же, сколько стоит в Афганистане литр бензина.

Очевидно, что эффективно использовать воды внутренних рек станет отныне приоритетной задачей для каждой страны. Афганистан же использует только незначительную часть своего потенциала. Точных сведений о том, насколько питьевая вода доступна афганскому населению, нет. В одних источниках утверждается, что к 2008 г. питьевая вода была доступна примерно для 31% хозяйств Афганистана, в том числе для 16% кочевых племен, 26% — сельского населения и 64% горожан<sup>7</sup>. По данным 2009 г., в среднем по стране этот показатель составил 20%,<sup>8</sup> а в сельской местности еще меньше — 12%<sup>9</sup>.

Афганистан, экономика которого ориентирована преимущественно на сельское хозяйство, нуждается в современной системе ирригации. В этом отношении он сильно отстает от других стран региона. В Пакистане, например, занимающем большую, чем Афганистан, площадь, но обладающем меньшими водными ресурсами, еще «к 1961/62 г. орошаемая государственными каналами территория достигла 10,4 млн га... В 1969/70 г. площадь поливных земель равнялась 12,5 млн га»,<sup>10</sup> что в несколько раз превышает общую площадь афганских земель, пригодных к возделыванию.

По данным ВБ, объем возобновляемых водных ресурсов на душу населения в Афганистане составляет 2322 м<sup>3</sup> в год, а по данным «Доклада о развитии человеческого потенциала» — 2775 м<sup>3</sup>, что в несколько раз меньше, чем в странах ЦА, но намного выше, чем в Пакистане

---

<sup>6</sup> افغانستان هر مترمکعب آب را 1 دلار به ايران می فروشند (Афганистан продает Ирану воду по цене 1 долл. За 1 м<sup>3</sup>). 11.08.2011, URL:www.asriran.com

<sup>7</sup> Afghanistan's Environment 2008. United Nations Environment Programme. P. 12.

<sup>8</sup> افزایش نزاع بر سر آب در افغانستان (Рост конфликтов из-за воды в Афганистане). 25.03.2009, URL:www.bbc.co.uk

<sup>9</sup> U. S. Agency for International Development, Program Highlights, October 16 — October 31, 2009. P. 2. URL:http://afghanistan.usaid.gov

<sup>10</sup> Белокреницкий В. Я. Капитализм в Пакистане... С. 239.

(менее 1200 м<sup>3</sup>) и Иране (1400 м<sup>3</sup>) и в два раза превышает показатель недостаточности воды (1000 м<sup>3</sup> в год).<sup>11</sup>

За последние годы в Афганистане были построены или находятся на стадии завершения строительства многие мелиоративные сооружения, пункты доступа к чистой питьевой воде. Но в реальности ситуация все еще очень далека от идеала, так как, по данным 2011 г., 16,8 млн жителей Афганистана (из примерно 30 млн) ощущают острую нехватку питьевой воды. По мере развития национальной экономики спрос на воду будет расти не только в сельском хозяйстве для орошения земель, но и в других отраслях экономики. С учетом нынешнего спроса на воду в Афганистане подсчитано, что к 2025 г. показатель душевого потребления снизится на 36% по сравнению с 2004 г.<sup>12</sup>

В стране за прошедшие десять лет так или иначе развивались некоторые крупные города, восстанавливались или строились промышленные и гражданские объекты, особенно в Кабуле, население которого приблизилось к 6 млн, возрастал и спрос на воду. Существуют планы строительства домов для сотен тысяч семей в Кабуле и других городах, требующие сооружения дополнительной водохозяйственной системы, так что в перспективе доля коммунально-бытового потребления в системе национального водопользования может увеличиться<sup>13</sup>. Согласно прогнозам, к 2050 г. спрос на воду в афганской столице вырастет в 6 раз<sup>14</sup>.

Одна из постоянных проблем сельского хозяйства — частые засухи. Страна вплоть до второй половины 50-х гг. не закупала за границей продукцию сельского хозяйства (кроме сахара и чая) и жила исключительно за счет внутреннего производства. Впервые в 1957 г. из-за засухи власти были вынуждены импортировать 40 тыс. т пшеницы, и с того времени ежегодный ввоз зерна начал расти<sup>15</sup>. Но за 50 лет афганское население выросло в несколько раз и соответственно страна

---

<sup>11</sup> Мухаммад Мизанур Рахаман, Олли Варис. Центральноеазиатские воды: Мозаика, составленная из проблем социального, экономического, экологического характера и вопросов осуществления руководства. Публикация Хельсинского университета технологии по тематике «Вода и развитие». С. 6–7; Afghanistan Human Development Report 2011. The Forgotten Front: Water Security and the Crisis in Sanitation. P. 4; 64.

<sup>12</sup> Afghanistan Human Development Report 2011... P. 6; 29; 43; 50–52.

<sup>13</sup> Afghanistan National Development Strategy 1387–1391 (2008–2013)... P. 103–104.

<sup>14</sup> Afghanistan Human Development Report 2011... P. 6.

<sup>15</sup> Area Handbook for Afghanistan. Washington, 1973. P. 342.

стремится максимально использовать все земельно-водные ресурсы для обеспечения внутреннего рынка продукцией собственного производства.

Афганское сельское хозяйство по-прежнему зависит в огромной степени от погодных условий. Хотя за постталибские годы в разных районах были построены новые объекты ирригации, они, однако, ненамного улучшили сельскохозяйственную статистику.

В апреле 2002 г. под эгидой АБР была создана специальная комиссия, которая посетила Афганистан с целью изучения проблем использования природных ресурсов, в частности в сельском хозяйстве<sup>16</sup>. Были предложены новые проекты восстановления крупных объектов ирригации и электроэнергетики, прежде всего — «Общественная инвестиционная программа управления национальными ресурсами» (Natural Resource Management Public Investment Programme), в частности водными. В ней предусматривалось расширение площадей поливного земледелия за счет строительства ирригационных объектов там, где это необходимо.

В разработке этой программы приняли участие три министерства: сельского хозяйства и животноводства; восстановления и развития села; ирригации, водных ресурсов и окружающей среды. В соответствии с программой, состоящей из 7 разделов и 35 проектов, с общим бюджетом 54,62 млн долл. США, были в частности разработаны 3 субпрограммы, имеющие непосредственное отношение к сельскому хозяйству, а именно к водо- и землепользованию.

Первая — под названием «Управление национальным речным бассейном» («National River Basin Management») нацелена на восстановление и совершенствование условий использования водных ресурсов в пяти основных речных бассейнах Афганистана<sup>17</sup>.

Вторая субпрограмма («Срочное восстановление национальной ирригационной системы» — «National Emergency Irrigation Scheme Rehabilitation») нацелена на совершенствование агротехники и повышения производительности сельского хозяйства благодаря восста-

---

<sup>16</sup> Подробнее см.: *Rebuilding Afghanistan's Agriculture Sector*. Agriculture Sector. Asian Development Bank. April 2003.

<sup>17</sup> *Natural Resource Management Public Investment Programme. Submission to the Ministry of Finance for the SY 1382–1384 National Development Budget*. Ministry of Agriculture and Animal Husbandry (MAAH), Ministry of Irrigation, Water Resources and Environment (MIWRE), Ministry of Rural Rehabilitation and Development (MRRD). March 12, 2003. С. 5.

новлению и обновлению мелких, средних и крупных национальных ирригационных систем, считающихся наиболее важными<sup>18</sup>.

Третья долгосрочная национальная субпрограмма ирригации и подъема электроэнергетики («National Long Term Irrigation and Power Programme») была предложена для улучшения и увеличения продукции сельского хозяйства (и одновременно производства электроэнергии) путем восстановления старых и подготовки новых крупных по афганским меркам ирригационных систем<sup>19</sup>.

Эта субпрограмма — самая большая и состоит из 12 ирригационных планов: проект Кундуз (провинция Кундуз), Каджаки (Гельменд), Сарде (Газни), водохранилища и электростанции Герат — Сальма (рассчитан на 5 лет), Кокча (Тахар), Камаль-хан (Нимруз), проект долины Гильменд, проект строительства резервуара в Кундузе, системы ирригации и электростанции в верхнем течении Амударьи, ирригационный и электроэнергетический проект Кама (Нангархар), водохранилище Келеги (Баглан), ирригационный и гидроэнергетический проект Фарах-руд, водохранилище Кабул<sup>20</sup>.

Эффективное использование водных ресурсов дает новые возможности развития экономики Афганистана. В дальнейшем планируется восстановление национальной гидрологической службы. Намечено изучить технические возможности каждого бассейна<sup>21</sup>. Восстановление действующих и строительство новых национальных ирригационных сооружений по плану к указанному сроку должно было способствовать освоению приблизительно 378 тыс. га земель, что обеспечило бы 340 тыс. домохозяйств средствами к существованию<sup>22</sup>.

По этим и другим программам правительство Афганистана планировало между 2004 и 2015 гг. инвестировать 2,35 млрд долл. для развития системы ирригации и эффективного использования водных ресурсов. Освоение этих средств дало бы возможность оросить 3,54 млн га земель<sup>23</sup>, однако за прошедшие с момента составления этого документа годы были реализованы не все проекты.

---

<sup>18</sup> Там же.

<sup>19</sup> Там же.

<sup>20</sup> Там же.

<sup>21</sup> Там же. С. 6.

<sup>22</sup> Там же. С. 7.

<sup>23</sup> Afghanistan State Building, Sustaining Growth, and Reducing Poverty A Country Economic Report No. 29551-AF. Document of the World Bank. September 9, 2004. P. 73.

В своем выступлении в 2008 г. и.о. министра энергетики и водных ресурсов Афганистана, говоря о достижениях своего ведомства, подчеркнул, что за последние 5 лет в соответствии с программой восстановления и улучшения системы водопользования было предложено 3200 проектов, 1200 из которых реализованы, что позволило ввести в оборот 330 тыс. заброшенных поливных земель. Министерство закупило 177 метеорологических станций, и 105 из них установлены в 22 провинциях. Кроме того, в ближайшие 5 лет запланировано осуществить 2100 ирригационных проектов совокупной стоимостью 600 млн долл. и тем самым обеспечить водой 780 тыс. га<sup>24</sup>.

Министерство энергетики и водных ресурсов в 2010 г. подписало контракт с одной канадской компанией о подготовке технико-экономического обоснования 111 проектов ирригации, выполнение которых обойдется в общей сложности в 10,7 млн долл. Министр энергетики сообщил также, что еще по 57 проектам будут заключены соглашения, и добавил, что к 2015 г. намечено завершение строительства 400 средних и крупных объектов<sup>25</sup>.

По итогам 2010 г. были реконструированы 117 ирригационных каналов, свыше 611 тыс. жителей разных районов всех провинций были снабжены подвижными цистернами для доставки чистой питьевой воды<sup>26</sup>.

Все перечисленные программы должны способствовать отчасти разрешить продовольственную проблему в Афганистане. О состоянии сельского хозяйства можно судить по ценам на зерно на афганском внутреннем рынке. В апреле 2008 г., например, цена за тонну пшеницы самой низкой была в Кандагаре — 490 долл., самой высокой в Файзабаде — 750 долл. За год цены выросли: в Джелалабаде — на 200%, Мазари-Шарифе — 196%, Кабуле — 184%, Герате — 165%, Маймане — 137%, Файзабаде — 134% и Кандагаре — 104<sup>27</sup>.

---

<sup>24</sup> گزارش بیست نهم، متن سخنان محمد اسماعیل خان نامزد وزیر انرژی و آب (Двадцать девятый отчет. Текст речей и.о. министра энергетики и водных ресурсов Мухаммада Исмаил-хана). 28.12.2009, URL:www.afghanpaper.com

<sup>25</sup> مطالعات تخنیکي و اقتصادي 111 بند آب آغاز می شود (Начинаются исследования по технико-экономическому обоснованию строительства 111 плотин). 28.06.2010, URL:http://news.rahenejadaily.com

<sup>26</sup> Islamic Republic of Afghanistan, Ministry of Finance. National Budget 1390. P. 15.

<sup>27</sup> Agricultural Commodity Price Bulletin (Year 4: Volume 5)... P. 5.



Таблица 6.1

**Индекс потребительских цен  
на продовольственные товары в 2005–2011 гг.  
(март 2004=100%)**

Город	Июль 2005	Апрель 2006	Апрель 2007	Апрель 2008	Апрель 2009	Апрель 2010	Март 2011
Кабул	114,2	117,4	126,8	195,8	161,9	150,8	176,4
Герат	121,3	136,8	142	225,4	193,8	192,3	198,5
Джелалабад	108,4	108,6	118,6	192	144,1	138,1	162,2
Мазари-Шариф	108,4	114	128	178	157,8	146,1	180,1
Хост	103,9	108,5	114,8	178	143,4	153	162,8
Кандагар	107,6	111	119,2	183,2	164,6	156,1	172,4

Источник: Agricultural Commodity Price Bulletin (Year 4: Volume 5). Ministry of Agriculture, Irrigation and Livestock General Department of Policy and Planning Marketing, Economics and Statistics Division (FAAHM) Kabul, 17.08.2006, Annex: P.1; Agricultural Commodity Price Bulletin (Year 2: Volume 8)... Kabul, 13.05.2008, Annex: P. 1; Agricultural Commodity Price Bulletin (Year 6: Volume 1)... Kabul, 17.01.2010, Annex: P.1; Agricultural Commodity Price Bulletin (Year 7: Volume 4)... Kabul, 18 April 2011, Annex: P.1.

Столь резкие колебания цен происходят под влиянием как внешних, так и внутренних факторов. К внешним главным образом относятся конъюнктура на мировом или региональном рынках зерна, политические отношения со странами региона. Внутренние факторы — засухи и частые перемены военно-политической обстановки в том или ином регионе или провинции. Основные правительственные программы развития сельского хозяйства предусматривают строительство новых ирригационных объектов, но «при крайне малой водности рек Афганистана решение всех перечисленных задач требует надежного гидрологического обоснования»<sup>28</sup>.

## Водно-земельные ресурсы Афганистана

Афганистан — страна с аридным климатом, большая часть территории которой занята высокогорными районами и предгорьями. Чуть более 9% площади страны находится на высоте от 300 до 600 м над уровнем моря, свыше 46% — 600–1800 м, около 33% — на высоте

<sup>28</sup> Гарбовский Э. А. Инженерная гидрология рек Афганистана. Л., 1989. С. 4.

от 1800 до 3000 м и 10% — выше 3000 м. Только незначительная часть территории (составляющая менее одного процента) расположена ниже 300 м над уровнем моря<sup>29</sup>.

Таблица 6.2

### Орошаемые угодья в бассейнах рек

Бассейн реки	Площадь, тыс. га			Всего
	Земли, дающие два урожая в год	Земли, дающие один урожай в год	Периодически возделываемые земли	
Амударья	106,2	247,8	48,1	402,1 (13%)
Кабул	62	244	178,1	484,1 (15%)
Гильменд	95	380,8	900,2	1376 (43%)
Герируд — Мургаб	34,5	138	128,4	300,9 (9%)
Северный бассейн	40	197,8	387	624,8 (19%)
Неорошаемые	3,9	10	6,7	20,5 (1%)
Всего	341,6	1218,4	1648,5	3208,5 (100%)

Источник: Bob Raut. Water Management, Livestock and the Opium Economy. How the Water Flows: A Typology of Irrigation Systems in Afghanistan. Afghanistan Research and Evaluation Unit Issue Paper Series. June, 2008. P. 8.

Пахотные земли, как и водные ресурсы, распределяются по регионам и провинциям неравномерно. Приблизительно 75% земель сосредоточены в трех регионах Афганистана: 36% — на Севере, 21% — на Северо-Востоке и 17% на Западе<sup>30</sup>.

Относительно земельного фонда Афганистана оценки источников расходятся. По одним данным, общая площадь обрабатываемых земель составляет 7,8 млн га или 12% территории<sup>31</sup>, а по другим — 12,8 млн га и 19,4% соответственно<sup>32</sup>. Судя по российскому справочнику, общая площадь афганских земель, пригодных для сельскохозяйственного использования, оценивается в 17 млн га, из которых 7,9 млн считают-

<sup>29</sup> Пуляркин В. А. Указ. соч. С. 5; Ежов Г. П. Экономическая география Афганистана. М., 1990. С. 14–15.

<sup>30</sup> Afghanistan: State Building, Sustaining Growth, and Reducing Poverty... P. 68.

<sup>31</sup> Пуляркин В. А. Указ. соч. С. 56.

<sup>32</sup> Давыдов А., Черняховская. Н. Указ. соч. С. 47.

ся пахотнопригодными и 5,3 млн га — пригодными для орошаемого земледелия<sup>33</sup>.

Водные ресурсы Афганистана из-за отсутствия нормальной ирригационной системы используются крайне неэффективно. Годовой запас воды Афганистана равен 70–75 млрд м<sup>3</sup>, в частности 50–55 млрд дают наземные и около 20 млрд м<sup>3</sup> — подземные источники. Из них ежегодно в хозяйственных целях используется только 20 млрд м<sup>3</sup>, т. е. всего 30%. Из этого количества около 95% идет на орошение и только 5% — на коммунально-бытовые цели<sup>34</sup>.

Таблица 6.3

### Соотношение водных источников и орошаемых земель по регионам

Регион	Наземные водные источники, %	Орошаемые земли, %
Север	6	21
Северо-Восток	25	12
Запад	10	15
Юго-Запад	11	25
Западно-Центральный	6	3
Центр	20	15
Юг	4	5
Восток	18	5
Всего	100	100

Источник: Afghanistan: State Building, Sustaining Growth, and Reducing Poverty... P. 72.

Во многих афганских районах по-прежнему используются подземные воды: это кярезы, колодцы и родники. Афганистан небогат подземными водами, хотя даже такое их количество вполне эффективно используется во многих странах мира. По мнению советских и российских исследователей, скудость водоносных горизонтов земли

<sup>33</sup> Афганистан. Справочник. М., 2000. С. 135.

<sup>34</sup> Afghanistan State Building, Sustaining Growth, and Reducing Poverty A Country Economic Report № 29551-AF. Document of the World Bank. September 9, 2004. P. 72; Водные ресурсы Афганистана. Проект «Региональная информационная база водного сектора Центральной Азии». Ташкент, 2008. С. 28–29; Afghanistan National Development Strategy 1387–1391 (2008–2013)... P. 9; Afghanistan Human Development Report 2011... P. 14.

Афганистана объясняется «неблагоприятными условиями питания подземных вод из-за малого количества осадков, крайней неравномерности их выпадения и активного испарения. Этому способствуют также крутые склоны гор с большими перепадами отметок, обуславливающие быстрый поверхностный сток»<sup>35</sup>. В некоторых местах, особенно в северных регионах, по данным советских специалистов, грунтовые воды — соленые или сильно минерализованные, что также не позволяет использовать их в хозяйственных целях<sup>36</sup>. Афганские исследователи с этим не согласны и утверждают, что на севере уровень соли в грунтовых водах варьируется от 3 до 35 граммов в литре, а значит их можно применять для орошения<sup>37</sup>.

Глубина залегания грунтовых вод в разных районах Афганистана — от 2 м и больше: в районах провинций Кабул, Кандагар и Герат она составляет от 2 до 4 м, а в Фарахе — 20, Маймане — свыше 60 м<sup>38</sup>.

Кярезное орошение — «отвод грунтовых вод водосборными галереями»<sup>39</sup> — в Афганистане практикуется издавна по всей его территории. Этот способ орошения малоэффективен, хотя требует трудовых и временных затрат. Подземные галереи до сих пор строятся примитивным способом, не всегда приводящим к желаемым результатам, так как «без каких-либо предварительных инструментальных изысканий или хотя бы простых разведок влечет невыгодное направление магистральных галерей...»<sup>40</sup>. Кярезы по длине бывают разными и в иных местах достигают до 20 км. Раньше в стране было около 7 тыс. кярезов, — приблизительно на 170 тыс. га. В среднем каждый кярез орошает от 10 до 200 га площади<sup>41</sup>.

---

<sup>35</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 17–18.

<sup>36</sup> Там же.

<sup>37</sup> Raphy Favre, Golam Monowar Kamal. Watershed Atlas of Afghanistan... P. 79.

<sup>38</sup> Пуляркин В. А. Указ. соч. С. 23–25.

<sup>39</sup> Вавилов Н. И., Букинич Д. Д. Земледельческий Афганистан. Л., 1929. С. 140.

<sup>40</sup> Там же, С. 142.

<sup>41</sup> Давыдов А. Д. Кяризное орошение в юго-восточном Афганистане (Джелалабадский оазис) // Водные ресурсы и водохозяйственные проблемы стран Азии. М., 1967. С. 142–148; Saleh Keshawarz M. Rapid Assessment of Water Sector — Afghanistan. A Report Submitted to United States Agency for International Development, University of Hartford. May 2002. P. 10–12; Bob Rout. Water Management, Livestock and the Opium Economy. How the Water Flows: A Typology of Irrigation Systems in Afghanistan. Afghanistan Research and Evaluation Unit Issue Paper Series. June, 2008. P. 34.

По данным источников, в Афганистане насчитывается около 20 тыс. колодцев<sup>42</sup>, свыше 9370 кярезов, в частности 2112 в провинции Газни<sup>43</sup>, а родников в стране, по сведениям 60-х гг., — 5558. Суммарная оросительная способность родниковых вод оценивается в 183–188 тыс. га<sup>44</sup>.

По сравнительно недавним оценочным данным, ежегодно в стране используется до 3 млрд м<sup>3</sup> подземных вод, что составляет чуть более 10% их общих запасов, а орошается из подземных источников 15% всех поливных земель<sup>45</sup>.

Общая площадь территорий, орошаемых посредством кярезов, родников и колодцев в бассейне р. Кабул равна 61 тыс. га, в провинции Пактия — свыше 10 тыс., в провинциях Забуль, Газни и Кандагар — 90 тыс., Урузган — 74 тыс., Гильменд — 27 тыс., Фарах — 37 тыс., Нимруз — 560 га, Гур — 17 тыс., Герат — 4 тыс., в шести северных провинциях — 27 тыс. га<sup>46</sup>. На северо-востоке Афганистана кярезов нет, а водами родников и колодцев орошается 13 тыс. га<sup>47</sup>.

Таким образом, в поливном земледелии Афганистана используются ресурсы внутренних рек, питающихся из следующих источников:

1. Ледниково-снеговых
2. Снегово-ледниковых
3. Снеговых и снегово-дождевых<sup>48</sup>.

Наземные воды образуются большей частью из осадков, в меньшей степени — проистекают от ледников. Кунар, Куррам и Шомаль относятся к рекам горно-лесной зоны, а остальные реки — к горно-степной и горно-пустынной зонам<sup>49</sup>.

---

<sup>42</sup> Saleh Keshawarz M. Rapid Assessment of Water Sector — Afghanistan... P. 16.

<sup>43</sup> Afghanistan Human Development Report 2011... P. 57.

<sup>44</sup> Saleh Keshawarz M. Rapid Assessment of Water Sector — Afghanistan... P. 10; Bob Rout. Water Management, Livestock and the Opium Economy... P. 40.

<sup>45</sup> Водные ресурсы Афганистана. Проект «Региональная... С. 29–30.

<sup>46</sup> Afghanistan: an Overview of Groundwater Resources and Challenges. Vincent W. Uhl, Baron, Rana Associates, Inc. Washington Crossing, PA, USA. Assisted By Eng. M Qasem Tahiri, Basic Afghanistan Services. Kabul, 2003. P. 19; 20; 22; 23; 25; 26; 28. URL:www.vuawater.com

<sup>47</sup> Там же. С. 30.

<sup>48</sup> Ежов Г. П. Экономическая география... С. 48.

<sup>49</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 60.

Согласно данным Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН (ФАО), количество снежных осадков в Афганистане ежегодно составляет в среднем 150 млрд м<sup>3</sup>, а дождевых — 30 млрд<sup>50</sup>.

В системе использования и развития водных ресурсов важную роль играют гидрологические исследования — наблюдение за режимом рек, определение основных характеристик конкретного речного стока. За последние годы афганскими властями подобные исследования не проводились, а на гидрологических постах, которых в 1978 г. насчитывалось 157, не велись наблюдения. До сих пор соответствующие государственные ведомства ссылаются на информацию 20-летней давности<sup>51</sup>.

Поскольку у нас нет гидрологических данных страны за последние годы, здесь приведены результаты изучения 60–80-х годов. А они показывают, что в некоторых районах еще в те годы в вегетационный период воды рек полностью отбирались на потребление, значит, в перспективе Афганистан ожидает проблема все более ощутимой нехватки воды на душу населения. Сток афганских рек в течение года неравномерен, полноводье приходится на весенний сезон, поэтому необходимы соответствующие сооружения, чтобы в какой-то степени регулировать потребление воды внутренних рек, избегая бесполезных утрат.

Советские специалисты, изучавшие водные ресурсы Афганистана (например, В. Л. Шульц<sup>52</sup>), условно разделили территорию страны, согласно гидрографическому районированию, на три зоны — бассейны Амударьи, Инда и Систанскую впадину, однако другие (например, Э. А. Гарбовский), считали ошибочным называть эти зоны бассейнами<sup>53</sup>. Отметим также, что данные относительно площади бассейна рек в источниках различаются, а поскольку невозможно определить какие из них более точны, здесь приводим и те и другие.

Согласно исследованиям афганских и иностранных специалистов 2003 г., водные ресурсы страны официально разделены на 5 речных бассейнов, состоящих из 41 водораздела и около 3–4 тыс. микродосборных районов<sup>54</sup>. Кроме того, выделяются зоны, точнее, пустынные районы, которые из-за полного отсутствия воды, непригодны

---

<sup>50</sup> Vincent W. Uhl. Afghanistan an overview of groundwater resources and challenges. Uhl, Baron, Rana Associates, Inc. Washington Crossing, PA, USA. 2003. P. 7.

<sup>51</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 5–6.

<sup>52</sup> Шульц В. Л. Реки Афганистана. М., 1968. С. 28.

<sup>53</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 46; Ежов Г. П. Экономическая география... С. 48.

<sup>54</sup> Raphy Favre, Golam Monowar Kamal. Watershed Atlas of Afghanistan... P. 56.

для сельскохозяйственного производства. Они отнесены к отдельной категории – неорошаемых территорий.

Таблица 6.4

### Населенность бассейнов рек Афганистана по состоянию на 2003 г. (без учета кочевников)

Река	Площадь бассейна, кв. км	Число населенных пунктов	Население, тыс. чел.
Амударья	90692 (14%)	4152	2968 (14,3%)
Герируд – Мургаб	77604 (12%)	2959	1722 (8,3%)
Гильменд	262341 (41%)	14041	5882 (28,4%)
Кабул	76908 (12%)	7039	7185 (34,7%)
Северный бассейн	70901 (11%)	2969	2783 (13,5%)
Неорошаемые земли	67356 (10%)	69	152 (0,73%)
Всего	645803 (100%)	31229	20692 (100%)

Источник: Raphy Favre, Golam Monowar Kamal. Watershed Atlas of Afghanistan... P. 65.

Как видно из табл. 6.4, бассейн р. Гильменд занимает наибольшую площадь, но самая полноводная река – это Амударья, дающая около 57% общего количества воды. На реки Кабул и Гильменд соответственно приходится 26 и 11%, а доля остальных рек еще меньше<sup>55</sup>.

В работах, посвященных Афганистану за последние годы, можно встретить также и другую классификацию речных бассейнов и водоразделов. Но все эти деления, как уже было отмечено, условны и используются лишь для удобства при исследовании той или иной области или района.

Сегодня экономика Афганистана проходит стадию обновления, в частности, сооружаются крупные оросительные объекты, высокими темпами растет население, численность которого, несомненно, скажется на водопользовании в будущем. О проблеме нехватки воды, нависшей над Афганистаном, некоторые исследователи говорили еще в 60-е годы. прошлого века.

Отмечалось, например, следующее: «Забор воды на орошение и интенсивное испарение приводят к тому, что даже крупные реки на равнинах Афганистана становятся безводными во второй половине лета. Это

<sup>55</sup> Там же. С. 63.

справедливо для всех водотоков Южно-туркестанской равнины (кроме Кундуза), для р. Герируд, превращающейся местами в цепь мелких озер, для р. Кабул — выше впадения ее главного притока Панджшера и для рек Систана, за исключением Гильменда. Но в своем устье Гильменд несет воды в десять раз меньше, чем при слиянии с Ангардабом, а в наиболее засушливые годы совсем пересыхает на срок до двух месяцев»<sup>56</sup>.

С учетом многократного увеличения забора воды за последние десятилетия можно себе представить, в каком направлении изменилась обстановка.

Бассейн Амударьи включает прежде всего самую водоносную трансграничную реку региона. Длина Амударьи 1415 км, а от истока р. Пяндж — 2540 км. Воды Амударьи образуются при слиянии р. Вахш и Пяндж. Кроме Афганистана бассейн Амударьи равный 465 тыс. кв. км, охватывает часть территории Таджикистана, Узбекистана и Туркменистана<sup>57</sup>.

Таблица 6.5

### Бассейн Амударьи

Река	Площадь бассейна, кв. км	Число населенных пунктов	Население, 2003 г. тыс. чел.
Аби-Рустак	3670	231	358,7
Ханабад	11994	622	669
Кокча	22368	1344	715,2
Кундуз	28024	1240	1090,6
Пяндж	24637	715	134,5
Всего	90693	4152	2968

Источник: Raphy Favre, Golam Monowar Kamal. Watershed Atlas of Afghanistan... P. 102.

Как видно из табл. 6.5, бассейн Амударьи, включающий реки и водоразделы Северо-Востока Афганистана, богат гидроресурсами. Наиболее крупные реки здесь — Пяндж, Кундуз и Кокча, имеющие важное хозяйственное значение. Кроме них есть и маловодные реки — Вардудж, Мунджан, Джирм, Машхад, Дераим, Шива, Раг, Равинджаб (пров. Бадахшан), Ферхар, Банги, Саманган, Талукан (пров. Тахар), Андераб, Пули-Хумри, Нахрин (пров. Баглан), Ханабад (пров. Кундуз). У этих рек в горных долинах множество мелких притоков, вода кото-

<sup>56</sup> Пуляркин В. А. Указ. соч. С. 22–23.

<sup>57</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 28.



рых по примитивным оросительным каналам поступает для полива мелких сельскохозяйственных угодий, разбросанных по долинам. У реки Джирм, например, на протяжении 100 км по обеим сторонам 57 таких притоков. Самая многоводная из рек — Пяндж, протекающая вдоль таджикско-афганской границы. В нее впадают Кокча и Кундуз. Вода р. Пяндж для орошения не используется<sup>58</sup>.

Река Кундуз, питающаяся от ледников и снежных осадков, — самая длинная в регионе (420 км), с годовым стоком воды 3594 млн м<sup>3</sup>. Истоки Кундуз — в ущельях на северном склоне хребта Кухи Баба на территории провинции Бамиан.

В районе Доши в Кундуз справа впадает приток Андераб общей длиной 125 км, берущий начало в районе перевала Хавак (3848 м над у. м.); река протекает по широкой долине и с правой стороны также имеет несколько своих притоков.

Севернее за г. Баглан р. Кундуз с правой стороны принимает еще один приток — р. Нахрин, а на территории провинции Кундуз — приток Ханабад.

Река Ханабад протяженностью 180 км в среднем течении носит название Ферхар, в верхнем — Версадж. С левой стороны в Ханабад впадает р. Хост, которая в верхнем течении именуется Банги, а в нижнем — Саманган.

Река Кундуз в районе селения Калайи-Заль провинции Кундуз впадает в Пяндж. Ширина реки в нижнем течении достигает 150–200 м, а наибольшая глубина — 3–4 м. Месячный сток воды в июле составляет 179 м<sup>3</sup>/сек, но к сентябрю более чем в четыре раза сокращается — до 40 м<sup>3</sup>/сек.<sup>59</sup> Средний многолетний расход воды в створе Ходжикент, согласно наблюдениям 60-х гг., составлял 224 м<sup>3</sup>/сек, в створе у Пули-Хумри — 68,6, наибольший — 102, наименьший — 52 м<sup>3</sup>/сек.<sup>60</sup>

Кокча — река ледниково-снегового питания длиной 280 км. Средний годовой сток воды в ней составляет 181 м<sup>3</sup>/с<sup>61</sup>. Суммарный забор воды двумя каналами Нар-Арчи и Навабад, по данным 1964 г., в среднем не превышал 15 м<sup>3</sup>/сек., а орошаемая площадь в бассейне реки, по тем же данным, занимала 50 тыс. га<sup>62</sup>.

---

<sup>58</sup> Пуляркин В. А. Указ. соч. С. 137.

<sup>59</sup> Ежов Г. П. Экономическая география... С. 52–53.

<sup>60</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 55.

<sup>61</sup> Ежов Г. П. Экономическая география... С. 51–52; Шульц В. Л. Указ. соч. С. 46

<sup>62</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 43.

На территории Северо-Востока, кроме того, расположены озера. Самые крупные из них — Зоркуль (оз. Виктория), расположенное в уезде Вахан на таджикско-афганской границе, длиной 20 км и шириной 4 км, а также оз. Чакмактинкуль (или Чакматыкуль), длиной около 7 км, оз. Хаузи Дора — 4 x 0,5 км и озера Шива, Кундуз, Гури и Ишкамиш. Длина о. Шива, по одним данным, составляет 20 км, ширина 15 км и глубина до трех метров, а по другим — его длина около 15 км и ширина 3–5 км<sup>63</sup>. Озеро Кундуз в длину достигает 20 км, его ширина — 2–3 км, глубина — до 3 метров, оз. Гури — 7x2 км и 3 м соответственно. Вода обоих озер пресная. Озеро Ишкамиш не больше остальных: длина его — 15 км, ширина 2–3 км и глубина — около 3 м<sup>64</sup>.

**БАССЕЙН ГЕРИРУД — МУРГАБ** охватывает территории провинций Бадгис, Герат, Фарах и Нимруз. Реки бассейна стекают с хребтов Банди Туркестан, Хисар и Банди Баян, вершины которых достигают 4565 и 3715 м над уровнем моря. Крупнейшие реки бассейна — Мургаб, Герируд, Кушка, Фарах-руд и Хаш-руд с многочисленными мелкими и крупными притоками, составляющими четыре водораздела.

Таблица 6.6

### Бассейн Герируд — Мургаб

Река	Площадь бассейна, кв. км	Число населенных пунктов	Население, 2003 г., тыс. чел.
Бала-Мургаб	25353	735	301,4
Кушк ва Хаш-руд	13191	501	287,3
Герируд, низовья	17936	639	824,4
Герируд, верховья	21124	1084	308,6
Всего	77604	2959	1722,3

Источник: Raphy Favre, Golam Monowar Kamal. Watershed Atlas of Afghanistan... P. 102.

Главная река в водоразделе Бала-Мургаб — р. Мургаб. Ее длина 852 км, из которых 300–325 км приходится на Афганистан, затем она протекает по территории Туркменистана. Река Мургаб на всем своем протяжении течет по узкому и каменистому руслу с крутыми берегами, и это «ограничивает использование ее вод для орошения»<sup>65</sup>.

<sup>63</sup> Пикулин М. Г. Афганистан (экономический очерк)... С. 22; Ежов Г. П. Экономическая география... С. 69.

<sup>64</sup> Пикулин М. Г. Афганистан (экономический очерк)... С. 23.

<sup>65</sup> Ежов Г. П. Экономическая география... С. 56; Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 67.

К тому же, по данным того же источника, пригодных для земледелия участков в районе реки очень мало<sup>66</sup>. Максимальный расход реки, зафиксированный в начале XX века в мае, — около  $754 \text{ м}^3/\text{сек.}$ , а минимальный — около  $20 \text{ м}^3/\text{сек.}$ <sup>67</sup>

Река Кушка, как и Мургаб, берет свое начало в горах Афганистана и на каком-то участке протекает по границе с Туркменистаном, затем сворачивает на его территорию в направлении Ташкепринского водохранилища. Общая длина реки 277 км, из них 125–141 км (в частности по прямой 105 км) она течет по земле Афганистана. Вода реки, с максимальным расходом  $566 \text{ м}^3/\text{сек.}$ , эффективно используются для орошения<sup>68</sup>.

Река Кашан отличается тем, что мутность ее воды в среднем достигает  $92,2 \text{ кг}/\text{м}^3$ , — самый высокий показатель во всем регионе. Это вызвано тем, что в первые два месяца весны в реку попадают селевые паводки с расходом  $350\text{--}380 \text{ м}^3/\text{сек.}$ <sup>69</sup>

Общая площадь бассейна Герируд, по данным отечественных источников, составляет 33,4 тыс. кв. км, а длина самой реки  $615 \text{ км}$ <sup>70</sup>. Максимальный расход воды Герируд по состоянию на май 1963 г. составлял  $1090 \text{ м}^3/\text{сек.}$ <sup>71</sup>

Таблица 6.7

### Бассейн Герируд

Река	Длина, км	Отметка, м		Площадь бассейна, кв.км
		Истока (начала)	Конца участка (устья)	
Герируд	615	4000	650	33400
Лаль	136	3500	2400	1720
Ковган	242	3200	1200	7520
Карух	93	2600	980	1870
Сенджаб	65	2500	840	1290

Источник: Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 58–59.

<sup>66</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 103–104.

<sup>67</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 74; Ежов Г. П. Экономическая география... С. 57

<sup>68</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 79; Ежов Г. П. Экономическая география... С. 57; Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 55.

<sup>69</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 77–78; Ежов Г. П. Экономическая география... С. 57.

<sup>70</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 58.

<sup>71</sup> Ежов Г. П. Экономическая география... С. 58.

Поскольку река течет в Гератский оазис, — часть ее русла, проходящая ниже Герата, часто высыхает в результате забора воды даже в летний сезон (конец июля — начало августа)<sup>72</sup>. По данным 80-х годов, потери воды в районе оазиса в пункте Рабати-Ахунд (в 404 км от истока реки) составляли 20% годового стока. И чем дальше от истока, тем больше потери. По тем же данным, примерно через 200 км, в пункте Тир-Пуль (586 км от истока), потери воды Герируд в средний по засушливости год составили 57%<sup>73</sup>.

**БАССЕЙН Р. ГИЛЬМЕНД.** Это самый большой речной бассейн в Афганистане, он охватывает свыше 40% территории страны. Длина р. Гильменд по прямой, по одним данным, составляет 1150<sup>74</sup>, а по другим, — 1190<sup>75</sup> км. Основные из многочисленных притоков реки — это Сиахдара, Шахристан, Каджруд, Муса-кала, Наузад-руд, Сафед-аб, Наваи-Батур, Бани, Тирин и Аргандаб. Гильменд пересекает афганскую границу и течет далее по территории Ирана в сторону Систанских озер.

Как отмечают российские исследователи, «несмотря на то, что 41% территории водосбора Гильменда лежит выше 3000 м, а 2% заняты высотами более 4000 м, он относится к рекам снего-дождевого питания, а не снего-ледникового»<sup>76</sup>. О годовом количестве осадков в бассейне точных данных нет, а расчеты второй половины XX в. оценивают его приблизительно в 30 837 млн м<sup>3</sup>.<sup>77</sup>

В бассейне р. Гильменд во второй половине XX в. были построены многочисленные крупные ирригационные объекты. По некоторым данным, потери стока на р. Мархана составляли 4%, Пенджаба — 14% и Кадж — около 6%. В нижнем течении они еще больше: в пункте Гиришк потери воды оценивались в 12,4% (25 м<sup>3</sup>/сек.), в пункте Лашкаргах — 16% (более 32 м<sup>3</sup>/сек.), в Дарвешан — 28,5% (более 78 м<sup>3</sup>/сек.)<sup>78</sup>. Напомним, что эти данные относятся к 60–80-м гг. прошлого века.

---

<sup>72</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 82.

<sup>73</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 108.

<sup>74</sup> Ежов Г. П. Экономическая география... С. 63.

<sup>75</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 55.

<sup>76</sup> Ежов Г. П. Экономическая география... С. 64.

<sup>77</sup> Helmand River Basin soil and water survey study Report. Part I... P. 4–19.

<sup>78</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 116.

Таблица 6.8

**Площадь и население бассейна р. Гильменд**

<b>Река</b>	<b>Площадь бассейна, кв. км</b>	<b>Число населенных пунктов</b>	<b>Население, 2003 г., тыс. чел.</b>
Адраскан-руд -1	21 266	462	186,4
Адраскан-руд-2	20 219	1470	208,9
Чагай	9319	1	642
Дашт-и Навур	1618	68	11
Фарах-руд	32 809	1029	381,2
Хаш-руд	21 840	339	92,4
Хуспас-руд	9428	105	39
Низовья Аргандаба	7300	631	732
Низовья Гильменда	14 147	246	317,3
Средняя часть Гильменда	16 441	810	326,9
Газни и Сарде	17 252	1922	1868,3
Систан-Гильменд	21 575	173	92
Тарнак	9076	837	261,6
Верховья Аргандаба	13 170	1361	316,8
Верховья Гильменда	46 882	4587	1047
Всего	262 342	14041	6523

Источник: Raphy Favre, Golam Monowar Kamal. Watershed Atlas of Afghanistan... P. 102.

Наблюдения, проведенные между 1947 и 1980 гг., показали, что максимальный среднемесячный расход стока реки Гильменд в районе ниже резервуара Каджаки в мае 1957 г. составил 1180 м<sup>3</sup>/сек., среднегодовой – 353, минимальный среднемесячный (октябрь 1958 г.) – 41 м<sup>3</sup>/сек<sup>79</sup>. Соответствующие показатели в пункте Дарвешан – 1450 (апрель 1957 г.), 485 (1957 г.), 15,7 (октябрь 1958 г.); в пункте Лашкаргах – 1080 (апрель 1957 г.), 281 (1976 г.), 43,5 (сентябрь 1956 г.); пункте Гиришк – 565 (апрель 1948 г.), 141 (1948 г.), 13,7 м<sup>3</sup>/сек. (сентябрь 1946 г.)<sup>80</sup>.

<sup>79</sup> Williams-Sether, Tara, Streamflow Characteristics of streams in the Helmand Basin, Afghanistan: U. S. Geological Survey Data Series 333, 2008. P. 138.

<sup>80</sup> Там же. С. 119–132.

Таблица 6.9

**Бассейн реки Гильменд**

Река	Длина, км	Отметка, м		Площадь бассейна, кв. км
		Истока (начала)	Конца участка (устья)	
Гильменд	1118	4100	453	139000
Сьясанг	32	4000	2930	210
Мархана	47	4000	2510	1110
Пенджаб	91	4000	2140	2450
Амрестан	157	4000	1395	3270
Хурдак	177	3200	1340	4760
Кадж	293	3400	1110	11600
Тири́н	218	3300	1055	8220
Муса-кала	171	2800	885	7560

Источник: Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 59.

Больше половины стока р. Тири́н приходится на март – июнь, а максимальный расход воды составляет 250, максимальный средний – 25,8, минимальный – 8,6 м<sup>3</sup>/сек. Средний расход р. Муса-кала, по тем же данным, – 11,3 м<sup>3</sup>/сек, наибольший среднегодовой расход – 34,8, наименьший – 4,06<sup>81</sup>.

Река Андраксан со своим притоком Руд-и Газ течет в юго-западной части Афганистана. В районе этих рек орошаемых земель сравнительно мало, а это свидетельствует о том, что безвозвратные потери годового стока незначительны: 17 и 8% соответственно. Однако далее вниз по течению реки Андраксан в районах Шинданд, Анардара и Калай-кана вода полностью разбирается на орошение<sup>82</sup>.

Район Чагай расположен в 195 км к юго-западу от г. Лашкаргах – административного центра провинции Гильменд, на афгано-пакистанской границе. По данным последних исследований, среднегодовое количество осадков в центре провинции Нимруз г. Зарандж, который находится в 210 км от бассейна Чагай, ничтожно. В зиму 2009/10 г. было зафиксировано 41 мм осадков, а точнее, 29 мм – в декабре 2009, 7 – в январе 2010 г., 3 – в феврале и 2 – в мае<sup>83</sup>.

<sup>81</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 143–144.

<sup>82</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 111–112.

<sup>83</sup> Stephen G. Peters, U.S. Geological Survey Afghanistan Mineral Assessment Team, Afghanistan Geological Survey, United States. Dept. of Defense. Task Force

Самый крупный населенный пункт бассейна расположен в приграничном районе, жители которого используют для орошения в основном воды подземных источников. Земельные ресурсы также ограничены, и в некоторых местах для орошения полей применяют кярезы<sup>84</sup>.

Суббассейн Дашт-и Навор охватывает местности на высоте 3350–4800 м в провинции Газни у истоков р. Аргандаб и включает также одноименное озеро Навор длиной 10 км. Территория равнины используется как пастбище, одно из крупнейших в стране, куда скот пригоняют и кочевые племена. Особенность бассейна состоит в том, что на его территории есть заболоченные участки, служащие пристанищем для различных видов перелетных водоплавающих птиц<sup>85</sup>.

Таблица 6.10

### Бассейн рек Андраскан, Фарах-руд, Хаш-руд

Река	Длина, км	Отметка, м		Площадь бассейна, кв. км
		Истока (начала)	Конца участка (устья)	
Хаш-руд	510	3000	472	10800
Фарах-руд	712	3300	475	28000
Мальманд	88	3200	1010	1480
Гор	234	3000	1090	7000
Андраскан	437	3000	475	20500
Руд-и Газ	85	3000	1340	2200

Источник: Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 58–59.

Средние расходы р. Хаш-руд в районе Диларам составили 20,2 м<sup>3</sup>/сек, а максимальные достигают 1390 м<sup>3</sup>/сек. Необходимо регулирование воды реки, построив гидротехнические сооружения,

for Business and Stability Operations. Summaries of Important Areas for Mineral Investment and Production Opportunities of Nonfuel Minerals in Afghanistan [http://books.google.ru/books/about/Summaries\\_of\\_Important\\_Areas\\_of\\_Mineral.html?hl=ru&id=kex4uAAACA AJ](http://books.google.ru/books/about/Summaries_of_Important_Areas_of_Mineral.html?hl=ru&id=kex4uAAACA AJ). U. S. Geological Survey, 2011. P. 1744.

<sup>84</sup> Там же. С. 1746.

<sup>85</sup> Raphy Favre, Golam Monowar Kamal. Watershed Atlas of Afghanistan... P. 87; Recommended Strategy for Conflict Resolution of Competing High Pasture Claims of Settled and Nomadic Communities in Afghanistan. United Nations Environment Programme, 2009. P. 9–11.

так как 72% стока приходится на март-апрель и только малая часть на летне-осенний сезон<sup>86</sup>.

Фарах-руд — одна из самых крупных рек рассматриваемого бассейна. Ее воду отчасти используют для орошения в районе Фарах, а безвозвратные потери составляют 12%<sup>87</sup>. Средний расход в год с большими колебаниями достигает 49 м<sup>3</sup>/сек.<sup>88</sup>

Бассейн р. Аргандаб состоит из многочисленных крупных и мелких притоков, к которым относятся Аргастан, Дори, Каданай, Лора, Маруфнава, Тарнак. Сама Аргандаб длиной 600 км — один из главных притоков р. Гильменд, в которую он впадает в районе Буст, ниже Лашкаргаха. Среднегодовой расход воды в районе выше водохранилища Дахла составляет 44,7, а максимальный — до 1700 м<sup>3</sup>/сек.<sup>89</sup>

Таблица 6.11

### Бассейн реки Аргандаб

Река	Длина, км	Отметка, м над у. м.		Площадь бассейна, кв.км
		Истока (начала)	Конца участка (устья)	
Аргандаб	562	3900	749	53 000
Верховья	283	3900	1312	
Низовья	279	1312	749	
Дори	277	1720	890	32 000
Тарнак	353	3000	932	9140
Аргастан	344	2600	985	15500
Лора	214	2400	1283	4140

Источник: Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 59.

Строительство водохранилища на реке позволило в какой-то степени регулировать расходы воды в течение года. Раньше свыше 68% стока приходилось на время между мартом и июлем, но с началом регулирования расхода воды этот показатель снизился до 10%, а с июля по сентябрь, наоборот, увеличился на 8%<sup>90</sup>.

<sup>86</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 152–154.

<sup>87</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 112–113.

<sup>88</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 154; Ежов Г. П. Экономическая география... С. 66.

<sup>89</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 144–145; Ежов Г. П. Экономическая география... С. 65.

<sup>90</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 144.



На этой реке и ее притоках было построено много оросительных сооружений, из-за чего увеличился забор воды. В этой связи безвозвратные потери р. Аргандаб велики: по приблизительным подсчетам, в верхней зоне они определены в 10%, а всего на территории бассейна — более 60%, в частности на р. Тарнак — 86%, Аргастан — 56% и Дори — 82%<sup>91</sup>. Максимальный сток Ангардаба в пункте Санги Машан, зафиксирован в апреле 1980 г. — 59,4 м<sup>3</sup>/сек., среднегодовой — 15,1, минимальный в сентябре 1976 г. — 1,15 м<sup>3</sup>/сек.<sup>92</sup>

Бассейн Газни и Сарде охватывает провинции Газни и Пактия и включает такие основные реки, как Газни, Джилга (Гардез), Сараб, Барикаб, Нахара (Пальту). Реки Газни и Нахара впадают в соленое озеро Аби-Истада, расположенное на территории провинции Газни.

Таблица 6.12

### Бассейн реки Газни и Сарде

Река	Длина, км	Отметка, м		Площадь бассейна, кв.км
		Истока (начала)	Конца участка (устья)	
Газни	201	3300	1968	14700
Сараб	61	4100	2368	915
Барикаб	19	3300	2380	165
Сьягель	37	3300	2160	170
Джилга	152	3300	2042	5030
Нахар	172	3500	1978	3730

Источник: Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 59.

На р. Газни в районе слияния с р. Барикаб и Сараб, выше г. Газни, находится крупное водохранилище Сирадж. Здесь интенсивно развито поливное земледелие, приводящее к большим расходам воды, а в летнее и осеннее время — к полному высыханию русла р. Газни. Еще полвека назад забор воды в районе водохранилища Сирадж составлял 27% годового стока, а ниже г. Газни — 68%<sup>93</sup>.

<sup>91</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 122.

<sup>92</sup> Vining K. C. Streamflow characteristics of streams in southeastern Afghanistan: U. S. Geological Survey Data Series 508, 2010. P. 6.

<sup>93</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 151; Ежов Г. П. Экономическая география... С. 66; Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 124.

**БАССЕЙН Р. КАБУЛ.** Одна из особенностей бассейна р Кабул состоит в том, что эта зона — самая густонаселенная территория Афганистана, и значит, проблема водопользования стоит особенно остро. Сама р. Кабул, берущая начало у Пагманских гор и на протяжении 360 км протекающая по афганской земле, впадает в р. Инд на территории Пакистана. Кроме того, на р. Кабул построены крупные гидроэнергетические и ирригационные объекты, к числу которых относятся ГЭС «Наглу», «Сароби», «Дарунта» с Желалабадским ирригационным комплексом.

Притоки Кабула: реки Логар, Панджшер, Кунар, Лагман, Горбанд, Сурхруд, Ландаискин, Печ, Алишанг, Алингар. Воды каждой из них используются в сельском хозяйстве.

Максимальный расход стока р. Кабул в пункте Даках в период гидрологических наблюдений 1968–1980 гг., был зафиксирован 8 июля 1978 г. —  $3016 \text{ м}^3/\text{сек.}$ , среднемесячный минимальный — в феврале 1975 г.:  $81,2^{94}$ . В пункте Дарунта в результате наблюдений, проведенных в 1959–1964 гг., максимальное значение было зафиксировано 17 апреля 1960 г. — 1560, среднемесячное минимальное пришлось на октябрь 1961–50,2, среднегодовое максимальное отмечено в 1960 — 272, минимальное — в 1962 г.:  $152 \text{ м}^3/\text{сек.}^{95}$

Таблица 6.13

### Бассейн реки Кабул

Река	Площадь бассейна, кв. км	Число населенных пунктов	Население, 2003 г., тыс. чел.
Алингар	6239	465	287,1
Реки Чак и Логар	9968	1212	607,3
Горбанд и Панджшер	12964	1651	1441
Гомаль	9014	190	16,3
Кабул	12997	1628	3592
Кунар	11664	712	600,2
Пишин-Лора	4206	43	11,3
Шомаль	9856	1138	630
Всего	76908	7039	7185

Источник: Raphy Favre, Golam Monowar Kamal. Watershed Atlas of Afghanistan... Р. 102.

<sup>94</sup> Olson, S. A., Williams-Sether, Streamflow characteristics at streamgages in northern Afghanistan and selected locations: U. S. Geological Survey Data Series. Virginia, 2010. URL: <http://pubs.usgs.gov/ds/529/>. P. 16–20.

<sup>95</sup> Там же. С. 22–25.

Сокращение расходов воды из-за ее забора для полива земель особенно ощущалось на всем протяжении р. Логар, Горбанд и в верхнем течении р. Кабул. Гидрологическая станция, расположенная в районе Майдан, выявила, что на 58-м км от истока р. Кабул забор воды на орошение составлял более 24% от среднегодового стока, а в створе Наглу – 16,5%<sup>96</sup>.

Уровень воды в р. Кабул из-за ее использования для полива сельскохозяйственных угодий в Пагмане и других районах снижается настолько, что до столицы вода иногда и вовсе не доходит. Часть воды идет в резервуар Карга, построенный для обеспечения нужд города<sup>97</sup>.

К бассейну р. Кабул относят также реки Гомаль (провинция Пактика), Куррам и Шомаль (Пактика, Хост), хотя по существу их можно считать самостоятельными суббассейнами, а первые две и вовсе относятся к притокам р. Инд. В бассейне Гомалья орошаемые земли составляют 0,7% всей его площади, в бассейнах Куррам и Шомале – 6%<sup>98</sup>, но здесь расходы воды очень низкие и ее забор даже в малых количествах резко сказывается на нормах стока<sup>99</sup>.

Таблица 6.14

### Длина основных рек и площадь бассейна р. Кабул

Река	Длина, км	Отметка, м над у. м.		Площадь бассейна, кв. км
		Истока (начала)	Конца участка (устья)	
Кабул	332	3700	375	67800
Логар	280	3500	1790	9830
Панджшер	228	4560	1000	12000
Лагман	171	4450	610	6120
Кунар	462	5900	540	26100
Горбанд	125	3500	1475	4360
Сурхруд	125	3350	580	2620
Печ	134	4250	790	3860

Источник: Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 57.

<sup>96</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 73–74.

<sup>97</sup> Raphy Favre, Golam Monowar Kamal. Watershed Atlas of Afghanistan... P. 146.

<sup>98</sup> Там же. С. 156–157.

<sup>99</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 86–87.

Сюда также включают водораздел Пишин — Лора, который территориально находится в районе Шорабак провинции Кандагар, а далее река течет по территории Пакистана. Земли этого водораздела большей частью каменистые и песчаные. Только 12,1% их пригодны для орошения, но периодичность обработки зависит от количества выпавших осадков и уровня воды в реке<sup>100</sup>.

**СЕВЕРНЫЙ РЕЧНОЙ БАССЕЙН.** Этот бассейн состоит из четырех указанных в табл. 6.15 водоразделов и охватывает территорию четырех провинций Севера — Балх, Джаузджан, Саманган, Фарьяб. Все реки бассейна берут начало на хребтах Банди Туркестан и Фаранд на высоте 3000–4000 м и выше над уровнем моря. Главными реками и притоками можно считать Шикари, Саманган, Сайган, Кахмард, Дарайи-Суф, Банди-Амир, Сари-Пуль, Кацан, Балх, Маймана, Ширинтагаб.

Таблица 6.15

### Северный речной бассейн

Река	Площадь бассейна, кв. км	Число населенных пунктов	Население, 2003 г. тыс. чел.
Балхаб	28835	1662	1344
Хульм	10230	274	259,4
Сари-Пуль	16743	529	573,4
Ширинтагаб	15092	504	606
Всего	70900	2969	2783

Источник: Raphy Favre, Golam Monowar Kamal. Watershed Atlas of Afghanistan... P. 102.

Река Балхаб берет начало на высоте более 3000 м в провинции Бамиан, где расположены также несколько озер под названием Банди-Амир. В Балхаб впадает несколько притоков, самый крупный из которых — р. Дарайи-Суф. Максимальный расход воды в ней — 700, средний — 54,3 м<sup>3</sup>/сек.<sup>101</sup>

На р. Сари-Пуль (или Аби-Сафид) минимальный расход составляет 2,9, средний — 7,13 и максимальный — 160 м<sup>3</sup>/сек. В бассейне реки много угодий, нуждающихся в орошении, что приводит к большому забору воды<sup>102</sup>.

<sup>100</sup> Raphy Favre, Golam Monowar Kamal. Watershed Atlas of Afghanistan... P. 157.

<sup>101</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 63; Ежов Г. П. Экономическая география... С. 54–55.

<sup>102</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 65–66; Ежов Г. П. Экономическая география... С. 55; Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 101–102.

Таблица 6.16

**Длина основных рек Северного речного бассейна**

Река	Длина, км	Отметка, м над у. м.		Площадь бассейна, кв. км
		Истока (начала)	Конца участка (устья)	
Хульм	210	3500	450	8250
Дарайи-Суф	142	3600	642	3160
Балх	471	3750	301	19200
Шораб	116	3300	672	3720
Сари-Пуль	206	3500	380	10850
Ширинтагоб	222	2900	340	12100
Маймана	158	3000	376	6700
Кайсар	134	2900	466	3980

Источник: Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 58.

Что касается р. Ширинтагоб, то еще в 80-х гг. исследователи отметили, что вследствие интенсивного орошения земель в ее бассейне вся вода реки и двух ее притоков Маймана и Кайсар (Андхой) летом разбирается на полив и с июня по сентябрь русла рек полностью высыхают<sup>103</sup>. Средний расход р. Кайсар — 3,46 м<sup>3</sup>/сек., мутность — 14 кг/м<sup>3</sup><sup>104</sup>.

В водоразделе Хульм — самая низкая водоносность. Орошаемые земли составляют здесь примерно 7,2 тыс. га, и земледелие в долине оказало существенное влияние на расход воды реки<sup>105</sup>. Поскольку количество осадков здесь предельно мало, — в последние годы с расширением площадей посевов и увеличением спроса на воду для других целей забор стока стал еще больше.

В категорию **неорошаемых земель** выделяются пустынные зоны — Регистан, Регистани-Седи, Дашти Маргао, Дашти Наумед, Дашти Шортеппа, не имеющие водных источников. Пустыни Регистан, Регистани-Седи и Дашти Маргао простираются на юге страны в районе бассейна р. Гильменд, пустыня Дашти Наумед — между р. Адраскан и нижним течением р. Герируд. Что касается зоны Дашти Шортеппа, то это узкая полоса вдоль р. Амударьи между провинциями Кундуз и Джаузджан, которая образовалась из-за постепенного сокращения

<sup>103</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 102–103.

<sup>104</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 69–70.

<sup>105</sup> Гарбовский Э. А. Указ. соч. С. 98–99.

русла реки. В районе Амударьи есть орошаемые земли, однако они составляют всего чуть более 3% территории пустыни.

Название Дашти Маргао, означающее на языке дари «Пустыня смерти», свидетельствует о том, что на всей этой территории нет источников воды. Только иногда здесь после выпадения осадков местами остаются сезонные болотистые образования, в которых появляется травянистая растительность. Пустыни Регистани-Седи и Регистан столь же безводны, однако в последней есть все же глубокие колодцы, позволяющие кочевым племенам зимой обеспечивать себя и скот питьевой водой.

Таблица 6.17

### Районы неорошаемых земель

Район	Площадь бассейна, кв.км	Число населенных пунктов	Население, 2003 г. тыс. чел.
Дашти Маргао	8414	0	0
Дашти Наумед	20561	23	17,4
Дашти Шортеппа	5880	46	134,2
Регистан	26672	0	0
Регистани-Седи	5829	0	0
Всего	67356	69	151,6

Источник: Raphy Favre, Golam Monowar Kamal. Watershed Atlas of Afghanistan... P. 102.

## Проблемы комплексного использования водно-земельных ресурсов

Афганистан со своим сухим климатом и частыми засухами остро нуждается в мощных оросительных сооружениях. За время войны и междоусобиц была разрушена вся система ирригации. Аграрный сектор в последние десятилетия страдал, с одной стороны, от отсутствия эффективной системы ирригации, с другой, — от нараставшей военно-политической напряженности. Реформы, проведенные после Апрельской революции 1978 г., были отрицательно восприняты большинством афганцев.

Согласно программе реформирования НДПА, сельскохозяйственные земельные ресурсы в зависимости от их категории были перераспределены между крестьянами<sup>106</sup>. Когда ко второй половине

<sup>106</sup> Давыдов А. Д., Аграрное законодательство Демократической Республики Афганистан (социально-экономический анализ). М., 1984. С. 61–86.

80-х гг. власти поняли бесперспективность своей земельно-водной политики, они, желая стабилизировать обстановку и вернуть доверие народа, попытались исправить допущенную ошибку. Генеральный секретарь ЦК НДПА М. Наджибулла, в частности, в ноябре 1986 г. по этому поводу сказал: «Такой животрепещущий вопрос, как земля и вода, мы пытались решить выдачей абстрактных документов, обрушивая на головы крестьян лавину бумаг; мы начали аграрную реформу не с того конца, разрушили сложившиеся производственные отношения, не считаясь с национальными обычаями, традициями и правами»<sup>107</sup>.

В разные годы конфликта под посевами всех видов сельскохозяйственных культур было занято 3–3,88 млн га. Последняя цифра относится к 1977/78 г. (канун Апрельской революции)<sup>108</sup>.

Сельскохозяйственное развитие Афганистана остается экстенсивным несмотря на предпринимаемые правительством попытки его интенсификации. В 80-е годы за время гражданской войны и вследствие диверсионных актов, совершенных оппозиционными силами, большая часть крупных объектов ирригации вышла из строя. В результате с 1979 по 1989 г. общая земельная площадь, занятая под разными видами культур, сократилась на 10%<sup>109</sup>.

В Афганистане к началу XXI в. не только уменьшились площади земледелия, при том, что традиционные методы его остались прежними, но и были полностью уничтожены технические средства механизации аграрного сектора, приобретенные за предыдущие годы. Об уровне отсталости экономики Афганистана можно судить по многим показателям. Со времени начала гражданской войны население росло высокими темпами, а общая площадь посевов неуклонно сокращалась. Поля, засеянные основными видами зерновых — пшеницей, ячменем, рисом и кукурузой, занимавшие в 1979 г. 3144 тыс. га, к 2001 г., моменту свержения режима талибов, не превышали 2067 тыс.<sup>110</sup> Население страны за эти годы выросло с 15555 тысяч до 23 миллионов, иначе говоря, площадь, занятая под зерновыми, за указанное время

---

<sup>107</sup> Цит. по: Ганковский Ю. О путях прекращения гражданской войны в Афганистане // Восток и современность. Научно-информационный бюллетень. М., 1991. № 3 (61). С. 82.

<sup>108</sup> Краткий статистический сборник... С. 6.

<sup>109</sup> Афганистан. Справочник. М., 2000. С. 136–39.

<sup>110</sup> Special Report FAO/WFP crop and supply assessment mission to Afghanistan. Rome, 2003.

сократилась на 34%, а население увеличилось на 48%. Согласно этим данным, в 1979 г. на каждого жителя страны приходилось 0,202 га посевов, а к 2001 г. — всего 0,09 га.

Отсутствие оросительных сооружений вынуждает афганских крестьян заниматься богарным земледелием, об уязвимости которого перед природными стихиями, особенно засухами, было сказано в первой главе. Как видно из данных табл. 6.18, площади богарного производства все еще больше, чем поливного, а это — признак слабого развития сельскохозяйственной инфраструктуры, недостатка ирригационных сооружений.

Таблица 6.18

### Соотношение поливного и богарного производства пшеницы

Вид земледелия	2008 г.			2009 г.		
	Площадь, тыс. га	Урожайность, ц/га	Объем производства, тыс. т	Площадь, тыс. га	Урожайность, ц/га	Объем производства, тыс. т
Поливное	990	2,43	2406	1134	3,03	3433
Богарное	1149	0,19	217	1426	1,18	1682
Всего	2139	1,23	2623	2560	2,0	5115

Источник: Agriculture Prospects Report. Policy and Planning Department Marketing, Economics and Statistics Division (FAАНМ), Ministry of Agriculture, Irrigation and Livestock. Kabul, 23 May 2009. P. 3.

В 90-е годы XX в. уцелевшие крупные ирригационные сооружения, в частности, на юге страны, постепенно утратили коэффициент полезности. На ремонт и очистку каналов, обработку земли помимо трудовых и временных затрат нужна была техника. Кое-где еще сохранились старые машины, а в некоторых хозяйствующих субъектах была возможность отчасти обновить свой парк. По данным 2000 г., в одном из районов Гильменда только в 41 из 361 хозяйства были тракторы<sup>111</sup>. Итого к началу XXI столетия в тех специализированных организациях, которые раньше располагали сельскохозяйственной техникой, сохранилось лишь небольшое количество изношенных

<sup>111</sup> Helmand Initiative Socio-economic Survey. Prepared by Agency Coordinating for Afghan Relief Survey Unit. United Nations Development Programme and the Helmand Planning group. Peshawar, April 2000. P. 16.



машин. В то же время наблюдался заметный рост парка сельскохозяйственной техники в частном владении<sup>112</sup>.

Талибы в меру своих ограниченных возможностей вели ремонтно-строительные работы на немногочисленных объектах, но построить новые ирригационные сооружения они не были в состоянии. Засухи и ухудшение технических возможностей сельского хозяйства заставили талибов заняться восстановлением некоторых оросительных сооружений, построенных десятилетия назад. Правительство талибов поддерживало главным образом традиционное хозяйство, основанное на применении ручного труда с использованием некоторой имевшейся в распоряжении крестьян техники. Такого рода работы велись при очистке канала Бугра в долине Гильменда. В частности, на очистку участка длиной 40 км от ила и заносов, составлявших 105,5 тыс. м<sup>3</sup>, было потрачено 80 тысяч человеко-часов, тогда как при помощи экскаваторов с обратной лопатой всего за 61 машинно-день на участке 15 км было очищено 28 тыс. м<sup>3</sup> ила. До войны для выполнения таких работ канал Бугра обычно закрывали на 40 дней<sup>113</sup>.

Все каналы Гильмендской долины нуждались в капитальном восстановлении и очистке, что требовало немалых финансовых затрат. После 2001 г. очистка оросительных систем продолжилась с применением как машин, так и ручного труда. В том же районе только в первые четыре месяца 2003 г. из канала Над-и Ади скребковыми экскаваторами было извлечено 21,6 тыс. м<sup>3</sup> ила и мусора, а около 28,8 тыс. м<sup>3</sup> — вручную<sup>114</sup>. Все эти работы, однако, не могли ощутимо облегчить жизнь местных земледельцев, требуется кардинальное обновление системы ирригации.

Постепенному улучшению социально-экономического положения жителей по всем провинциям, безусловно, способствует становление мирной жизни в стране. На цели развития сельского хозяйства Афганистана выделяют средства ВБ, АБР, Индия, Китай, АМР США, ЕС, Иран и некоторые другие страны и организации.

---

<sup>112</sup> Richard B. Scott. DAI/Afghanistan: Drainage Rehabilitation Project Helmand Valley, Afghanistan. For contract period 11 October 2002–30 January 2003. Prepared for Development Alternatives, Inc (DAI). Lashkar Gah, May 2003. P. 2–5.

<sup>113</sup> О ремонтных работах системы канала Бугра во времена правления талибов см.: Richard B. Scott. Helmand Irrigation Rehabilitation. Final Report. Contract Work Period: 1 December 1998–31 March 1999.

<sup>114</sup> Helping Afghan Farmers Organization (HAFO). Narrative Report for Project # LAG-I-99-00017-00. Integrated Water and Coastal Resources Management in Nad-i Ali and Marja Districts, Helmand Province, Afghanistan. 2003. P. 3.

Афганские власти в некоторых случаях сами составляют планы развития отдельных провинций и районов, надеясь затем найти спонсоров для осуществления этих планов. Министр энергетики и водных ресурсов в 2006 г. предложил правительству проекты краткосрочного, среднесрочного и долгосрочного развития водопользования на севере, в частности в Андхое и окрестных районах.

Краткосрочные проекты имели целью обеспечить Андхой и прилегающие к нему районы питьевой водой, перекачивая ее из Амударьи насосами, а также построить водопровод. Среднесрочный проект предусматривал сооружение 130-километровой оросительной системы, способной обеспечить полив до 20 тыс. гектаров. На протяжении 30 км вода пойдет по трубопроводам, а далее — по каналам. Так как перекачивать ее придется мощными насосами, то для их работы понадобится 20 МВт электроэнергии.

И наконец, долгосрочный, считающийся самым крупным и важным гидроэнергетический проект — строительство плотины на Амударье на афгано-таджикской границе для орошения 500 тыс. га сельскохозяйственных земель в равнинной части Севера. Рядом с плотиной планируется построить оросительный канал длиной 350 км от района Кала-и Заль провинции Кундуз до района Андхой провинции Фарьяб<sup>115</sup>.

За последние годы во многих районах построили ряд относительно небольших каналов и гидротехнических объектов. Афганистану необходимо ориентироваться прежде всего на ввод в эксплуатацию именно мелких ирригационных сооружений, способных в будущем стать основой для развития крупных объектов ирригации. Во-первых, небольшие объекты требуют относительно малых денежных, материальных и трудовых затрат, во-вторых, их можно построить сравнительно быстро — за несколько месяцев или один год.

В 2006 г. в районе Имам-Сахиб провинции Кундуз была восстановлена плотина. На проект, рассчитанный на орошение 9 тыс. га земли, было потрачено 500 тыс. долл.<sup>116</sup> В районе Альмар провинции Фарьяб совместная таджико-афганская компания реализует проект дамбы стоимостью 55 млн долл., которая поможет оросить до 5 тыс. га

---

<sup>115</sup> کشور 1385 سنبله 18 (Долгосрочные, среднесрочные и краткосрочные комплексные планы чрезвычайного развития системы орошения в некоторых районах Севера страны). URL: [www.hambastagi.com](http://www.hambastagi.com)

<sup>116</sup> هیئت وزارت انرژی و آب وارد ولایات شمال کشور گردید (Комиссия министерства энергетики и вод посетила провинции Севера страны). URL: <http://www.hambastagi.com/archives/news1385.html>

площадей<sup>117</sup>. Еще два небольших оросительных проекта в той же провинции готовы к реализации — один в населенном пункте Таваккали (стоимостью 71 тыс. долл.), другой — в Таке (95 тыс.)<sup>118</sup>.

Согласно Программе национальной солидарности началась реализация 16 проектов в районе Тагаб провинции Каписа. Один из них, с утвержденной стоимостью 13 млн афгани, предусматривает очистку земли и каналов, строительство дамб и сельских дорог. Всего по части ирригации этой провинции предложено к утверждению 14 проектов и 16 — утверждено. Стоимость первых достигает 1,6 млн долл. США<sup>119</sup>. В провинции Тахар было построено 8 дамб и один шлюз для защиты берегов р. Талукан от эрозии. Это дает возможность ирригационным сооружениям постоянно обеспечивать водой примерно 4 тыс. га угодий<sup>120</sup>.

Таблица 6.19

### Ирригационные проекты в северо-восточных провинциях

Название проекта	Провинция	Стоимость, долл.	Срок реализации, месяцев	Площадь орошения, га	
				настоящая	возможная
«Хаджа Галтан»	Кундуз	44 432	3	1200	1450
«Джаба-Хана»	Кундуз	8821	3	460	505
«Баг-Шамал»	Баглан	68 400	3	1400	1400
«Чапсой»	Баглан	15 478	3	150	220
«Лин»	Баглан	36 541	3	400	450
«Адмир»	Баглан	20 361	3	26 000	30 000
Всего		194 033	-	29 610	34 025

Источник: هیئت وزارت انرژی و آب وارد ولایات شمال کشور گردید (Комиссия министерства энергетики и вод посетила провинции Севера страны). URL:www.hambastagi.com

Запуск каждого сооружения содействует экономическому и социальному развитию села, района или провинции, что в целом по-

<sup>117</sup> کار احداث بند آب ولسوالی المار ولایت فاریاب آغاز شد (В волости Алмар провинции Фарьяб начались работы по строительству дамбы). 27.05.1390, URL:http://da.azadiradio.org

<sup>118</sup> ساخته شدن دو بند آب گردان در فاریاب (Строительство двух дамб в Фарьябе). 24.04.2011, URL:www.afghanpaper.com

<sup>119</sup> Kabul Times, 24.06.2004

<sup>120</sup> USAID Field Report Afghanistan, Feb 2004. URL:http://www.usaid.gov/m

ложительно сказывается на общей обстановке в стране. Например, министерство энергетики сообщило, что после реализации семи проектов обновления каналов в провинциях Балх и Джаузджан около 15 тыс. га земель будут обеспечены водой, что приведет к снижению уровня безработицы, поскольку проекты должны охватить хозяйства свыше 39 тыс. земледельцев, а в целом водой из каналов будут обеспечены 72,7 тыс. семей<sup>121</sup>.

В октябре 2011 г. при финансовой поддержке АБР афганским министерством энергетики было подписано соглашение с другой таджикской компанией — о реализации проекта ирригации стоимостью 7,3 млн долл. Предполагается построить в северных провинциях Балх и Джаузджан 246 объектов: каналы среднего размера, мелкие распределительные сети, небольшие мосты и другие необходимые сооружения<sup>122</sup>.

По соглашению компания-подрядчик в течение 2 лет с начала работ обязалась построить каналы:

- Абдуллах в провинции Балх,
- Акча-Мангаджак в районе Акча, провинции Джаузджан,
- Нахри Шахи в районе Дехдоди провинции Балх,
- Чимтал в районе Чимтал провинции Балх,
- Давлатабад в провинции Балх,
- Муштак в провинции Балх,
- Сияхгирд в провинции Балх.

Большая часть средних и крупных оросительных объектов строится индийскими компаниями и за счет Индии. В частности, при финансовой поддержке правительства Индии в 2006 г. в провинции Бамиан был заложен первый камень фундамента канала Банд-и Амир Гази. Здесь предстояло восстановить канал и дамбу высотой 24 м, рассчитанную на 2 млн м<sup>3</sup> воды, с потенциалом орошения 2 тыс. га<sup>123</sup>.

Другую дамбу на западе столицы, в районе Карга в 2006 г. также восстановили индийские специалисты за счет правительства Индии. Общие расходы составили 1400 тыс. долл., объект был сдан

---

<sup>121</sup> هفت شبکه آبی در ولایت های بلخ و جوزجان بازسازی می شوند <sup>121</sup> (В провинциях Балх и Джаузджан восстановят 7 оросительных сетей). 09.10.2011, URL:www.dw-world.de

قرارداد به ارزش 7.3 میلیون دالر میان وزارت انرژی و آب و کمپنی تاجکستانی عقد گردید <sup>122</sup> (Между министерством энергетики и вод и таджикской компанией подписано соглашение на сумму 7,3 млн долл.). 26.10.2011, URL:http://mew.gov.af

<sup>123</sup> سنگ تهادب کانال بند امیر غازی گذاشته شد <sup>123</sup> 31 حمل 1385 (Состоялась закладка первого камня канала Банд-и Амир Гази). URL:www.hambastagi.com

в эксплуатацию в январе 2008 г. Общая длина этого канала — 21 км, оросительная способность — 2 тыс. га, а вместимость резервуара Карга — 16 млн м<sup>3</sup>. Район Карга, в отличие от других, представляет популярное место отдыха городских жителей<sup>124</sup>.

Министр энергетики в 2006 г. подписал контракт с руководителем одной индийской компании о строительстве гидроэнергетического объекта Бахш-абад в провинции Фарах на р. Фарах-руд. Строительные работы на резервуаре в 570 млн м<sup>3</sup> все еще продолжаются. По одним данным, проект способен обеспечить орошение 61 тыс. га, в частности 25 тыс. — целины<sup>125</sup>. В другом источнике говорится о 870 тыс. га, но эта цифра далека от реальности<sup>126</sup>.

На р. Герируд еще в 1980 г. индийская компания приступила к строительству плотины Сальма, мощностью 527 млн м<sup>3</sup> воды, способной оросить 25,5 тыс. га<sup>127</sup>. Работы на объекте в те годы из-за внутренних конфликтов не были завершены, и в постталибский период снова заговорили о необходимости закончить строительство объекта, важного для хозяйственной жизни региона. Подрядчиком снова выступили индийские строители, и в 2007 г. начались завершающие монтажные работы на плотине Сальма. Изначальная стоимость проекта оценивалась в 85 млн долл., но затем представители компании сообщили, что затраты могут увеличиться до 180 млн. На объекте трудились 250 индийских и 500 афганских техников и рабочих. Строительная компания обещала сдать объект к концу 2011 г., но из-за проблем с обеспечением безопасности работы на некоторое время прекратились, что вызвало обеспокоенность афганцев относительно дальнейшей судьбы плотины. Генеральный консул Индии сообщил, что индийская сторона не собирается сворачивать свою деятельность и планирует в 2012 г. завершить все работы<sup>128</sup>. Однако в последующие три года объект не был сдан в эксплуатацию.

<sup>124</sup> بندرغه بازسازی و به بهره برداری سپرده شد (Дамба Карга восстановлена и передана в эксплуатацию). 06.01.2008, URL:www.pajhwok.com

<sup>125</sup> 24 اگست 1385 عقد قرارداد پروژه ذخیره آب و تولید برق بخش آباد بالای دریای فراه رود (Подписание соглашения по проекту строительства резервуара и электростанции Бахш-абад на реке Фарах-руд). URL:www.hambastagi.com

<sup>126</sup> ادعای تازه مبنی بر کارشکنی ایران در برابر بند آب در افغانستان (Новое заявление относительно диверсий со стороны Ирана против строительства плотин в Афганистане). 01.02.2011, URL:http://iwpr.net

<sup>127</sup> Raphy Favre, Golam Monowar Kamal. Watershed Atlas of... P. 82.

<sup>128</sup> بند سلما تا اواخر 1391 تکمیل خواهد شد؟ (Завершится ли строительство плотины Сальма к концу 1391 г.?). URL:http://tkg.af

Технические характеристики плотины Сальма таковы: длина — 550 м, высота — 107 м, вместимость водоема — 633 млн м<sup>3</sup>. С началом эксплуатации плотины провинция сможет ввести в сельскохозяйственный оборот 40 тыс. га новых земель. Но в том же источнике приведены данные министерства энергетики, согласно которым резервуар вмещает 514 млн м<sup>3</sup>, а оросительная способность составляет свыше 70 тыс. новых площадей<sup>129</sup>.

Крупные оросительные системы строятся в разных регионах страны. В августе 2011 г. министерство энергетики и водных ресурсов Афганистана сообщило о подписании соглашения с таджикской компанией ЗАО «ТАДЭС» о реализации проекта плотины Камал-хан на р. Гильменд в провинции Нимруз. Проект предусматривает строительство многочисленных каналов для орошения и сооружения электростанции мощностью 9 МВт. Он рассчитан на три фазы, стоимость работ на первой составляет 9,84 млн долл. Дамба в основном будет служить для сбора воды обильной в сезон дождей. По сообщениям афганской прессы, оросительная способность резервуара дамбы составит около 80 тыс. га<sup>130</sup>. По завершении третьей фазы строительных работ общие расходы на водохранилище длиной 3700 м достигнут примерно 100 млн долл. Для регулирования уровня воды на плотине установят не менее трех ворот<sup>131</sup>.

О размере ежегодного ущерба, наносимого паводками и наводнениями хозяйству афганских сельских жителей, говорят цифры последних лет. По всей стране в 2009 г. от весенних паводков пострадали более 202 тыс. человек, только в провинции Бадахшан были разрушены 6 водоснабжающих систем, 83 колодца, в провинции Баглан — более 420 каналов. По состоянию на май 2010 г. на севере было разрушено 11 тыс. домов, пострадали 10 тыс. га посевов зерновых и погибло свыше 11 тыс. голов скота<sup>132</sup>.

Некоторые дамбы, построенные несколько десятилетий назад, обветшали. К таким сооружениям относятся, например, плотина ГЭС «Пули-Хумри I», построенная в начале 40-х годов. В 2011 г. рухнули

<sup>129</sup> Там же.

<sup>130</sup> وزارت انرژي و آب، اعمار يک بند آب در ولايت نيمروز را به يک شرکت و اگزار کرد ۱۳۹۱ اسد ۱۹ (Министерство энергетики и водных ресурсов предоставило одной таджикской компании право вести работы по ремонту дамбы в провинции Нимруз). URL:www.avapress.com

<sup>131</sup> Компания Таджикистана будет возводить плотину в Афганистане. 15.08.2011, URL:www.pressa.tj

<sup>132</sup> Afghanistan Human Development Report 2011... P. 76–78.

одни из четырех ворот плотины, что привело к повреждению водопровода и увеличило угрозу разрушения плотины. Местные власти и ранее пытались привлечь внимание Центра к аварийному состоянию плотины, но в течение последних десяти лет никто не занимался решением этого вопроса<sup>133</sup>. Только в сентябре 2011 г. Германский фонд развития выделил 57 млн долл. на ее восстановление. Завершить работы планировали в течение трех лет<sup>134</sup>, но и они не были закончены.

Таблица 6.20

### Последствия весенних паводков 2009 г. по регионам страны

Регион	Разрушенных домов	Пострадавших районов	Пострадавших домохозяйств	Площадь потерянных посевов, джариб (0,2 га)	Длина разрушенных каналов, м
Север	5744	21	9734	—	—
Северо-Восток	9075	46	16 398	102 626	9811
Запад	2736	14	2736	—	—
Всего	17 555	81	28 868	102 626	9811

Источник: Afghanistan Human Development Report 2011... P. 77.

В Кандагаре с финансовой помощью Канадского Международного агентства развития завершено 70% строительных работ по восстановлению дамбы Дахла. Объем резервуара первоначально составил 500 млн м<sup>3</sup>, но за последние годы он наполнился илом и уменьшился до 300 млн. Дамба, на восстановление которой было потрачено 50 млн долл., способна обеспечить водой 60 тыс. га полей и садов<sup>135</sup>. Канадские специалисты в Кандагаре занимаются также ремонтом около 40 колодцев, планируя включить и их в систему орошения. Афганские крестьяне, в свою очередь, считают, что воду колодцев следует использовать лишь как питьевую, и было бы правильнее направить

<sup>133</sup> بند برق نساجي افغان پلخمری به بازسازي نیاز دار د (Плотина Текстильной фабрики Пули-Хумри нуждается в ремонте). 03.09.2011, URL:www.afghanews.ir

<sup>134</sup> کمک آلمان برای ساخت بند برق شهر پلخمری (Помощь Германии в строительстве плотины в городе Пули-Хумри). 15.09.2011, URL:http://alef-afghanistan.com

<sup>135</sup> فعالیت دوباره بند دهله در ولایت قندهار (Плотина Дахла в провинции Кандагар снова начала функционировать). 21.05.2011, URL:www.afghanpaper.com; رشد زراعت ۲۲ حمل ۱۳۹۰ در قندهار با اعمار بند دهله (Развитие производства зерна в Кандагаре на основе использования плотины Дахла). URL:http://hamkarnews.com

усилия на завершение ремонта плотины Дахла. Но, как и в случае с другими объектами, ремонтные работы на плотине затягиваются из-за нестабильной обстановки в провинции<sup>136</sup>.

Строительством и восстановлением отдельных оросительных объектов в Афганистане занимается и соседний Иран. В 2010 г. между иранской строительной компанией и афганским министерством энергетики был подписан контракт сроком на три с половиной года о возведении плотины в районе Шакар-дара провинции Кабул. Деньги на проект в размере 4296 тыс. долл. выделило афганское министерство финансов. Объем резервуара – 7,4 млн м<sup>3</sup>, а оросительная способность – 1,8 тыс. га<sup>137</sup>.

Крупнейшим проектом можно считать план строительства сети гидроэнергетических сооружений на р. Кабул с технической помощью Индии. Согласно проекту, совокупная вместимость дамб составит 5797,37 млн м<sup>3</sup>, в частности, дамба «Тотум-дара» – 410, «Барак» – 529,8, «Панджшер» – 1300, «Баг-дара» – 399,6, «Хайджана» – 220, «Каджаб» – 400, «Танги-Вадаг» – 350, «Гат» – 500, «Сароби» – 400, «Лагман» – 288 млн м<sup>3</sup>.<sup>138</sup>

Поскольку бассейн р. Гильменд занимает почти половину территории страны, и многие ирригационные сооружения, а также около 43% орошаемых земель находятся здесь, следует более подробно остановиться на анализе ситуации в этом районе.

Напомним, что американской компанией «Мориссон-Надсен»<sup>139</sup> в Гильменде был построен ирригационный комплекс, состоявший из многочисленных мелких и больших резервуаров, магистральных и второстепенных оросительных каналов. Хотя комплекс в целом был экономически неэффективным, некоторую пользу жителям многих

---

<sup>136</sup> سیستم آبیاری درکندهار بهبود می یابد (В Кандагаре улучшается система орошения). 12.07.2011, URL:<http://sada-e-azadi.net>

<sup>137</sup> بند برق و آب، در شکر دره اعمار میگردد (В районе Шакар-дара планируют построить плотину). 08.05. 2010, URL:[www.pajhwok.com](http://www.pajhwok.com)

<sup>138</sup> India to help Afghanistan build 12 dams on Kabul River. 12.05.2011, URL:[www.thenews.com.pk](http://www.thenews.com.pk); Sharing water resources with Afghanistan. 14.11.2011, URL:[www.dawn.com](http://www.dawn.com)

<sup>139</sup> О проблеме Гильмендской ирригационной системы и компании «Мориссон-Надсен» см.: Report on Development of Helmand Valley. Afghanistan (PDF doc.). Washington, D. C. 1956; Lloyd I. Z. Baron. The Water Supply Constraint: An Evaluation of Irrigation Projects and their Role in the Development of Afghanistan. Montreal, 15.03.1975; Nick Cullather. From New Deal to New Frontier in Afghanistan: Modernization in a Buffer State. Working Paper; № 6. New York University, August 2002.



селений и районов долины Гильменда он все же принес. События 80-х — 90-х гг. привели к резкому сокращению посевных площадей и урожая в долине.

Таблица 6.21

### Площадь и объем производства аграрного сектора долины р. Гильменд

Зерновые	1977 г.		1990 г.	
	Площадь посевов, тыс. га	Объем производства, тыс. т	Площадь посевов, тыс. га	Объем производства, тыс. т
Пшеница	57,7	160	53,2	110
Хлопок	23,6	31,3	2,6	2,2
Кукуруза	13,5	41,2	1	18,1
Фрукты	1,87	24,7	1,8	11
Овощи	2,4	15	5,1	7

Источник: United Nation Plan of Operation for Helmand Province in 1991–1992 (Phase II). P. 3. URL:<http://scottshelmandvalleyarchives.org>

Водораздел между реками Гильменд и Аргандаб занимает около 40% площади всех водных стоков страны. В литературе встречаются разные данные относительно оросительной способности и величины площадей, подлежащих орошению в районах каналов, входящих в систему долины Гильменда. Здесь около 10 площадей потенциально нуждающихся в ирригации: Северный Аргандаб — 16,3 тыс. га, Центральный Аргандаб — 32,5, Сирадж — 25,5, Каджаки-Шамлун — 18,4, Нади-Али — 7,5, Марджа — 11, Шамалан — 17,1, Дарвешан — 20,5, Гармсел — 17,6 и Чахансур — 26,3 тысяч гектаров<sup>140</sup>. Общая длина всей ирригационной системы, входившей в ведение Управления долины Гильменд — Аргандаб, составляла 755 км<sup>141</sup>.

Сельскохозяйственная ирригационная система Гильменда в средней части реки включает каналы Бугра и прилегающие структуры, Шамалан, Новый Шамалан, Дарвешан, Сирадж, ГЭС Каджаки и ирригационные тоннели. Бугра — магистральный канал длиной 75 км, с многочисленной оросительной сетью и пропускной способностью

<sup>140</sup> James J. Dalton. Area Development Project. Evaluative Criteria. Work Order Number 1, Under IQC for Design and Analysis/Evaluation (AID/SOD/PDC-C-0399). April 17, 1981. P. 2.

<sup>141</sup> Helmand River Basin soil and water survey study Report. Part I... P. 4–8

в районе разделения канала Дарвешан  $72,3 \text{ м}^3/\text{сек}$ . Общая оросительная способность Бугра, по одним данным, составляет  $21,6^{142}$ , а по другим, —  $66 \text{ тыс. га}^{143}$ . По сведениям другого источника, общая площадь верхнего Бугра равняется  $9,5 \text{ тыс. га}$ . По данным 2004 г., в этом районе было  $4,6 \text{ тыс. хозяйств}$  при населении  $27,6 \text{ тыс.}^{144}$

Максимальная пропускная способность канала Шамалан длиной  $65 \text{ км}$  не превышает  $21,2 \text{ м}^3/\text{сек.}$ , но при ухудшении погодных условий она снижается до  $2,1$ . Расход воды на канале Новый Шамалан длиной  $38 \text{ км}$  составляет  $11,2 \text{ м}^3/\text{сек.}$ ,<sup>145</sup> а площадь орошения —  $23,5 \text{ тыс. га}^{146}$ .

Еще одно крупное ирригационное сооружение — канал Дарвешан, длина которого равна  $50 \text{ км}$  и пропускная способность, —  $28,3 \text{ м}^3/\text{сек}$ . По одним данным, он может обеспечить полив  $38,3 \text{ тыс.}$ , по другим —  $17 \text{ тыс. га}$ . В районе канала население за прошедшие десятилетия выросло, и по тем же данным 2004 г., здесь было  $14,7 \text{ тыс. хозяйств}$  и проживало около  $61,2 \text{ тыс. человек}^{147}$ .

Протяженность канала Сирадж составляет  $62 \text{ км}$ , его оросительная способность  $21,4 \text{ тыс. га}$ , а расход воды —  $22,7 \text{ м}^3/\text{сек.}$ , но вследствие заполнения канала илом его эффективность снизилась почти в четыре раза — до  $5,7 \text{ м}^3/\text{сек}$ .<sup>148</sup> В подсистему Над-и Али вода идет из канала Бугра и орошает  $12,4 \text{ тыс. га}$  в районах, где, по данным 2004 г., располагалось  $6,4 \text{ тыс. хозяйств}$ , или  $38,4 \text{ тыс. человек}^{149}$ . В районе подсистемы Марджа, способной оросить до  $14,7 \text{ тыс. га}$ , —  $14,3 \text{ тыс. хозяйств}$ , а жителей —  $85,8 \text{ тыс.}^{150}$

---

<sup>142</sup> Malik Mortaza, Hashim Rayek. Rehabilitation of the Helmand Valley Irrigation... P. 2.; Initial Survey of the Middle Helmand Irrigated Agricultural Production Systems. Report of a Mission to Lashkargah-Helmand, Kabul, 2003. P. 4.

<sup>143</sup> United Nation Plan of Operation for Helmand Province in 1991–1992 (Phase II). P. 3. URL:<http://scottshelmandvalleyarchives.org>

<sup>144</sup> Helmand River Basin soil and water survey study Report. Part I... P. 4–9; Rehabilitation needs Assessment for the Middle Helmand Irrigated Agriculture System. USAID's Rebuilding Afghanistan's Agricultural Markets Program, 2004. P. 9.

<sup>145</sup> Malik Mortaza, Hashim Rayek.... P. 3.

<sup>146</sup> Rehabilitation needs Assessment... P. 11.

<sup>147</sup> Там же. С. 19.

<sup>148</sup> Helmand River Basin soil and water survey study Report. Part I... P. 4–9; 4–10; Malik Mortaza, Hashim Rayek... P. 4.

<sup>149</sup> Rehabilitation needs Assessment for the Middle Helmand Irrigated Agriculture System... P. 14.

<sup>150</sup> Там же. P. 16.

Другой крупный канал — Южный Аргандаб с расходом воды  $42,5 \text{ м}^3/\text{сек.}$ , из которых  $25,5$  были предусмотрены для дренажа земель района Тарнак. Этот канал в Тарнаке разделяется на Южный и Северный. Протяженность Южного Тарнака составляет  $21 \text{ км}$ , а расход воды —  $9,2 \text{ м}^3/\text{сек.}$ , Северного —  $11 \text{ км}$  и  $17 \text{ м}^3/\text{сек.}$  соответственно. По обоим берегам р. Аргандаб существует несколько десятков других каналов, по данным 70-х гг., около  $36$ . Забор воды всеми каналами северного берега Аргандаба при достаточном расходе реки составлял  $18,4 \text{ м}^3/\text{сек.}$ , южного —  $5,7 \text{ м}^3/\text{сек.}$  Ниже слияния рек Аргандаб и Дори по северному берегу насчитывалось  $15$  каналов, по южному —  $11$ <sup>151</sup>.

Таблица 6.22

### Потенциальная и фактическая оросительная способность основных каналов долины

Канал	Оросительная способность, тыс. га	Фактическая площадь орошения, тыс. га
Сирадж	18	10
Верхнее Бугра	11	11
Лашкаргах-Шамалан	16	10
Наде-Али	10	10
Марджа	14	10
Дарвешан	25,5	17,5

Источник: Initial Survey of the Middle Helmand Irrigated... P. 13.

Плотины Каджаки и Аргандаб были завершены в 1952 г. со следующими техническими характеристиками: высота первой —  $85\text{--}100 \text{ м}$ ., длина —  $275 \text{ м}$ , проектная мощность  $844 \text{ млн м}^3$  и оросительная способность  $325 \text{ тыс. га}$ , показатели второй —  $478,6 \text{ млн м}^3$  и  $191 \text{ тыс. га}$  соответственно. По состоянию на 1976 г., мощность Каджаки оценивалась в  $1,6 \text{ млрд м}^3$ , а Аргандаб —  $481 \text{ млн}$ <sup>152</sup>.

В некоторых районах среднего Гильменда за последние десятилетия появились новые площади под ирригацию, которые не включал в проект системы долины Гильменд — Аргандаб. В эти районы входят Над-и Али — Бугра, Марджа — Бугра, Систани, Шин-Газак

<sup>151</sup> Helmand River Basin soil and water survey study Report. Part I... P. 4–12–4–13.

<sup>152</sup> Helmand-Arghandab Valley Irrigation System. A change Assessment: 1973–1990... P. 3; Helmand River Basin soil and water survey study Report. Part I... P. 4–16–4–17; 4–25; Lloyd Baron, David Levintow. Sector Analysis Helmand-Arghandab Valley Region. February, 1973. P. 16.

и Трихнавар. Все вместе эти новые зоны охватывают 16,3 тыс. га. Большинство фермеров для полива использует воду каналов Бугра и Шамалан или подсистемы Марджа, Над-и Али и Шамалан. В районе Над-и Али – Бугра низкоплодородные земли составляют 1287 га, Марджа – Бугра – 7,5 тыс., Систани – 2,5 тыс., Шин Газак – 3 тыс., Трихнавар – 2 тыс. га<sup>153</sup>.

Таблица 6.23

### Фактический и потенциальный водозабор крупных каналов долины р. Гильменд

Канал	Водозабор, м <sup>3</sup> /сек.	
	потенциальный	фактический
Сирадж	22	15
Бугра	72	50
Лашкаргах – Шамалан	22	15
Дарвешан	28	20
Всего	144	100

Источник: Initial Survey of the Middle Helmand Irrigated... P. 13.

По сведениям 1975 г., в провинции Гильменд было 340,1 тыс. человек (или 53 804 домохозяйств), из которых 94 % – сельские жители: 320,2 тыс. (50 647 домохозяйств)<sup>154</sup>. Согласно оценочным данным 1999 г., только в 4 из 15 районов Гильменда было 460,5 тыс. жителей, а именно: в 100 селах Муса-Калы – 169,9 тыс., в 121 селенье Нау-Зада – 117,6 тыс., 93 селах Марджа – 111 тыс. человек и в 64 селах Над-и Али – 62 тыс.<sup>155</sup>, а эти цифры на 35% превышают общий показатель 1975 г. По оценкам 2009 г., население провинции достигло 835,8 тыс. (т.е. выросло в 2,4 раза), из них 787,9 тыс. – на селе<sup>156</sup>.

Районы Гильменда обеспечиваются поливной водой крайне неудовлетворительно. По свидетельству афганской прессы, в про-

<sup>153</sup> Rehabilitation needs Assessment for the Middle Helmand Irrigated Agriculture System... P. 23–24.

<sup>154</sup> Frydoon Shairzai, Ghulam Farouq, Richard Scott. 1975 Economic Survey... P. 16.

<sup>155</sup> Helmand Initiative Socio-economic Survey. United Nations for Human Settlements Habitat on behalf of United Nations Development Programme and the Helmand planning Group. Agency Coordinating Dody for Afghan Relief Survey Unit, Peshawar. April, 2000. P. 5.

<sup>156</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2009–10. P. 8.

винции остро ощущается нехватка воды, при том что производство зерна в некоторых местах — единственный источник существования жителей<sup>157</sup>. В большинстве районов крестьяне не в силах возделывать свои земельные участки. Это объясняется несколькими причинами. Во-первых, многие влиятельные люди (например, в районе Нади-Али) вдоль канала установили гидрогенераторы для производства электроэнергии, что требует много воды. Во-вторых, за годы войны за счет уничтожения мелких лесных массивов, освоения свободных земель были введены в оборот новые орошаемые земли и для их полива из каналов забиралась доля других водопользователей. Новые владельцы земли, установившие на каналах многочисленные насосы, незаконно забирают немалую часть воды. Только на канале Бугра действует свыше 300 подобных насосов. По данным провинциальных органов власти, расход воды на канале Бугра составляет 65 м<sup>3</sup>/сек., что может обеспечить потребности только 70% площадей района Над-и Али, поскольку каналы рассчитаны на орошение 10 тыс. гектаров, а общая площадь нуждающихся в этом земель выросла до 20 тыс.<sup>158</sup>

Таким образом, за последние годы посевные площади растут пропорционально росту населения, а количество воды, наоборот, сокращается. Конечно, вопросы забора воды одними за счет других могут найти свое решение, но оно никак не повлияет на сложившуюся обстановку в целом. За последние годы при содействии международных организаций мирабы (лица, ответственные за орошение в традиционных ирригационных системах Афганистана) и сотрудники соответствующих организаций и учреждений из разных районов страны прошли курсы рационального использования воды и систем ирригации, что очень важно в условиях нынешнего Афганистана<sup>159</sup>.

Многие села лишены не только воды для полива, но почти не имеют доступа к источникам питьевой воды. В этом случае власти прибегают к внешней помощи. АМР США, например, построил в Кызыль-Айаке (отдаленное селение провинции Джаузджан) резервуар

---

<sup>157</sup> کمبود آب دیگر مشکل باشندهگان ولایت هلمند (Нехватка воды — еще одна из проблем жителей провинции Гильменд). 12.10.2010, URL:www.news.rahenejatdaily.com

<sup>158</sup> Там же; Rehabilitation needs Assessment for the Middle Helmand Irrigated Agriculture System... P. 24.

<sup>159</sup> Маниджей Махмуджад Варзи, Кай Вегерич. Много шума из ничего — рабочие группы под-бассейнов, действующие в бассейне реки Кундуз, Афганистан. Группа ирригации и механизации водного хозяйства, Вагенингенский университет, Нидерланды // Центрально-азиатские воды: Мозаика, составленная из проблем социального, экономического... С. 35–37.

объемом 1485 м<sup>3</sup>, обеспечивающий потребность в питьевой воде 10 тыс. жителей<sup>160</sup>. Есть еще проблема беженцев, вернувшихся на места своего постоянного жительства, особенно в сельскую местность. Главная трудность, с которой они сталкиваются, — ограниченный доступ к источникам воды, особенно питьевой. К 2008 г. по всей стране было построено около 170 тыс. домов для беженцев и свыше 10 тыс. пунктов доступа к питьевой воде<sup>161</sup>.

Поскольку доступ к наземным источникам воды ограничен, увеличивается нагрузка на подземные водные течения и в результате в большинстве провинций чрезмерная эксплуатация приводит к их оскудению, высыханию колодцев. Крестьяне местами добывают поливную воду с глубины 100–150 м насосами, работающими на дизельном топливе.

Ситуация с недостатком питьевой и поливной воды в стране считается критической. Даже в тех местах, где достаточно наземных источников, отсутствие инфраструктуры не позволяет эффективно их использовать.

Фарах, например, — одна из тех провинций, где проблема нехватки питьевой и поливной воды с каждым годом становится все острее. А так как летом здесь температура воздуха поднимается до 45°, это влечет за собой распространение — особенно среди младенцев — диареи и других инфекционных заболеваний. Главная причина дефицита воды — снижение уровня подземных течений. Власти провинции сообщают, что 95% из 650 кярезей (подземные водосборные галереи) высохли. В последние годы идет работа над возведением плотины Бахш-абад, с окончанием которой уровень подземных вод должен подняться с нынешней 8-метровой глубины до 4 м<sup>162</sup>.

В провинциях Нимруз и Гур питьевая вода поставляется в перевозных ёмкостях и продается. Здесь также в результате повсеместной эксплуатации подземных источников наблюдается снижение их уровня. Практически все родники и колодцы в этих провинциях высохли<sup>163</sup>.

---

<sup>160</sup> U. S. Agency for International Development, Program Highlights, 2009. P. 4. URL:<http://afghanistan.usaid.gov>

<sup>161</sup> Afghanistan National Development Strategy 1387–1391 (2008–2013)... P. 135.

<sup>162</sup> "بخش آباد" مردم فراه از گرمی طاقت فرسا نجات می یابند (Со строительством плотины Бахш-абад жители Фараха избавятся от невыносимой жары). 23.07.2013, URL:[www.pajhwok.com](http://www.pajhwok.com)

<sup>163</sup> اعلام وضعیت اضطراری در پی کمبود آب آشامیدنی در نیمروز (Объявление чрезвычайного положения в связи с нехваткой питьевой воды в Нимрузе). 29.07.2013, URL:[www.bbc.co.uk](http://www.bbc.co.uk)

Афганские власти выделили 12 млн долл. на отвод 45-километрового канала для обеспечения г. Зарандж, центра провинции Нимруз, питьевой водой, однако с тех пор прошло четыре года, а работы не завершились<sup>164</sup>. В Гуре для решения аналогичных проблем реализуется проект, способный обеспечить питьевой водой 2300 хозяйств<sup>165</sup>.

В Сари-Пуле 60% жителей городских местностей не имеют доступ к чистой воде. Здесь, как и в большинстве провинций, в основном спрос удовлетворяется за счет подземных источников. В городе построили 110 средних и глубоких колодцев, планируют возвести еще 300. В сельских местностях провинции в основном используют родниковую воду и проблема не стоит так остро, как в центре<sup>166</sup>. Существующие источники воды порой страдают от стихийных явлений. В четырех волостях провинции, например, селевые потоки снесли 305 колодцев<sup>167</sup>.

Особенно остро вопрос доступа к водным источникам и связанная с ним проблема загрязнения окружающей среды стоят в Кабуле. Основная причина — растущее население и отсутствие необходимой инфраструктуры. В 1961 г. в городе проживало 400 тыс.<sup>168</sup> человек, в 1979 — 919 тыс.<sup>169</sup>, по данным 2013 г. — свыше 4 млн, а по сообщениям афганских СМИ — свыше 6 млн. Согласно информации Верховного комиссариата ООН по делам беженцев, население Кабула ежегодно увеличивается за счет репатриантов и переселенцев на 100 тысяч, ежедневно в город въезжают 50 семей, состоящие в среднем из 7 человек. Городские власти с их ограниченными возможностями неспособны обеспечить население всей необходимой инфраструктурой. Сотрудников муниципальных учреждений и организаций не хватает на то, чтобы обслуживать всех жителей города. Число чиновников

---

<sup>164</sup> اعتراض مردم زرنج به عدم تکمیل پروژه آب آشامیدنی (Жители Заранджа выражают недовольство в связи с отсрочкой проекта подачи питьевой воды). 26.08.2014, URL:www.afghanews.ir

<sup>165</sup> مشکل آب صحی مردم غور از طریق پروژه های آبرسانی حل میشود (Проблемы дефицита чистой воды жителей Гура решится благодаря проектам подачи воды). 05.07.2014, URL:www.pajhwok.com

<sup>166</sup> 60% жителей Сарипула не имеют доступа к чистой питьевой воде). 19.11.2014, URL:http://tnews.ir

<sup>167</sup> صدھا خانوادہ در سرپل نیازمند آب آشامیدنی (Сотни домохозяйств в Сарипуле нуждаются в чистой воде). 03.05.2014, URL:http://mail.infoafghan.com

<sup>168</sup> Лобашев А. И. Указ. соч. С.18.

<sup>169</sup> Краткий статистический сборник... С. 2.

городского управления за последние 30 лет не изменилось, в то время как горожан стало в четыре раза больше<sup>170</sup>.

Городская система водоснабжения и канализации афганской столицы с 80-х годов не обновлялась, частично морально устарела или вышла из строя. В большинстве районов города санитарные условия не отвечают введенным нормам. По состоянию на 2011 г. только 30% жителей Кабула имеют доступ к чистой питьевой воде. Дело в том, что параллельно со снижением уровня подземных вод происходит и процесс их загрязнения. Влиятельные и состоятельные горожане самовольно устраивают близ своих домов ямы для сточных вод рядом с колодцами питьевой воды, что приводит к ее загрязнению. Вопросы экологии и общественных интересов при этом не особенно кого-либо интересуют, когда речь идет о доступе к такому жизненно важному ресурсу как вода. Власти также фиксируют случаи несанкционированного бурения скважин в коммерческих целях<sup>171</sup>. Санитарные службы города указывают, что такие случаи становятся причиной вспышки инфекционных заболеваний<sup>172</sup>. В результате всего этого город превращается в потенциальный источник распространения всякого рода инфекций.

Отсутствие необходимой инфраструктуры, с одной стороны, и неправильная эксплуатация подземных водных источников, — с другой, приводят к их загрязнению. Афганские СМИ характеризуют ситуацию в городе так: «Безмерное расширение Кабула, перенаселенность и нелегальное строительство жилых домов становятся причиной реальной угрозы для подземных вод. Самовольное бурение скважин без координации действий с соответствующими правительственными учреждениями повышает уровень этой угрозы, что в ближайшем будущем может столкнуть Кабул с большими проблемами дефицита подземных источников воды. Их объем оценивается в 32 млн кубических метров, что хватает только на один миллион человек»<sup>173</sup>.

---

<sup>170</sup> افزایش سالانه 100 هزار تن به جمعیت کابل (Население Кабула ежегодно увеличивается на 100 тыс. человек). 04.06.2012, URL:<http://tkg.af>

<sup>171</sup> سنبله 3 لودگی آب زیرزمینی کابل نگرانیها را برانگیخته است (Загрязнение подземных вод Кабула вызывает опасения). URL:[www.dailyafghanistan.com](http://www.dailyafghanistan.com)

<sup>172</sup> ۱۳ حوت ۱۳۹۱ نبود آب آشامیدنی صحی و عدم کانالیزاسیون در مناطق (Нехватка чистой питьевой воды и отсутствие канализации в районах). URL:<http://www.farda.af>

<sup>173</sup> ۲۰ چهل درصد مردم افغانستان به آب صحی آشامیدنی دسترسی ندارند (40% населения Афганистана не имеет доступ к чистой питьевой воде). URL:[www.dailyafghanistan.com](http://www.dailyafghanistan.com)





## Проблемы использования вод трансграничных рек

Повторим, что часть воды рек, образующихся на территории Афганистана, уходит на внутреннее потребление, другая — теряется в пустынных зонах соседних Ирана, Туркменистана, третья — идет на орошение их полей. В прошлом Афганистан с каждой из них заключил соглашение о паритетном распределении ресурсов рек, но за последние годы гражданская война не позволяла афганской стороне пользоваться своей долей, тогда как соседи могли свободно располагать тем количеством, которое поступало к ним. По мере того как развивалась экономика и росло население сопредельных с Афганистаном государств за последние десятилетия увеличивался спрос на питьевую и поливную воду, и сегодня даже обсуждение вопросов строительства крупных ирригационных сооружений на афганской территории вызывает негативную реакцию некоторых соседей<sup>178</sup>.

Таблица 6.24

### Водные ресурсы Афганистана и соседних стран, км<sup>3</sup>

Страна	Объем осадков	Речной сток			Валовое увлажнение территорий	Испарение
		полный	наземный	подземный		
Афганистан	209	76	48	28	161	133
Иран	528	173	109	64	419	355
Китай	7507	2957	1927	930	5580	4650
Пакистан	291	50	34	16	257	241

Источник: Николаева Г. М., Черногаева Г. М. Водные ресурсы Азии // Ресурсы экономического развития стран Азии и Африки. М., 1979. С. 28–29.

Из данных табл. 6.24 видно, что водные ресурсы Афганистана меньше, чем у Ирана и чуть больше, чем у Пакистана, но экономика двух этих стран более развита и там спрос на воду выше, чем в Афганистане.

<sup>178</sup> Валентини К. Л., Оролбаев Э. Э., Абылгазиева А. К. Водные проблемы Центральной Азии. Бишкек, 2004. С. 62–63.

За последние годы, когда Афганистан был занят решением внутренних проблем и не мог активно участвовать в обсуждении вопросов распределения вод трансграничных рек, соседи свободно потребляли необходимое им количество воды. Но сегодня забор Афганистаном даже той части водных ресурсов, которая по праву ему принадлежит, может привести к негативным экологическим последствиям в некоторых районах Ирана и Пакистана, особенно в период засухи.

Ситуация может измениться и в бассейне Амударьи. У стран ЦА, расположенных в нижнем течении реки, вызывает беспокойство намерение Афганистана в ближайшем будущем приступить к сооружению на Амударье оросительной системы, способной обеспечить полив до 500 тыс. га угодий. Но тогда к существующим между самими странами ЦА нерешенным вопросам распределения водных ресурсов<sup>179</sup>, реализация ирригационных проектов в Афганистане добавит дополнительные сложности.

Отметим, что Таджикистан намерен увеличить долю своего потребления за счет вод внутренних рек (Вахш, например), что, по мнению стран нижней части реки, может отрицательно сказаться на режиме стока Амударьи. Выступая на международной конференции в Душанбе, посвященной водной проблеме, президент Таджикистана, в частности, сказал: «Являясь одной из наиболее богатых водными ресурсами стран мира, Таджикистан использует лишь около 10% для внутренних нужд, а остальной сток протекает в страны низовья, где используется в основном для орошения земель»<sup>180</sup>. Такие противоречия возникают и у Афганистана с его соседями. По мере стабилизации в стране военно-политической обстановки, гарантировать стабильную жизнь людей в 10 афганских северо-восточных и северных провинциях с населением более 7874 тыс. человек<sup>181</sup> (почти равным населению Таджикистана) может развитая система орошения, способная обеспечить нужды сельских жителей, которых в регионе 80%<sup>182</sup>.

---

<sup>179</sup> Континент партнерства. Ежемесячный информационно-аналитический вестник. Евразийское Экономическое Сообщество. Апрель 2007. С. 43.

<sup>180</sup> Причина водной проблемы в Центральной Азии — неспособность стран прийти к компромиссу. 11.06.2010, URL:<http://www.trend.az>

<sup>181</sup> Afghanistan Statistical Yearbook 2013–14. P. 5–6.

<sup>182</sup> Там же.

## Водные ресурсы Пянджа и Амударьи

Распределение и эффективное совместное использование водных ресурсов — актуальная проблема для всех стран региона с его аридным климатом. Торгово-экономические и политические межгосударственные отношения в последние годы в какой-то мере зависят от ее решения.

В XX веке немалая часть вод Амударьи, которая протекает по территории Афганистана, Таджикистана, Узбекистана и Туркменистана уходила на экстенсивное развитие хлопководства и рисоводства. Это привело к крупнейшему в регионе экологическому кризису — сокращению объема воды Аральского моря. В общей сложности водными ресурсами бассейна Амударьи пользуются около 43 млн жителей в пяти центральноазиатских республиках и Афганистане<sup>183</sup>.

Пяндж берет свое начало в горах Памира. Весь бассейн реки занимает 113,5 тыс. кв. км, из которых на долю Афганистана приходится 47,7 тыс., или 42%. Водосборный район Пянджа охватывает территории Афганистана и Таджикистана, а его воды образуются за счет внутренних рек этих стран. Наибольшая часть бассейна р. Пяндж — горные районы с водосборной площадью 107 тыс. кв. км, а остальные 6,5 тыс. кв. км приходятся на равнинную часть<sup>184</sup>.

Водный режим Пянджа и Амударьи меняется по объективным причинам, приводящим к постепенному истощению водных ресурсов этих рек. По некоторым данным, на протяжении XX столетия в связи с частичным изменением климата, точнее, с повышением температуры воздуха, ледники Афганистана, расположенные в горных частях Северо-Востока страны, сократились на 50–70%<sup>185</sup>.

Отметим, что из-за сложного горного рельефа, а также скудости земельных наделов вдоль реки и достаточности воды для полива мелких левых притоков, особенно в приграничных районах провинции Бадахшан, в Афганистане вода самой р. Пяндж в хозяйственных целях не исполь-

---

<sup>183</sup> Matthew King, Benjamin Sturtewagen. Making the Most of the Afghanistan's River Basins. Opportunity for Regional Cooperation. New York, 2010. P. 5.

<sup>184</sup> Совещание сторон Конвенции по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер: Предварительная оценка состояния трансграничных рек в бассейне Аральского моря и их основных трансграничных притоков. Европейская экономическая комиссия, четвертое совещание. Бонн, 20–22 ноября 2006. С. 4–5.

<sup>185</sup> Ибатуллин С. Р., Ясинский В. А., Мироненков А. П. Влияние изменения климата на водные ресурсы в Центральной Азии. Отраслевой обзор. Алматы, август 2009. С. 20.

зуется. Даже если где-то и есть необходимость в этом, — доставка воды из русла реки возможна лишь с применением насосов. Только в бассейне р. Кочка есть площади для перспективного орошаемого земледелия.

Относительно количества воды, образуемой на территории Афганистана, в научной литературе и отчетах международных организаций встречаются данные отличные друг от друга<sup>186</sup>. Точнее всего, по нашему мнению, материалы советского гидролога В. Л. Шульца, согласно которым на территории Афганистана, с учетом бассейнов Зеравшана и Кашкадарьи, формируется  $2500 \text{ м}^3/\text{сек.}$ , или 15% общих водных ресурсов бассейна Амударьи и около 17% без их учета<sup>187</sup>.

Критическая ситуация в бассейне Амударьи — неуклонное сокращение воды в реке — наступила в результате роста потребления и безвозвратного забора воды. По некоторым данным, с 1960 по 2000 г., в бассейне Аральского моря население возросло в 2,9 раза, площадь орошаемых земель увеличилась в 1,8 раза, водозабор из трансграничных рек вырос с 52% почти до 100% их стока, орошаемое земледелие, дающее около 1/3 ВВП стран, отбирает более 90% речного стока<sup>188</sup>.

Данные табл. 6.25 показывают, что 23% вод бассейна приходится на долю Афганистана, 68% — Таджикистана и оставшаяся небольшая часть на две другие республики — Туркменистан и Узбекистан. Что касается объемов забора воды, то ситуация прямо противоположная: Афганистан ежегодно забирает чуть меньше 9%, Таджикистан — около 14%. Площадь орошаемых земель в афганской части бассейна в два раза больше, чем в Таджикистане, на 32% меньше, чем в Туркменистане, и в два раза уступает узбекскому участку бассейна<sup>189</sup>.

Тем не менее Туркменистан и Узбекистан вместе вносят «только 9% в общий объем Амударьи, но используют 52% от общего стока. Афганистан в настоящее время использует меньше, чем 10% от своего

---

<sup>186</sup> Духовный В. А, Соколов В. И. Оценка водных ресурсов Северного Афганистана, их использование и влияние на регион бассейна реки Амударьи. Ташкент: НИЦ МКВК, 2002; Водные ресурсы Афганистана. Проект «Региональная ... С. 5–6.

<sup>187</sup> Шульц В. Л. Указ. соч. С. 28.

<sup>188</sup> Континент партнерства. Апрель 2007. С. 42.

<sup>189</sup> Второе национальное сообщение Республики Таджикистан по рамочной конвенции ООН об изменении климата. Государственное учреждение по гидрометеорологии Комитета охраны окружающей среды при правительстве Республики Таджикистан. Душанбе, 2008. С. 12–13; Nicole Kranz, Antje Vorwerk, Eduard Interwies. Transboundary river basin management regimes: the Amu Darya basin case study. Ecologic — Institute for International and European Environmental Policy, Report of the NeWater project — New Approaches to Adaptive Water Management under Uncertainty. 2005. P. 2–4.

вклада (1,52 км<sup>3</sup>) и около 2% от общего расхода воды, хотя на северный Афганистан приходится 17% всего населения в бассейне Амударьи»<sup>190</sup>.

Таблица 6.25

### **Притоки и оттоки Амударьи, а также площадь орошаемых земель**

<b>Страна</b>	<b>Среднегодовой приток, км<sup>3</sup></b>	<b>Отток (забор воды), км<sup>3</sup></b>	<b>Орошаемые земли в бассейне реки, млн га</b>
Афганистан	17,0	5	1,16
Таджикистан	49,6	7,9	0,5
Туркменистан	1,5	22	1,7
Узбекистан	5,1	22	2,3
Всего	73,2	56,9	5,66

Источник: Stuart Horsman. *Afghanistan and Transboundary Water Management on the Amu Darya: A Political History*. Central Asian Waters, 2008. P. 64.

Страны низовой реки ощущают дефицит воды, необходимой для развития сельского хозяйства. Если взять, к примеру, Узбекистан, то 80% территории республики состоит из пустынь и полупустынь. Более того, ежегодно вторичному засолению здесь подвергаются и орошаемые земли. Обработка таких площадей наносит вред земледелию, так как оросительные мероприятия могут привести к распространению минералов на другие территории. В настоящее время в Узбекистане эта проблема касается более чем половины обрабатываемых земель<sup>191</sup>.

Общая площадь наземных водных ресурсов ЦА оценивается примерно в 170–180 кв. км, свыше 90% которых используется сегодня в хозяйственных целях. Хотя на долю Таджикистана и Кыргызстана приходится более 90% водных источников региона, объем потребления и здесь намного меньше, чем в странах низовой. Иными словами, «Главными потребителями воды в регионе являются Узбекистан и Казахстан, причем на долю Узбекистана приходится более половины региональных потребляемых водных ресурсов. В этом кроется

<sup>190</sup> Афганистан и региональная интеграция. Межгосударственная координационная водохозяйственная комиссия Центральной Азии. Проект «Региональная информационная база водного сектора Центральной Азии». Ташкент, 2009. С. 8.

<sup>191</sup> Национальный доклад Республики Узбекистан по осуществлению Конвенции Организации Объединенных Наций по борьбе с опустыниванием и засухой (КБО). Ташкент, 2010. С. 5.

основной, но далеко не последний источник противоречий, складывающихся вокруг вопроса о недропользовании в Центральной Азии»<sup>192</sup>.

Государства ЦА относятся к проблеме, естественно, с разных позиций: страны, расположенные в верховьях, считают водные ресурсы своим национальным богатством, а государства, лежащие в низовьях, заявляют, что «водные ресурсы бассейнов рек ЦА в их природном состоянии являются общим достоянием всех проживающих здесь народов, что воды этих рек не должны рассматриваться как товар и, что ни одно из государств бассейна не должно иметь привилегий и обладать большими правами на пользование водой этих рек по отношению к другим государствам»<sup>193</sup>.

Вопрос водопользования в бассейне Амударьи — один из труднорегулируемых, и за годы, прошедшие после развала СССР, он все больше осложняется. Советское руководство в свое время решило вопрос, подписав соответствующее соглашение с единственной трансграничной страной — Афганистаном, однако, новые независимые государства пока не могут найти приемлемое для всех решение<sup>194</sup>.

Таблица 6.26

### Водоносность Амударьи и ее притоков на афганской территории

Река	Район	Сток воды, м <sup>3</sup> /сек.		Площадь водосбора, кв.км	Высота отметки, м
		минимальный	максимальный		
Пяндж	Ишкашим	9	900	13 900	2485
Пяндж-Вахш	Шидз	82	2890	57 100	1954
Амударья	Хирманджо	189	4500	72 400	811
Амударья	Нижний Пяндж	281	5420	113 400	320

Источник: Klemm W., Shobair S: The Afghan part of Amu Darya Basin. Impact of irrigation in Northern Afghanistan on water use in the Amu Darya Basin. FAO, 2010. P. 4. URL:www.unece.org.

<sup>192</sup> Гусейнов З.В., Гончаренко А. Водные ресурсы ЦАР // Центральная Азия. Геополитика и экономика региона. М., 2010. С. 63.

<sup>193</sup> Хамраев Ш. П. Проблемы устойчивости водного хозяйства в странах Центральной Азии и ее региональные аспекты. С. 4. URL:www.icwc-aral.uz

<sup>194</sup> Рысбеков Ю. Х., Соколов В. И., Тиллаев Б. Ч. Водные ресурсы Центральной Азии: вопросы совместного использования и потенциал сотрудничества // Континент партнерства. 24.08.2007. С. 29–46.

Первое соглашение, заключенное между Советским Союзом и Афганистаном, относится к 1946 г. Согласно ему, афганская сторона имела право на ежегодный забор воды из р. Пяндж в объеме  $9 \text{ км}^3$ . По данным некоторых источников, в настоящее время объем забираемой Афганистаном воды доходит до  $2 \text{ км}^3$  в год, что в несколько раз ниже предусмотренного договором почти семидесятилетней давности. Но «полное использование Афганистаном своей квоты на забор воды из реки Пяндж ( $9 \text{ км}^3/\text{год}$ ), установленной для него в соответствии с соглашением 1946 года, способно привести к радикальному изменению водного потока в стволе Пянджа и окажет значительное влияние на режим потока в нижнем течении Амударьи»<sup>195</sup>.

Второе советско-афганское соглашение о проведении изыскательских работ, имевших целью использование вод Амударьи и ее притоков, было подписано в 1958 г. и более подробно рассматривало проблему<sup>196</sup>. В статье 7 Договора относительно самого понятия «пограничные воды и правила их использования сторонами» говорится следующие:

- «1. Под упоминаемыми в настоящем Договоре пограничными водами понимается та часть вод, по которой в соответствии с демаркацией советско-афганской границы 1947–1948 гг. проходит линия границы.
2. Договаривающиеся Стороны примут меры к тому, чтобы при использовании пограничных вод, а также вод рек, достигающих границы или пограничных вод, соблюдались постановления настоящего Договора и специальные соглашения между Правительством СССР и Правительством Афганистана и уважались права и интересы обеих Договаривающихся Сторон.
3. В соответствии с общими принципами международного права, пункт второй настоящей статьи не распространяется на такие воды Договаривающихся Сторон, которые являются нацио-

---

<sup>195</sup> Совещание сторон Конвенции по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер: Предварительная оценка состояния трансграничных рек в бассейне Аральского моря и их основных трансграничных притоков. Европейская экономическая комиссия, четвертое совещание. Бонн, 20–22 ноября 2006. С. 5–6.

<sup>196</sup> Победина М. П., Цыбульский В. В. Указ. соч. С. 27; Stuart Horsman. Afghanistan and Transboundary Water Management on the Amu Darya: A Political History – Central Asian Waters. P. 65; Афганистан и региональная интеграция. Межгосударственная... С. 8.



нальными внутренними водами и режим которых регулируется внутренним законодательством каждой из Договаривающихся Сторон<sup>197</sup>».

Более конкретно относительно водопользования говорится в статье 8, которая гласит: «Пользование пограничными водами до линии границы разрешается беспрепятственно каждой Договаривающейся Стороне»<sup>198</sup>.

Вопрос об использовании Афганистаном и СССР водных ресурсов рассматриваемого бассейна и строительстве оросительных и гидроэнергетических объектов был поднят после прихода к власти президента М. Дауда. На этот раз новое афганское правительство разработало семилетний план социально-экономического развития, в соответствии с которым Советское руководство дало согласие Афганистану на строительство гидроузла на р. Амударья в районе слияния рек Пяндж и Вахш. Проект предусматривал строительство самотечного канала протяженностью 400 км, с расходом воды до 800 м<sup>3</sup>/сек. и оросительной способностью до 500 тыс. га земли на севере Афганистана. Право Афганистана на забор воды из Амударьи в то время советские специалисты определили в 15% от общего стока реки, поскольку именно такая часть ее ресурса образуется на афганской территории<sup>199</sup>.

В последние годы афганские СМИ и исследователи, изучая с помощью зарубежных экспертов гидропотенциал страны, говорят о праве Афганистана на забор определенного количества воды Пянджа и Амударьи. Сразу же последовала реакция Узбекистана, специалисты которого заявили, что «в Афганистане и ЦА отмечается дефицит знаний по части использования водных ресурсов»<sup>200</sup>.

Анализируя совместную на эту тему статью афганского и иностранного авторов (В. Клемм и С. Шобайр)<sup>201</sup>, директор Научно-ин-

---

<sup>197</sup> Treaties and international agreements registered or filed and recorded with the Secretariat of the United Nations. Volume 321. 1959, I. Nos. 4650–4655. P. 84. URL:[http://www.cawater-info.net/afghanistan/pdf/afghanistan\\_ussr\\_1958\\_ru.pdf](http://www.cawater-info.net/afghanistan/pdf/afghanistan_ussr_1958_ru.pdf)

<sup>198</sup> Там же.

<sup>199</sup> Афганистан: проблемы войны и мира. М., 1996. С. 27: 29–31.

<sup>200</sup> Афганистан в свете регионального сотрудничества в области водных ресурсов. Проект «Региональная информационная база водного сектора Центральной Азии» «CAREWIB». Ташкент, 2011.

<sup>201</sup> Klemm W., Shobair S. The Afghan part of Amu Darya Basin. Impact of irrigation in Northern Afghanistan on water use in the Amu Darya Basin. FAO. 2010. URL:[www.unece.org](http://www.unece.org)

формационного центра Межгосударственной координационной водохозяйственной комиссии ЦА (МКВК ЦА) Духовный В. А. отметил: «Статья интересна с позиции попыток иностранных консультантов и афганских специалистов дать свое видение водного баланса и использования воды в бассейне этой реки. Статья полна неточностей, вызванных, видимо, различными источниками непроверенной информации, тем не менее, они пытаются обосновать требования Афганистана на воду в ближайшие годы. Так, хотя объем формирования стока на территории Афганистана даже с учетом северных провинций не превышает, по различным источникам, от 13,25 до 18 км<sup>3</sup>, в работе дается оценка 22 км<sup>3</sup> в год»<sup>202</sup>.

Ниже приведена табл. 6.27 из упомянутой выше работы, данные которой по другим странам аналогичны с показателями табл. 6.25, но по афганской части, действительно, среднегодовой сток указан на 5 млн больше. То есть авторы суммировали показатели среднегодового стока (17 км<sup>3</sup>) и общее количество забираемой афганской стороной воды (5 км<sup>3</sup>), что в итоге составляет 22 км<sup>3</sup>.

Таблица 6.27

### Среднегодовой сток Амударьи по странам

Страна	Среднегодовой сток, млн м <sup>3</sup>	Доля страны, %
Таджикистан	50 000	62,5
Афганистан	22 000	27,5
Узбекистан	5000	6,3
Кыргызстан	1500	1,9
Туркменистан	1500	1,9
Итого	80 000	100

Источник: Klemm W., Shobair S. The Afghan part... Р. 4. URL:www.unece.org.

По подсчетам тех же авторов, в перспективе при дальнейшем развитии системы ирригации и после сооружения гидроэнергетических объектов в районе Верхней Амударьи забор воды в Афганистане может достигнуть 500 м<sup>3</sup>/сек. К 2020 г. в афганских северных районах намерены ввести в оборот около 215 тыс. га сельскохозяйственных земель, для орошения которых дополнительно потребуется 2000 млн м<sup>3</sup>

<sup>202</sup> Афганистан в свете регионального сотрудничества в области водных ресурсов... С. 4.

воды в год. Весь забор составит около 6000 млн м<sup>3</sup>, что на 2000 млн выше показателя 1980 г.<sup>203</sup>

Афганистан в 80-е годы использовал 4000 млн м<sup>3</sup> воды для орошения земель в северных регионах. За последние десятилетия объем потребления сократился, но в перспективе по мере реализации ирригационных проектов забор воды с афганской стороны может заметно увеличиваться. Некоторые проекты, разработанные еще с помощью советских специалистов, по разным причинам не были воплощены в жизнь. Нынешние афганские власти вернулись к ним и, рассчитывая на внешние инвестиции, рассматривают возможность их реализации. К таковым, в частности, относятся:

1. Обеспечение необходимым количеством воды района нижней Кокча для орошения 96 тыс. га существующих и 37 тыс. га осваиваемых сельскохозяйственных земель.

2. Строительство ирригационного объекта на р. Кундуз (проект Келагай) для орошения 43250 га существующих и 25365 га вновь осваиваемых сельскохозяйственных земель<sup>204</sup>.

Таким образом, «положение в бассейне реки Амударьи может еще более обостриться, имея в виду намерения Афганистана в ближайшее время выступить с требованиями об участии в водodelении по Пянджу. В результате этого сократится объем подачи воды для Туркменистана и Узбекистана, особенно в низовьях Амударьи»<sup>205</sup>.

## Реки Мургаб и Герируд

Река Мургаб впадает с афганской территории в пустынные районы Туркменистана. По данным туркменских гидрологов, р. Мургаб в пределах страны характеризуется так: «Абсолютный максимальный расход по посту Тагтабазар зафиксирован в 1972 г. и составил 842 м<sup>3</sup>/сек. Среднемноголетний среднегодовой расход воды на реке составляет 55,1 м<sup>3</sup>/сек., а сток — 1,751 км<sup>3</sup>», а по состоянию на 1998 г. сток реки, «использованный на территории Туркменистана, составил

---

<sup>203</sup> Klemm W., Shobair S. The Afghan part... P. 11.

<sup>204</sup> Там же. С. 9–10.

<sup>205</sup> Континент партнерства. Апрель 2007. С. 44; В. Гусейнов, А. Гончаренко. Водные ресурсы ЦАР — Центральная Азия. Геополитика и экономика региона. Институт стратегических оценок и анализа, М., 2010. С. 64.

1,044 км<sup>3</sup>»<sup>206</sup>. В районе бассейна реки в Туркмении живет 380 тыс. человек, а в Афганистане примерно в три раза больше — 855 тыс.<sup>207</sup>

Между Афганистаном и Туркменистаном пока не было споров по поводу использования вод Мургаба, возникала лишь проблема урегулирования водных потоков во время половодья реки, часто приводящих к наводнениям с негативными последствиями для туркменской стороны. Отсутствие контроля иногда приводит к затоплению до 80 тыс. га плодородных земель, разрушению аграрной инфраструктуры. Решение этой проблемы, как отмечают туркменские специалисты, требует совместной работы с представителями Афганистана, поскольку на его территории формируется сток реки<sup>208</sup>.

Русло р. Мургаб на афганской земле пролегает по труднодоступным районам, что не позволяет в полной мере использовать ее воды. В настоящее время «деление стока рек Амударья, Мургаб и Кушка на пограничных участках между Туркменистаном и Афганистаном ввиду отсутствия межправительственных соглашений о вододелении... не регламентировано»<sup>209</sup>. Но в перспективе Афганистан вернется к рассмотрению данного вопроса, и сторонам придется подписать соответствующие соглашения.

Единственным документом, определяющим права сторон в этом деле, пока остается подписанное в 1946 г. соглашение между СССР и Афганистаном. Уполномоченный со стороны СССР В. Молотов тогда по поводу вод рек Кушка и Мургаб добавил: «Руководимое желанием урегулировать в духе дружественных отношений между обеими сторонами вопрос об использовании вод реки Кушки и вопрос о строительстве плотины на реке Мургаб Советское Правительство соглашается отменить запрет афганской стороне пользоваться водой из реки Кушки севернее Чиль-духтера, как это было предусмотрено документами англо-русского разграничения 1885–1888 гг. Однако

---

<sup>206</sup> Баллыев К., Эсенов П. П. Управление водными ресурсами Туркменистана в интересах охраны и устойчивого использования экосистем: правовые, экономические и институциональные аспекты. Доклад на семинаре «Seminar on Environmental Services and Financing for the Protection and Sustainable use of Ecosystems». Женева, 10–11 октября 2005. С. 2.

<sup>207</sup> Matthew King and Benjamin Sturtewagen. Making the Most... Р. 6.

<sup>208</sup> Бердыев А. Национальный отчет по Туркменистану в рамках Регионального Водного Партнерства. С. 2. URL:<http://gwp-casena.org>

<sup>209</sup> Вольмурадов К. М. (Министр водного хозяйства Туркменистана). Водные ресурсы Туркменистана: потенциал, использование, технология и экология. С. 5. URL:[www.cawater-info.net](http://www.cawater-info.net)

афганская сторона не должна увеличивать количество забираемой воды из реки Кушки в этом районе, сохранив в этом отношении существующее ныне положение.

Советское Правительство отказывается от права строительства плотины на реке Мургаб с использованием афганского берега, при условии, что афганская сторона не будет сооружать в пограничном участке на своей территории, такой плотины, которая уменьшала бы поступление воды этой реки на советскую территорию»<sup>210</sup>.

На другой реке – Герируд, протекающей в той же зоне, напротив, в последние годы наблюдается активная работа во всех трех странах, использующих ее воды в хозяйственных целях. Герируд также берет начало на афганской территории, но течет в сторону Ирана, образует границу с этой страной, затем покидает афганскую территорию, и проходит по границе между Ираном и Туркменистаном. Пока в Афганистане шла междоусобица, две последние страны договорились относительно использования вод р. Герируд. На пограничной между ними р. Теджен, продолжении р. Герируд, началось сооружение водораспределительного узла «Шердепе», позволяющего делить воду поровну, а в 2004 г. совместными усилиями была построена плотина Достлук<sup>211</sup>.

Афганистан нуждается в сооружении оросительных объектов в пределах бассейнов указанных рек, во-первых, для развития поливного земледелия, во-вторых, для более эффективного рационального регулирования потоков, особенно во время паводков и наводнений, наносящих ущерб земельным угодьям. Иран и Туркменистан, в свою очередь, «не дают компенсации Афганистану за воду, которая течет в эти страны, не помогают покрывать расходы на управление водой и плотины, водохранилища и другие сооружения, регулирующие сток воды»<sup>212</sup>.

В 2008 г. афганские власти приступили к завершению начатого еще в 70-е годы строительства плотины Сальма на р. Герируд (провинция Герат), что не может не беспокоить иранские и туркменские власти. Несмотря на то что район стройки в то время считался од-

---

<sup>210</sup> Ведомости Верховного Совета СССР, 12 февраля 1947 г. № 6(460). С. 4.

<sup>211</sup> Туркменистан и Иран поровну разделили воду пограничной реки Теджен – Герируд. 6.07.2011, URL:www.trend.az

<sup>212</sup> Ежов Г. П. Водные ресурсы и проблема национальной безопасности Ирана // Ближний Восток и современность. Вып. 22, М., 2004. С. 209–219; Афганистан и региональная интеграция. Межгосударственная... С. 10.

ним из наиболее спокойных в Афганистане, индийская компания «WAPCOS», ведущая работы на плотине, вынуждена была принимать меры для обеспечения безопасности своих сотрудников.

Таблица 6.28

### Населенность бассейна р. Герируд

Страна	Население, тыс. чел.	Плотность населения, чел./кв.км	Часть бассейна, относящаяся к стране, тыс. кв.км
Афганистан	1290	32	41
Иран	3410	96	35,5
Туркменистан	168	10	16,1
Всего	4868	-	92,6

Источник: Matthew King, Benjamin Sturtewagen. Making the Most... Р. 6.

То, что ввод в действие плотины Сальма из-за этого затягивается, афганские СМИ объясняют происками внешних сил, препятствующих работе подрядных компаний здесь и в других районах. Например, до 2011 г. при нападении на строительную площадку плотины неизвестными вооруженными лицами были убиты три начальника бригад, охранявших плотину, и глава района Чашт-и Шариф, где она расположена. По сообщениям афганских источников, в ходе расследования выяснилось, что некоторые следы вели в соседние страны, в частности Иран. Представители Герата и представитель политической партии «Афган меллат» в этой провинции обвинили иранские власти в подрывной деятельности, такого рода заявления прозвучали и на более высоком уровне. По сообщениям того же источника, «некоторое время назад на одном из заседаний Мешран-о Джирга (Верхней палаты Национального собрания Афганистана) сенаторы, обвинив правительство в неспособности завершить строительство гидротехнических объектов, утверждали, что иранские власти препятствуют строительству плотины Сальма на юго-востоке Герата». Но представитель пресс-службы иранского консульства Абади заявил, что его страна никакого отношения к этим диверсиям не имеет и все эти обвинения придуманы врагами Ирана<sup>213</sup>.

Представители провинциальных силовых структур уверены, что власти соседних стран используют наемных боевиков ДТ при про-

<sup>213</sup> (Завершится ли строительство плотины Сальма к концу 1391 г.?). URL: <http://tkg.af>

ведении диверсионных актов. Начальник охраны плотины Сальма заявил, что «Талибы в волости Чашт провинции Герат, вступив в сговор с властями соседних стран, в частности Ирана и Пакистана, занимаются подрывной деятельностью». По его словам, отношение Ирана к этой плотине очевидно, так как иранская сторона озабочена вопросом распределения воды, а что касается «пакистанского следа», то он объясняется фактом присутствия индийских специалистов и компаний на большей части гидроэнергетических объектов Афганистана<sup>214</sup>.

## Реки Гильменд и Фарах-руд

Проблема использования вод р. Гильменд между Афганистаном и Ираном возникла во второй половине XIX в., когда при посредничестве англичан между странами было подписано соглашение о распределении стока реки<sup>215</sup>. Отдельные пункты соглашения Тегеран со временем начал оспаривать, и в 1938 г. правительствами Ирана и королевского Афганистана был подписан новый документ, согласно которому воды реки были разделены поровну<sup>216</sup>. Третье соглашение относительно деления вод р. Гильменд стороны подписали в 1973 г.: Афганистан согласился бесперебойно пропускать из русла реки на иранскую территорию 22 м<sup>3</sup>/сек. Однако и такой объем соседняя страна сочла недостаточным, поэтому Иран предложил Афганистану покупать у него еще 4 м<sup>3</sup>/сек<sup>217</sup>.

За последние более чем 30 лет спрос на воду р. Гильменд в обеих странах намного вырос, что сказалось на водопользовании в афганской провинции Гильменд и Иранском Систане: и в афганских провинциях и в приграничных иранских районах ощущается острый дефицит поливной и питьевой воды. Но если в Афганистане будут построены новые ирригационные сооружения для полива существующих и вводимых в оборот земель, то увеличение этой страной забора воды

---

<sup>214</sup> Там же.

<sup>215</sup> Мир Гулам Мухаммад Губар. Указ. соч. С. 60–63.

<sup>216</sup> Там же. С. 64–66.

<sup>217</sup> Мамедова Н. М. Иранские интересы в Афганистане и основные параметры ирано-афганских отношений // Современный Афганистан и сопредельные страны. М., 2011. С. 74; Ministry of Water & Power, Afghanistan. Project AFG 03170 Power Sector Master Plan Update. Appendix E Environmental and Social Aspects, Draft Final Report. 13 October 2003. P. 20; Афганистан и региональная интеграция. Межгосударственная... P. 9.

приведет к его резкому сокращению в соседней. В долине Гильменд многие афганские крестьяне из-за невозможности полива не могут обрабатывать свои земельные участки и, оставляя хозяйства, уезжают в другие провинции в поисках работы. Председатель комитета земледелия и животноводства провинции Фарах в интервью корреспонденту «Института освещения войны и мира» сообщил, что из-за дефицита поливной воды из 560 тыс. га земли провинция обрабатывает только одну восьмую часть<sup>218</sup>.

Таблица 6.29

### Населенность бассейна р. Гильменд

Страна	Население, тыс. чел.	Площадь бассейна, тыс. кв. км
Афганистан	5800 (83%)	288 (81,5%)
Иран	1050 (15%)	54,9 (15,5%)
Пакистан	142 (2%)	10,5 (3%)
Всего	6992 (100%)	353,4 (100%)

Источник: Matthew King and Benjamin Sturtewagen. Making the Most... P. 8.

Ирригационное сооружение, строящееся в провинции Фарах, оказалось перед лицом тех же трудностей, что и плотина Сальма. Индийские инженеры в 2008 г. приступили к реализации проекта возведения дамбы Бахш-абад в волости Бала-булук провинции Фарах и планировали завершить ее в течение трех последующих лет. Стройка часто останавливается из соображений безопасности, и срок сдачи объекта затягивается. Как сообщают представители служб безопасности, иранские власти подкупают афганских мятежников, чтобы те препятствовали воплощению ирригационных проектов на тех афганских реках, воды которых поступают на иранскую территорию. За последние годы часто совершались нападения на рабочих и сотрудников полиции, охраняющих территорию объектов. В ноябре 2009 г. было совершено нападение на специалистов, работавших на плотине Бахш-абад, в результате которого два инженера были похищены, позднее один был убит, а второго выкупили за 100 тыс. долл. По мне-

<sup>218</sup> ادعای تازه مبنی بر کارشکنی ایران در برابر بند آب در افغانستان (Новое заявление относительно диверсий со стороны Ирана против строительства плотин в Афганистане). 1.02.2011, URL:<http://iwpr.net>



нию заместителя губернатора провинции Фарах, обстановку в этом районе накаляют иранские власти, опасаящиеся, что с завершением строительства в иранский Систан будет поступать меньше воды<sup>219</sup>.

Иран отрицает свою причастность к подобным диверсионным актам в приграничных афганских районах, но не скрывает свою озабоченность по поводу новых сооружений объектов ирригации. Глава Департамента Ирана по вопросам границы в 2011 г. направил официальное письмо на имя министра энергетики и водных ресурсов Афганистана и, выразив озабоченность по поводу строительства этой плотины, напомнил о соглашении 1973 г. и просил соблюдать его пункты<sup>220</sup>. Афганские власти, в свою очередь, заверяют соседа, что сооружение этих объектов, в частности дамбы Камал-хан, на режиме реки не скажется. Министр энергетики и водных ресурсов Афганистана Исмаил-хан заявил, что иранская сторона получит положенную ей долю в водопользовании<sup>221</sup>. Но напряженность по поводу плотины Камал-хан не снята, в частности, в ноябре 2012 г. в районе объекта был предотвращен крупный теракт с применением 20 кг взрывчатых веществ<sup>222</sup>.

Но в районе Гильменда и Систана существуют и другие проблемы. В частности, на границе между двумя странами есть озера и заболоченные местности, зависящие от притока воды из рек Гильменд, Фарах-руд, Хаш-руд и множества ручьев. Это озера Хамун-е Пузак, Хамун-е Гильменд и Хамун-е Савари, наполовину расположенное на территории Ирана.

В периоды многоводья площадь озер достигает 4 тыс кв. км. За последние годы в этом районе произошли негативные экологические изменения. Начиная с 1998 г. приток воды в эту зону чрезвычайно сократился, а болота вокруг озер стали высыхать<sup>223</sup>. Экология осо-

---

<sup>219</sup> Там же.

<sup>220</sup> URL:<http://www.pajhwok.com/affiles/attachments/awal.pdf>

<sup>221</sup> کار ساخت بند کمال خان در نیمروز آغاز می شود (Начинаются работы по строительству плотины Камал-хан провинции Нимруз). 11.08.2011, URL:[www.dw-world.de](http://www.dw-world.de); مقامات افغان: تشویشهای ایران در مورد بند کمال خان بیجا است (Афганские власти: беспокойство Ирана по поводу плотины Камал-хан не имеет под собой основания). 07.09.2011, URL:[www.pajhwok.com](http://www.pajhwok.com)

<sup>222</sup> Official says Iran obstructing Kamal Khan hydropower dam. 26.06.2012, URL:[www.thefrontierpost.com](http://www.thefrontierpost.com); Mine explosion foiled at Kamal Khan Dam // Ariana News. 25.11.2012, URL:<http://ariananews.af>

<sup>223</sup> Ministry of Water & Power, Afghanistan. Project AFG 03170 Power Sector Master Plan Update. Appendix E: Environmental and Social Aspects, Draft Final Report. 13.10. 2003. P. 7–8; 23.

бенно ухудшилась в 2000–2004 гг., когда приток воды из рек в район озер упал до катастрофического уровня и это дало основание многим специалистам опасаться, что озера постигнет участь Аральского моря. Такие опасения имеют под собой основание, так как в районе иранского Систана, куда стекают воды Гильменда, хозяйственная жизнь жителей полностью зависит от этих озер<sup>224</sup>. На состоянии озер сказываются также неблагоприятные погодные условия, в первую очередь, продолжительные засухи<sup>225</sup>.

В период режима талибов из Гильменда забиралось минимальное количество воды. Иранская сторона, напротив, в районе Систана покрывала часть своего возросшего спроса за счет вод этих озер. Иран повсеместно практикует откачку воды насосами в приграничном районе, что и сказалось на мощности водоносного пласта, питающего озера<sup>226</sup>.

## Река Кабул

У Афганистана есть также несколько рек (Куррам, Койту, Точи, Гомаль, Каданай, Пишин-Лора, Салихан и др.), протекающих через границу с Пакистаном. Самая крупная из них — р. Кабул, ресурсы которой эффективно используются обеими странами. Это единственная афганская река, впадающая в Инд.

Река протекает по территории 10 афганских провинций, а площадь ее бассейна охватывает примерно 12% территории страны. На долю этой реки приходится «около 26% общего годового стока Афганистана. Речной бассейн питает свыше 300 тыс. га интенсивно орошаемых площадей и высокоценных сельхозкультур, включая свыше 50 тыс. га в Пакистане, до слияния с рекой Инд»<sup>227</sup>.

---

<sup>224</sup> Matthew King and Benjamin Sturtewagen. Making the Most ... P. 7; Альтернативное будущее Афганистана и стабильность Юго-Восточной Азии: Улучшение регионального сотрудничества в водной сфере. Сессия 4: Бассейн рек Гильменд и реки Герируд и Мургаб. 25.06.2009 г. Брюссельский Центр Института East-West. URL:[www.cawater-info.net](http://www.cawater-info.net)

<sup>225</sup> Whitney J. W. Geology, water, and wind in the lower Helmand Basin, southern Afghanistan: U. S. Geological Survey Scientific Investigations Report 2006–5182, 2006. P. 19–22.

<sup>226</sup> Афганистан и региональная интеграция. Межгосударственная... С. 9; Afghanistan Human Development Report 2011... P. 57.

<sup>227</sup> Афганистан и региональная интеграция. Межгосударственная ... С. 9–10.

В рассматриваемом регионе наблюдается та же картина, что и в описанных выше бассейнах других рек. Иными словами, соседний Пакистан за последние десятилетия заметно увеличил объем потребления вод реки на нужды сельского хозяйства и других секторов национальной экономики. И поскольку сток реки со стороны Афганистана не контролировался, — Пакистан имел возможность на свое усмотрение удовлетворять нужды регионов страны за счет объема воды, свободно поступающего из Афганистана. Пакистан, как Иран и Туркменистан, «не обеспечивает никакой финансовой поддержки для сооружений, регулирующих стоки воды, или управления рекой на территории Афганистана», а ведь на афганской территории бассейну «нужны дополнительные дамбы и сооружения, регулирующие сток воды, для улучшения притока воды, водоснабжения и управления водой»<sup>228</sup>.

У Афганистана в долгосрочной перспективе немало строительных проектов, связанных с р. Кабул, реализация которых может существенно повлиять на расход ее ресурсов. Ввиду этого Пакистан внимательно наблюдает за действиями афганских властей, особенно в области разработки и реализации планов сооружения оросительных объектов в речном бассейне р. Кабул. Исламабад, в частности, негативно отнесся к информации о том, что афганское правительство при финансовой помощи ВБ и с участием строительных компаний Индии собирается построить 12 многофункциональных гидроэнергетических объектов в бассейне р. Кабул, о которых говорилось выше (глава 5). Опасения Пакистана вызваны тем, что вследствие этого страна может потерять 16–17% стока р. Кабул. Федеральный министр Пакистана по водным и энергетическим вопросам заявил в 2011 г., что «Пакистан предпринял усилия сесть с Афганистаном за стол переговоров по поводу совместного использования водных ресурсов, но Кабул всякий раз отказывался, объясняя, что работает над составлением Национальной водной политики и считает невозможным начать какие-либо разговоры до ее завершения»<sup>229</sup>. Озабоченность Пакистана вызвана тем, что за последние более 50 лет подушевое потребление воды в стране сократилось на 78,4%, а в связи с реализацией новых афганских проектов в области ирригации положение может еще больше обостриться<sup>230</sup>.

---

<sup>228</sup> Там же.

<sup>229</sup> Proposed dams on Kabul River: Pakistan to suffer drop in water supply. 02.11.2011, URL:[www.dawn.com](http://www.dawn.com)

<sup>230</sup> Там же.

По данным пакистанских источников, ежегодно р. Кабул приносит из Афганистана 20,97 км<sup>3</sup> воды. Пакистан сильно зависит от этих ресурсов и опасается, что строительство упомянутых выше объектов может создать новые трудности, касающиеся мелиоративных мероприятий. О том, насколько пакистанская сторона озабочена этой проблемой, говорит и создание в Исламабаде нового специального ведомства — Трансграничной водной организации Пакистана (*Pakistan Transborder Water Organisation*), в функции которого входит решение вопросов, касающихся строительства ирригационных сооружений на территории стран, расположенных в верхней части речных бассейнов, в данном случае Афганистана<sup>231</sup>.

Эта одна сторона проблемы. С другой стороны, несмотря на то, что Афганистан на самом деле нуждается в сооружении указанных объектов в целях развития сельского хозяйства, производства электроэнергии, а также управления стоком вод рек бассейна, пакистанские источники выражают беспокойство, прежде всего, по поводу участия Индии в этих проектах в качестве подрядчика, которое рассматривается как тактический ход своего давнего противника и говорят об индийской «водной войне» против Пакистана<sup>232</sup>.

Аршад Х. Аббаси, специалист в области водных и энергетических вопросов Института устойчивого развития Исламабада в своем письме на имя президента Пакистана А. Зардари и премьер-министра С. Гилани, в частности, указывал: «Афганистан имеет право на воды р. Кабул, поскольку общий годовой объем стока реки составляет 21 км<sup>3</sup>. Но р. Кунар, которая вносит 15 км<sup>3</sup> воды в р. Кабул, формируется на пакистанской территории. Поскольку крупных плотин на территории Пакистана нет, — есть опасения, что в будущем он будет покупать электроэнергию у Афганистана. Это и есть основная цель указанных выше планов (строительство 12 многофункциональных гидроэнергетических объектов — У. О.)»<sup>233</sup>.

\* \* \*

Восстановление и развитие сельского хозяйства Афганистана остается одной из ключевых задач властей в постталибский период, что в первую очередь подразумевает обновление системы ирригации.

---

<sup>231</sup> Sharing water resources with Afghanistan. 14.11.2011, URL:www.dawn.com

<sup>232</sup> India to help Afghanistan build 12 dams on Kabul River. 12.05.2011, URL:www.thenews.com.pk

<sup>233</sup> Там же.

Афганские власти намеревались путем строительства сети ирригационных объектов за короткий срок поднять аграрный сектор, решить проблему обеспеченности поливной и питьевой водой. Здесь, как и в других отраслях, нестабильность и нехватка финансового обеспечения ведет к замедлению темпов восстановления. Водные ресурсы страны, с одной стороны, ограничены, с другой — распределены неравномерно, и только их рациональное использование может создать благоприятные условия для развития аграрного сектора.

Вопрос согласованного с сопредельными странами использования вод трансграничных рек актуален как никогда, и его решение требует особого подхода. По мере восстановления и развития афганской ирригационной системы неизбежно будут возникать разногласия и споры с сопредельными странами, расположенными в нижнем течении трансграничных рек, по поводу распределения водных ресурсов. Из соседних стран у Афганистана не может быть взаимных претензий с Таджикистаном, самой богатой гидроресурсами страной региона, и Китаем, единственным ближним государством, с которым у него нет общих источников воды. В ЦА у Афганистана большие разногласия по рассматриваемому вопросу могут появиться прежде всего с Узбекистаном. Поскольку роль этой страны в афганском внешнеторговом обороте, главным образом транзитной торговле, ежегодно растет, — Афганистану не следует игнорировать интересы Узбекистана, способного использовать торговые и транспортные рычаги для решения политических и экономических проблем. Узбекским властям же предстоит учитывать реалии, а именно, насущные нужды афганского сельского хозяйства. Односторонний подход к решению вопроса породил бы только новые проблемы в двусторонних экономических отношениях. Афганистан, с одной стороны, может в отдельности с каждой из стран ЦА подписать соглашения по вопросу воды, с другой — сотрудничать в рамках уже существующей Межгосударственной координационной водохозяйственной комиссии ЦА.

Относительно сложно могут развиваться отношения с южными соседями. Афганистану придется пересматривать условия прежних соглашений с Ираном, так как за последние годы спрос на водные ресурсы в приграничных районах обеих стран намного увеличился и прежнее соглашение от 1973 г. вряд ли может удовлетворять потребности сторон.

Пакистан — страна, с которой у Афганистана и по ряду других вопросов сохраняются разногласия. Обострение споров в связи с проблемой воды в будущем может привести к дестабилизации и без того

сложных отношений между ними. Исламабад хоть и понимает важность восстановления и развития афганской экономики, но все же заботится прежде всего о собственной хозяйственной и экологической безопасности. А так как мнения пакистанских и афганских специалистов относительно источников формирования вод бассейна р. Кабул также расходятся, — в ближайшем будущем при обсуждении водного вопроса страны вряд ли пойдут друг другу на уступки.

Каждое из соседних государств способно в случае необходимости применить против Афганистана инструменты давления, например, блокируя доступ афганских экспортно-импортных грузов к морским портам или задерживая их на контрольно-пропускных пунктах границы, перекрывая транспортное сообщение. Однако при разумном подходе можно всегда прийти к компромиссу. В будущем градус напряженности в связи с рассматриваемой ситуацией можно понизить, если афганская сторона примет определенные меры. Отсутствие водозаборных сооружений не позволяет афганцам сберегать гидроресурсы тех источников, воды которых теряются в пустынях. Для эффективного использования водных ресурсов соседним странам целесообразно оказать Афганистану всяческую помощь в строительстве гидротехнических объектов, предназначенных для регулирования стока рек, особенно в период многоводья.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Афганистан со своим выгодным географическим расположением мог бы занять видное место в региональной торгово-экономической системе, превратиться в транзитную зону между странами регионов ЦА и ЮА. Социально-экономическая отсталость, характеризовавшая страну до 1978 г., а затем военно-политическая нестабильность не позволили Афганистану включиться в мировые интеграционные процессы, в частности в области инфраструктуры.

Анализ экономического развития Афганистана на протяжении всего XX века показывает, что достигнутые результаты во всех сферах народного хозяйства в довоенные годы были скромными и при строительстве более или менее важных объектов инфраструктуры или производственного назначения ощущалась нужда во внешней финансовой и технической помощи.

Начиная с момента получения Афганистаном политической независимости в 1919 г. и заканчивая 1978 г. (началом нестабильности), нехватка внутренних финансовых ресурсов всегда становилась главным препятствием на пути реализации программ развития различных отраслей народного хозяйства. Финансирование за счет иностранного капитала и внешней помощи было ограниченным, не всегда своевременным и равномерным. Соответственно, оно не могло способствовать тому, чтобы кардинально повлиять на ситуацию.

Видную роль в развитии афганской экономики, в частности производственной инфраструктуры, до 1991 г. играл СССР, на долю которого приходилась подавляющая часть внешней помощи и финансирования.

Другой основной причиной крайней экономической отсталости Афганистана на протяжении всей истории его независимости можно считать неразвитость образовательной системы, прежде всего начальной и средней школы, тотальную безграмотность, и соответственно отсутствие высококвалифицированных кадров.

Гражданская война, продолжавшаяся на протяжении 1980-х гг., изменила афганскую экономику. Силы исламского сопротивления, стремясь к захвату власти, использовали все средства для борьбы против действовавшего правительства. Ухудшение военно-политической обстановки и эскалация внутриафганского конфликта в 90-х годах привели афганское народное хозяйство к окончательному развалу, и страна погрузилась в глубокий экономический кризис. Прави-

тельство моджахедов, а затем талибов были озабочены более всего решением внутренних противоречий в своих рядах и расширением зон своего влияния.

Свержение режима ДТ и последовавшие за ним политические события (ввод в страну иностранных войск, принятие новой конституции, избрание президента, депутатов обеих палат парламента и другие политические и административные реформы, международная экономическая помощь в виде безвозмездных денежных поступлений, долгосрочных финансовых кредитов, а также инвестиции) привели к некоторому улучшению положения в экономической области.

Однако в целом афганская экономика все ещё неспособна развиваться самостоятельно. Ежегодный рост макроэкономических показателей не свидетельствует об улучшении качества жизни населения, особенно в сельской местности, где продолжает проживать свыше 80% афганцев. Сокращение объемов зарубежной помощи и вывод из страны сил коалиции может привести к новым негативным последствиям в экономической, а затем и политической области.

Афганистану для выхода из нынешней кризисной ситуации, предстоит решить множество серьезнейших экономических и социальных задач. Возвращение в места постоянного жительства вынужденных переселенцев и перемещенных лиц — одна из важных проблем, решение которой требует времени и прежде всего немалых финансовых затрат.

В то же время определенные достижения в восстановлении отдельных отраслей афганской экономики и конкретных объектов очевидны. Новые афганские власти во главе с председателем Переходного правительства, а позже президентом Х. Карзаем с оптимизмом относились к реализации программ восстановления национальной экономики. В первые годы постталибского периода часть экономической помощи поступила в отрасли производственной инфраструктуры. Официальный Кабул при поддержке стран Запада, в первую очередь США, выразил готовность приступить к реализации региональных инфраструктурных и транзитных проектов.

Вне зависимости от того, какую цель при этом преследует каждая из сторон, очевидно, что интересы Афганистана и стран-участниц региональных проектов совпадают в одном — нормализации внутриафганской политической обстановки и развитии афганских отраслей инфраструктуры. Все региональные проекты, так или иначе связанные с афганской производственной инфраструктурой, — это часть разработанных США новых региональных программ.



Афганистану, чтобы занять собственную нишу в региональной экономической системе, предстоит решать комплекс вопросов развития национальной производственной инфраструктуры. Без этого страна, лишенная каких-либо существенных природных ресурсов и не имеющая прямого выхода к морю, может так и остаться на периферии региональных и мировых хозяйственных связей.

Развитая инфраструктура при прочих равных условиях — ключ к региональной интеграции и экономическому подъему. В результате строительства ряда объектов производственной инфраструктуры, таких, как автомобильные дороги разной категории, средства телекоммуникации и гидроэнергетические сооружения, в стране постепенно заново формируется единый национальный рынок. Таким образом, тринадцать лет, прошедшие после 2001 г., отличаются от предыдущих десятилетий тем, что в условиях относительной политической стабильности, обеспеченной силами коалиции, при всесторонней экономической помощи мирового сообщества были восстановлены или построены многие объекты инфраструктуры; начали развиваться конкретные отрасли экономики, впервые в истории Афганистана обсуждаются и частично реализуются проекты развития железнодорожного транспорта.

Обустройству производственной инфраструктуры Афганистана, как и всей экономической системы страны, в перспективе наряду с нехваткой финансовых ресурсов могут препятствовать следующие внутренние факторы:

**1. Нестабильная внутривнутриполитическая обстановка.** Она определяет в целом будущее страны.

**2. Коррупция.** В Афганистане, как обычно в любой экономике, переживающей затяжную кризисную ситуацию, процветает коррупция во всей системе госаппарата, начиная с сельской администрации и кончая центральной властью. Система коррупции, как было показано на примере отдельных отраслей, не позволяет своевременно и в полной мере собирать налоги и сборы, переходить на самофинансирование.

**3. Низкий уровень образования населения.** Одной из главных проблем, с которой Афганистан столкнулся в первые годы восстановительного процесса, была повальная неграмотность и острая нехватка квалифицированных национальных кадров, особенно в сфере просвещения и образования. В целом образовательная база средних школ все еще слабая, что негативно сказывается на общем экономическом и социальном развитии.

**4. Производство и сбыт наркотических культур.** Эта проблема оказывает негативное воздействие на все сферы жизни не только аф-

ганского населения, но и других стран мира. Из-за процветания в стране наркопроизводства Афганистан не имеет возможности открыть транзитное транспортное сообщение для перевозки грузов между странами, сохраняется напряженность в регионах, занимающихся этим ремеслом, что способствует росту преступности, коррупции и других негативных явлений в афганском обществе.

Решение перечисленных проблем должно стать приоритетом как для афганского правительства, так и для мирового сообщества, активно помогающего нынешним властям при восстановлении афганской экономики. Если Афганистан окажется неспособным должным образом обеспечить внутривнутриполитическую стабильность, развивать свою экономику и проводить необходимые преобразования, то среди стран региона он так и останется пассивным звеном.

# ПРИЛОЖЕНИЯ

Таблица 1

## Афганские автомобильные дороги и их протяженность

### а) Главные

<b>Автодорожный участок</b>	<b>Протяженность, км</b>
Кабул – Мазари-Шариф	427
Мазари-Шариф – Шибирган	150
Шибирган – Андхой – Маймана	209
Маймана – Герат	410
Кабул – Газни	149
Газни – Калат	219
Калат – Кандагар	137
Кандагар – Герат	588
Пули-Хумри – Кундуз – Шерхан-Бандар	169
Хайратон – Дурахи Мазар	48
Кабул – Джелалабад – Торхам	224
Герат – Торгунди	119
Герат – Ислам Кала	224
Кандагар – Спинбульдак	105
Кабул – Гардез – Хост	220
<b>Всего</b>	<b>3398</b>

### б) Второстепенные

<b>Автодорожный участок</b>	<b>Протяженность, км</b>
Герат – Чагчаран	351
Деларам – Порчаман – Масджеднегар	315
Бамиан – Чагчаран	344
Бамиан – Чарикар	120
Бамиан – Доши	160
Бамиан – Мазари-Шариф	380
Кандагар – Тринкот – Шейх	451
Кундуз – Талукан – Ишкашим	317
Джелалабад – Асадабад – Камдеш	220
Гардез – Шаран – Оргон	115
<b>Всего</b>	<b>2773</b>

**в) Провинциальные**

<b>Автодорожный участок</b>	<b>Протяженность, км</b>
Деларам – Чахансур	202
Чахансур – Зарандж	62
Деларам – Фарах	133
Фарах – Чахансур	149
Фарах – Лашджавин – Чахансур	167
Лашджавин – Зарандж	89
Фарах – Шинданд	149
Шинданд – Калаи Назархан	131
Шинданд – Шахрак	299
Энджил – Гориян	64
Гришк – Лашкаргах	33
Лашкаргах – Гарамсир	60
Гарамсир – Дешо	125
Дешо – Чарбурджак	147
Гарбурджак – Зарандж	108
Гиришк – Муса Кала	56
Гиришк – Наузад	100
Муса Кала – Банд-е Каджаки	94
Аргандаб – Хакрез	65
Хакрез – Ниш	68
Таринкот – Дехравод	60
Дехравод – Каджран	72
Таринкот – Урузган	92
Урузган – Малистан	84
Малистан – Навар	155
Навар – Газни	99
Газни – Шаран	56
Шаран – Заргон-шар	48
Заргон-шар – Вазахова	107
Вазахова – Вурмами	36
Калат – Шинкай	70

Шинкай-Шамалзай	35
Газни – Пули-Алам	80
Шех-абад – Чак – Бехсуд	110
Гардез – Газни	86
Гардез – Джали	69
Пули-Алам – Джали	63
Гаргай – Лагман – Нуристан	67
Асадабад – Печ	45
Сароби – Махмуд-раги	88
Джабаль-ус-Сирадж – Панджшер – Зебак	335
Хенджан – Андараб – Нахрин – Баглан	260
Талукан – Варсадж	91
Файзабад – Раг	52
Имам-Сахиб – Дашт-и Арчи	62
Дашт-и Арчи – Ходжагар – Янги-Кала – Рустак	162
Кундуз – Абдане Миралам – Хульм	113
Агеха – Хамьяб	85
Шибирган – Доулатабад	100
Шибирган – Сари-Пуль	55
Сари-Пуль – Санге-Харак – Бахаб	146
Сари-Пуль – Болчераг	80
<b>Всего</b>	<b>5364</b>

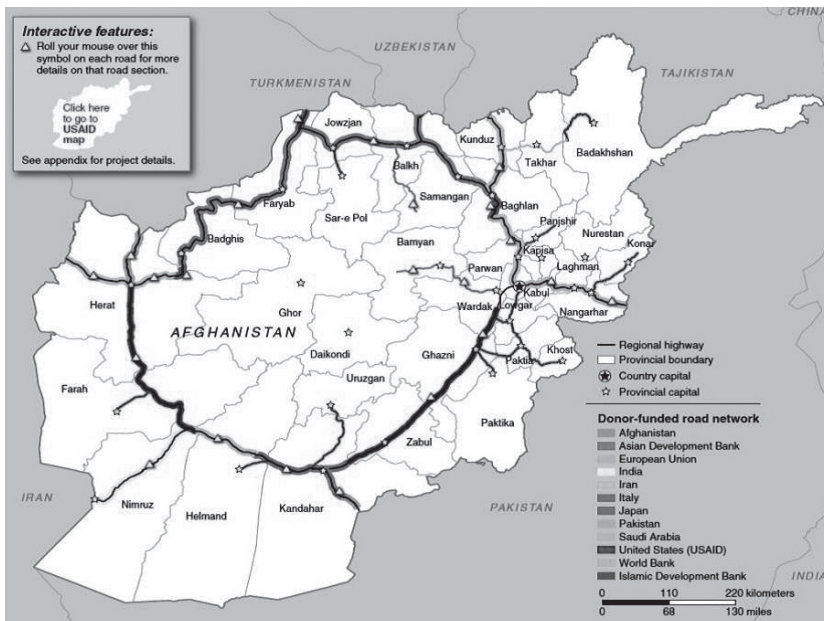
Таблица 2

**Выработка электроэнергии внутри страны, млн кВт-ч**

Станция	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>ГЭС</b>									
Наглу	285,9	316,5	218,8	298,4	310,7	232,1	245,2	305	356,8
Махипар	47	96,7	71,67	137,8	106,4	104	115,4	192,4	202,5
Сароби	96,98	109,8	128,1	184,2	184,9	170	171,3	164,3	179,2
Пули-Хумри	30,2	35,4	24,62	36,5	31,7	22,9	25,8	25,6	28,8
Каджакай	124,4	64,4	34,42	47,5	48,3	9,8	90,4	49	60
Дарунта	53,32	51,2	56	60,8	57,8	46,8	61,9	58,2	58,8
Чарикар	1,89	3,2	1,74	3,5	3,8	3,2	1,5	1,2	2,2
Джабал-ус-Сирадж	2,88	2,5	2,16	1,8	1,8	0,6	0,4	1	1
Горбанд	0,22	0,19	0,17	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,3
Кунар	0,57	0,5	0,55	1,2	1,8	1,9	2,1	2	1,9
Чаквардак	2,61	3,33	2,88	3,3	2,9	2,6	2,9	3,2	2,1
Бадахшан	-	0,14	0,31	0,3	0,7	1,2	1,5	1,9	1,5
<b>Всего</b>	<b>645,97</b>	<b>683,86</b>	<b>541,42</b>	<b>775,5</b>	<b>750,9</b>	<b>595,2</b>	<b>708,6</b>	<b>803,9</b>	<b>895</b>
<b>ТЭС</b>									
Мазари-Шариф	128	135,7	110,22	101	100,4	109,3	105,1	106,4	80
Кабул	139,31	130,84	136,34	12,7	40,9	14,3	2	2,1	1,1
<b>Всего</b>	<b>267,31</b>	<b>266,54</b>	<b>246,56</b>	<b>113,7</b>	<b>141,3</b>	<b>123,6</b>	<b>107,1</b>	<b>108,5</b>	<b>81,1</b>
<b>ДЭС</b>									
Кабул	1,96	4,94	1,03	0,2	0	11,9	0	0,7	0,8
Нангархар	-	0,12	0,56	1,1	0,1	0,6	0,2	0	0
Кандагар	-	48,17	31,69	39,6	33,7	102,3	53,7	97,6	62,3
Забуль	-	-	-	1,5	2,9	3,3	2,2	1,2	0,4
Пактия	0,5	0,47	0,32	0,4	0,5	0,7	0,8	1,1	1,2
Газни	0,33	0,41	1,09	1,6	1,9	2,2	2,2	2,3	2,3
Тахар	0,05	0,12	0,29	0,4	0,9	1,6	2	1,5	0
Хост	0,63	1,14	1,24	1,5	1,4	2	1,8	2,1	2
Лагман	0,09	0,34	0,48	0,5	0,9	0,9	1,3	0	0
Бадахшан	-	-	0,47	0,5	0,7	1	0,6	1,1	1,4
Фарах	-	-	0,06	0,1	0,2	0,7	1,3	0,9	1,1
Логар	-	-	0,04	0,3	0,3	0,3	0,6	0,7	0,8
Бадгис	-	-	0	0,2	0,4	0,3	0,5	0,7	0,7
<b>Всего</b>	<b>3,56</b>	<b>55,71</b>	<b>37,27</b>	<b>47,9</b>	<b>43,9</b>	<b>127,8</b>	<b>67,2</b>	<b>109,9</b>	<b>73</b>
<b>Итого</b>	<b>916,84</b>	<b>1006,11</b>	<b>825,25</b>	<b>937,1</b>	<b>936,1</b>	<b>846,6</b>	<b>882,9</b>	<b>1022,3</b>	<b>1049,1</b>

Источник: Afghanistan Statistical Yearbook 2006–07. С. 159; 201–12. С. 172; 2014–15. С. 175.

### Карта 1. Афганская кольцевая автодорога



Источник: URL:<https://abidamiri.wordpress.com/other-writing/road-reconstruction-in-post-conflict-afghanistan/>

## Карта 2. Проект развития афганских и трансафганских железных дорог



Источник: URL:<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1604143>

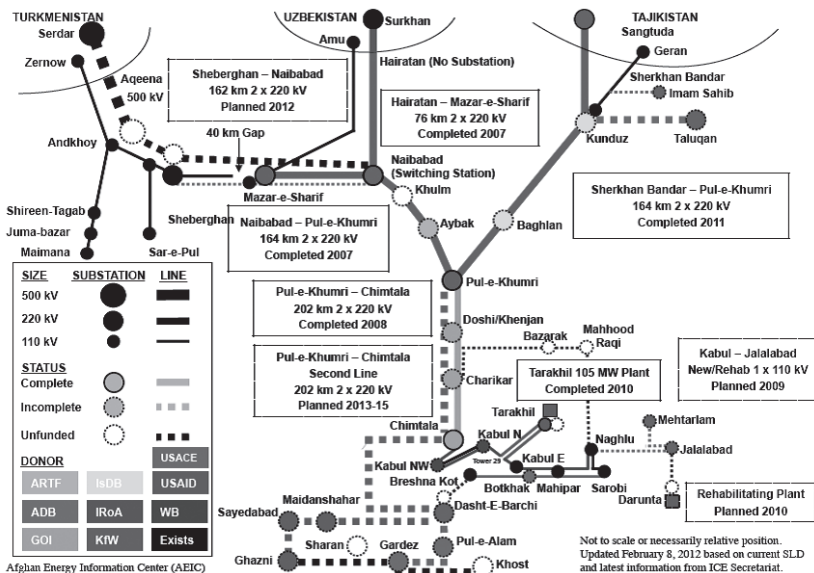
## Карта 3. Проект железной дороги Таджикистан – Афганистан – Туркменистан



Источник: URL:[http://www.atimes.com/atimes/South\\_Asia/SOU-01-010813.html](http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/SOU-01-010813.html)

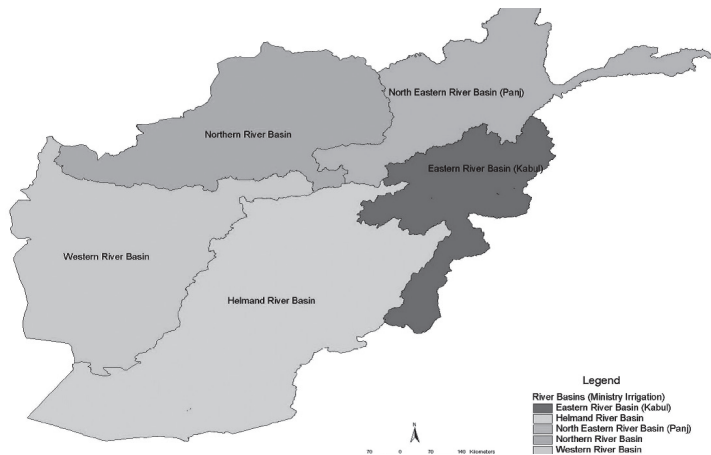


### Карта 4. Северо-Восточная энергетическая система



Источник: <http://www.adb.org/sites/default/files/linked-documents/46392-001-ssa.pdf>

### Карта 5. Речные бассейны Афганистана



Источник: [http://aizon.org/watershed\\_atlas.htm](http://aizon.org/watershed_atlas.htm)

## БИБЛИОГРАФИЯ

- Абдул Рахим, Мухаммед Хусейн.* Обоснование методов повышения производительности труда на действующих шахтах Республики Афганистан (дисс. канд. экон. н. М., 1988).
- Абдул Халиль.* Разработка концепции развития электроэнергетики Республики Афганистан (дисс. канд. экон. н.) М., 1996.
- Аграрные структуры стран Востока. Генезис, эволюция, социальные преобразования. М., 1977.
- Актуальные проблемы афганской революции. М., 1984.
- Алексеевков. П.* Аграрный вопрос в Афганском Туркестане. М., 1933.
- Аллам Азизурахман.* Перспективы и пути развития текстильной промышленности Демократической Республики Афганистан (дисс. канд. экон. н. Киев, 1984).
- Альтернативное будущее Афганистана и стабильность Юго-восточной Азии: Улучшение регионального сотрудничества в водной сфере/Брюссельский Центр Института «East-West». Заседание 25 июня 2009 г. Бассейн реки Гильменд и рек Герируд и Мургаб.
- Амин Хамидулла.* Назари ба джография-йе зара'ати-йе Афганистан. Кабул, 1974. На яз. дари).
- Андрейчик Е.* Афганистан. София, 1964.
- Андросов В. А., Колчанов В. П., Кулаков В. В.* Угленосность северных предгорий Гиндукуша. М., 1977.
- Арабаджян А. З.* Исламская Республика Иран. Экономический потенциал: первая половина 90-х годов (со статистическим обзорением второй половины десятилетия и общей характеристикой Третьего плана развития ИРИ: 2000/01–2004/05). М., 2002.
- Аристова Л. Б.* Международные транспортные пути и Афганистан // Афганистан в начале XXI века. М., 2004.
- Аристова Л. Б.* Особенности развития производственной и социальной инфраструктуры в Афганистане в 50–70-х годах. М., 1984 (рукопись депонирована в ИНИОН).
- Аристова Л. Б.* Производственная инфраструктура Пакистана. М., 1978.
- Арунова М. Р.* Афганистан: трудные поиски путей к примирению // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000.
- Арунова М. Р.* Афганская политика США в 1945–1999 гг. (краткий очерк). М., 2000.
- Арунова М. Р.* Война и наркобизнес // Афганистан: война и проблема мира. М., 1998.
- Арунова М. Р.* К вопросу о проблеме института полевых командиров в Афганистане // Ближний Восток и современность. Сб. ст. Вып. 17-й. М., 2003.

- Арунова М. Р. Набиев З. К.* Процессы генезиса международного терроризма 2000–2001 гг. // Афганистан на переходном этапе (сентябрь 2001 – июнь 2002 г.). М., 2002.
- Арунова М. Р.* Операция «Несокрушимая свобода». Задачи, проблемы, перспективы // Современный Афганистан и сопредельные страны. М., 2011.
- Арунова М. Р.* Особенности современной ситуации в Афганистане и позиций ООН в деле урегулирования конфликта // Ближний Восток: проблемы региональной безопасности. М., 2000.
- Арунова М. Р.* Этнический фактор во внутриафганском конфликте // Мусульманские страны у границ СНГ (Афганистан, Пакистан, Иран и Турция – современное состояние, история и перспективы). М., 2002.
- Арунова М. Р., Набиев З. К.* Как создавалась цитадель мирового терроризма // Азия и Африка сегодня, 2002. № 8(541).
- Афганистан. Справочник. М., 1964.
- Афганистан. Справочник. М., 2000.
- Афганистан и региональная интеграция/Межгосударственная координационная водохозяйственная комиссия Центральной Азии (МКВК). Проект «Региональная информационная база водного сектора Центральной Азии». Ташкент, 2009.
- Афганистан сегодня. Справочник. Душанбе, 1988.
- Афганистан. Страновой отчет о проделанной работе по реализации Плана действий для Стратегии по транспорту и содействию торговле. ЦАРЭС, 25 апреля 2009.
- Афганистан: борьба и созидание. Сб. ст. М., 1984.
- Афганистан: проблемы войны и мира. М., 1996.
- Афганистан: пути национального примирения (по сообщениям средств массовой информации). Кабул, 1988.
- Афганистан. Справочник. М., 1964.
- Ахрамович Р. Т. и Белов И. Ф.* Пример добрососедства и дружественного сотрудничества. М., 1956.
- Бабаева А. К.* Туркмены Афганистана: история расселения, племенной состав. Очерк политической истории 20–30-х годов XX века (дисс. кан. ист. н. М., 1985).
- Бабаходжаев М. А.* Очерки социально-экономической и политической истории Афганистана (конец XIX в.). Ташкент, 1975.
- Бабаходжаев М. А.* Русско-афганские торгово-экономические отношения во второй половине XX в. Ташкент, 1965.
- Баллыев К., Эсенов П. П.* Управление водными ресурсами Туркменистана в интересах охраны и устойчивого использования экосистем. Правовые, экономические и институциональные аспекты/Доклад на семинаре «О обслуживании окружающей среды и финансирования охраны экосистемы и устойчивого ее использования». Женева, 10–11 октября 2005.
- Белокреницкий В. Я.* Афганистан – Пакистан: историческая динамика и перспективы эволюции ареала нестабильности // Афганистан и Пакистан:

- современное состояние и перспективы развития (по материалам рабочего совещания в ИВ РАН 2 апреля 2012 г.), М., 2012.
- Белокреницкий В. Я.* Глобализация, регионализация и расходящиеся траектории развития государств Средне-Западной Азии // Мусульманское пространство по периметру границ Кавказа и Центральной Азии. М., 2012.
- Белокреницкий В. Я.* Городской неформальный сектор в странах Востока // Азия и Африка сегодня. М., 1984. № 10.
- Белокреницкий В. Я.* Из Пакистана и Афганистана в Центральную Азию. Пути распространения исламского радикализма // Афганистан в начале XXI века. М., 2004.
- Белокреницкий В. Я.* Исламский радикализм Пакистана: эволюция и роль в регионе // Центральная Азия и Кавказ. 2000, № 6 (12).
- Белокреницкий В. Я.* Капитализм в Пакистане. История социально-экономического развития (середина XIX — 80-е годы XX в.). М., 1988.
- Белокреницкий В. Я.* Мусульманские страны к югу от СНГ: геодемография и геополитика XXI века // Ислам и политика. М., 2001.
- Белокреницкий В. Я.* Мусульманский регион у южных границ СНГ — структура, значение, перспективы // Мусульманские страны у границ СНГ (Афганистан, Пакистан, Иран и Турция — современное состояние, история и перспективы). М., 2002.
- Белокреницкий В. Я.* Пакистан. Особенности и проблемы урбанизации. М., 1982.
- Белокреницкий В. Я.* Россия и «исламский треугольник» (Афганистан, Иран, Пакистан) // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000.
- Белокреницкий В. Я., Сикоев Р. Р.* Авторитаризм и демократия в условиях Афганистана и Пакистана. М., 2013.
- Босин Ю. В и Аристова. Л. Б.* Национальные проблемы и современность // Западная Азия: этнополитическая ситуация. М., 1993.
- Босин Ю. В.* Афганистан: полиэтничное общество и государственная власть в историческом контексте. М., 2002.
- Босин Ю. В.* Роль религиозно-этнического фактора во внутриафганском конфликте // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000.
- Вавилов Н. И., Букин Д. Д.* Земледельческий Афганистан. Л., 1929.
- Валентини К. Л., Оролбаев Э. Э., Абылгазиева А. К.* Водные проблемы Центральной Азии/Международный институт стратегических исследований при президенте Кыргызской Республики, Фонд имени Фридриха Эберта в Кыргызской Республике. Бишкек, 2004.
- Вартазарьян Л. А., Жилин Е. В.* Джелалабадский ирригационный комплекс в Афганистане. Ташкент, 1981.
- Веревкин М. В.* Афганистан: о реализации токийских договоренностей // Ближний восток и современность. Вып. 17-й. М., 2003.
- Винсен де Китспоттер.* Большая игра в Центральной Азии // Ядерный контроль, № 1(75), Т. 11.
- Водные ресурсы Афганистана/МКВК. Ташкент, 2008.

- Водные ресурсы Афганистана/Проект «Региональная информационная база водного сектора Центральной Азии». Ташкент, 2008.
- Второе национальное сообщение Республики Таджикистан по рамочной конвенции ООН об изменении климата/Государственное учреждение по гидрометеорологии комитета охраны окружающей среды при правительстве Республики Таджикистан. Душанбе, 2008.
- Ганковский Ю. В.* О путях прекращения гражданской войны в Афганистане // Восток и современность. М., ИВ АН. № 3(61). М., 1991.
- Ганковский Ю. В., Белокреницкий В. Я.* Пакистан: социальная структура общества // Проблемы развития стран современного Ближнего и Среднего Востока (Иран, Пакистан, Турция). М., 1981.
- Гарбовский Э. А.* Инженерная гидрология рек Афганистана. Ленинград, 1989.
- Геология и полезные ископаемые Афганистана. Кн. 2. Полезные ископаемые. М., 1980.
- Георгиев Г. П.* Советская техническая помощь Афганистану // «Краткие сообщения Института востоковедения», выпуск XXXVII. М., 1960.
- Глухoded В. С.* Некоторые проблемы экономического развития Афганистана // Афганистан: настоящее и прошлое. М., 1982.
- Глухoded В. С.* Экономическое развитие Афганистана // Бюллетень иностранной коммерческой информации (БИКИ). М., 16 марта 1971. № 3 (3579).
- Головин Ю. М.* Афганистан. Экономика и внешняя торговля. М., 1962.
- Головин Ю. М.* Государственный капитализм в Афганистане. М., 1960.
- Головин Ю. М.* Пятилетний план и перспективы развития экономики Афганистана // Независимый Афганистан: 40 лет независимости. М., 1958.
- Головин Ю. М.* Советский Союз и Афганистан: опыт экономического сотрудничества. М., 1962.
- Гуревич А.* Афганистан. М., 1930.
- Гуревич Н. М.* Афганистан: некоторые особенности социально-экономического развития. М., 1983.
- Гуревич Н. М.* Внешняя торговля Афганистана в новейшее время. М., 1981.
- Гуревич Н. М.* Государственный сектор в экономике Афганистана. М., 1962.
- Гуревич Н. М.* Межимпериалистическая борьба в Афганистане в период второй мировой войны // Краткие сообщения Института востоковедения АН СССР. Вып. XXXVII. М., 1960.
- Гуревич Н. М.* Проблемы сельскохозяйственного производства в Афганистане // Народы Азии и Африки, № 2, 1979.
- Гуревич Н. М.* Сельское производство // Афганистан: настоящее и прошлое. М., 1982.
- Гуревич Н. М.* Экономическое развитие Афганистана (финансовые вопросы). М., 1966.
- Гуревич Н. М.* Экспортные отрасли экономики Афганистана // Вопросы экономики Афганистана. М., 1963.
- Гуревич. Н. М.* Очерки истории торгового капитала в Афганистане. М., 1967.

- Гурко-Кряжин В. А. Современный Афганистан. М., 1929.
- Гусейнов В., Гончаренко А. Водные ресурсы ЦАР // Центральная Азия. Геополитика и экономика региона. Институт стратегических оценок и анализа, М., 2010.
- Давыдов А. Д. Аграрное законодательство Демократической Республики Афганистан (социально-экономический анализ). М., 1984.
- Давыдов А. Д. Аграрный строй Афганистана. М., 1967.
- Давыдов А. Д. Афганская деревня (сельская община и расслоение крестьянства). М., 1969.
- Давыдов А. Д. Война и проблемы восстановления экономики Афганистана. // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000.
- Давыдов А. Д. Мелкотоварное крестьянское хозяйство в странах Ближнего и Среднего Востока. М., 1989.
- Давыдов А. Д. Некоторые проблемы сельского хозяйства Афганистана // Экономика сельского хозяйства. М., 1963. № 8.
- Давыдов А. Д. О возможных пережитках патронимии в сельской общине Афганистана (крупные единицы землепользования) // Проблемы истории Индии и стран среднего востока. М., 1972.
- Давыдов А. Д. О сельской общине и ее хозяйственном значении в Афганистане (районы с преимущественно таджикским населением) // Вопросы экономики Афганистана. М., 1963.
- Давыдов А. Д. Развитие капиталистических отношений в земледелии Афганистана. М., 1962.
- Давыдов А. Д. Распространение наемного сельскохозяйственного труда в Афганистане // Сельскохозяйственные рабочие в странах Азии и Африки. М., 1969.
- Давыдов А. Д. Социально-экономическая структура деревни Афганистана (особенности эволюции). М., 1976.
- Давыдов А. Д. Традиционный рынок Афганистана (возникновение и модернизация торговых базаров). М., 1999.
- Давыдов А. Д. Черняховская Н. И. Афганистан. М., 1973.
- Давыдов А. Д., Очильдиев Д. Я. СССР и развивающиеся страны (поддержка освободительной борьбы и значение опыта преобразований в советских среднеазиатских республиках на примере советско-афганских отношений). Ташкент, 1984.
- Давыдов А. Д. Афганистан: войны могло не быть (крестьянство и реформы). М., 1993.
- Демократическая Республика Афганистан. Справочник. М., 1981.
- Доклад о человеческом развитии в Центральной Азии. В будущее без барьеров: Региональное сотрудничество в области человеческого развития и обеспечения человеческой безопасности/Региональное бюро ПРООН по странам Европы и Содружества Независимых Государств. М., 2005.
- Дунин С. М. По Афганистану, Пакистану, Индии. М., 1954.

- Духовный В. А., Соколов В. И.* Оценка водных ресурсов Северного Афганистана, их использование и влияние на регион бассейна реки Амударья. Ташкент, 2002.
- СМИ и ИТ за рубежом. Ежегодник. Т. IX–XVIII. Совет ветеранов МИД РФ. М., 2008.
- Ежов Г. П.* Водные ресурсы Афганистана и их хозяйственное использование // Водохозяйственные проблемы стран Азии. М., 1969.
- Ежов Г. П.* Водные ресурсы и проблема национальной безопасности ИРИ. // Ближний Восток и современность. Вып. 22. М., 2004.
- Ежов Г. П.* Наш сосед Афганистан. М., 1965.
- Ежов Г. П.* Политика руководимой экономики в 70-е годы // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 1996.
- Ежов Г. П.* Проблемы восстановления афганской экономики // Афганистан на переходном этапе (сентябрь 2001 — июнь 2002 г.). М., 2002.
- Ежов Г. П.* Развитие экономики Афганистана в период первого пятилетнего плана (1956/57–1960/61) (дисс. канд. экон. н. М., 1968).
- Ежов Г. П.* Советско-афганское экономическое сотрудничество (1978–1987) // Республика Афганистан: опыт и тенденции развития. Ташкент, 1990.
- Ежов Г. П.* Экономическая география Афганистана. М., 1990.
- Жильцов С., Зонн И.* Борьба за воду // Индекс безопасности. М., 2008. Т. 14 № 3(86).
- Емельянова Н. М., Окимбеков У. В.* Трудная жизнь афганской глубинки: экспедиция российских ученых в провинцию Бадахшан // Азия и Африка сегодня. М., 2003. № 10.
- Жмуйда И. В., Морозова М.* «Золотой полумесяц» и Центральная Азия: основные потоки героинового экспансии // Центральная Азия и Кавказ. Швеция, 2002, № 4(22).
- Жмуйда И. В., Морозова М.* Афганская наркоэкспансия: северное и южное направления // Современный Афганистан и сопредельные страны. М., 2011.
- Жмуйда И. В.* Афганские беженцы в Пакистане // Ближний Восток и современность. Вып. 17. М., 2004.
- Жмуйда И. В.* Новое соглашение об афганской транзитной торговле (САТТ) и перспективы пакистано-афганского сотрудничества // Современный Афганистан и сопредельные страны. М., 2011.
- Жмуйда И. В., Морозова М. Ю., Шах Наваз.* Пакистан: экономические диспропорции и региональная политика государства. М., 2007.
- Замараева Н. А.* Пакистано-афганские отношения в региональном измерении // Афганистан и Пакистан: современное состояние и перспективы развития (по материалам рабочего совещания в ИВ РАН 2 апреля 2012 г.), М., 2012.
- Зарипов Ш.* Второй пятилетний план экономического развития Афганистана (1962/63–1966/67) // Проблемы экономики и истории стран Ближнего и Среднего Востока. М., 1966.
- Зарипов Ш.* К вопросу о развитии хлопководства Афганистана. // Ближний и Средний восток. История, экономика. М., 1967.

- Заринов Ш.* Кочевники и полукочевники Афганистана // Афганистан: история, экономика, культура. М., 1989.
- Заринов Ш.* Проблема перевода кочевников и полукочевников Афганистана на оседлость // Актуальные проблемы стран Ближнего и Среднего Востока. История, экономика. М., 1970.
- Заринов Ш.* Производительные силы сельского хозяйства современного Афганистана. Душанбе, 1972.
- Зарубежный Восток и современность. Т. 1. М., 1980.
- Зуев А. Г.* Ситуация в Афганистане: вызовы региональной и международной безопасности // Ближний Восток: проблемы региональной безопасности. М., 2000.
- Ибатуллин С. Р., Ясинский В. А., Мироненков А. П.* Влияние изменения климата на водные ресурсы в Центральной Азии. Отраслевой обзор. Алматы, Август 2009.
- Иванов Ю. М.* Урбанизация и особенности формирования городского пролетариата в развивающихся странах. М., 1985.
- Индия и Афганистан. Очерки истории и экономики. М., 1958.
- Информационно-аналитический бюллетень по экономике Афганистана «Мизан». Центр изучения современного Афганистана (ЦИСА). М., 24.01.2011, № 9.
- Иран, Афганистан и Синьцзян (политико-экономические очерки). М., 1936.
- Казанцев А. А.* Политика стран Запада в Центральной Азии: проекты, дилеммы, противоречия. М., 2009.
- Каландарбеков П.* Крестьянское землевладение в современном Афганистане. М., 1990.
- Каменев С. Н.* Влияние ситуации в Афганистане на экономику Пакистана // Афганистан и Пакистан: современное состояние и перспективы развития (по материалам рабочего совещания в ИВ РАН 2 апреля 2012 г.), М., 2012.
- Каменев С. Н.* Пакистан: особенности экономического развития // Проблемы развития стран современного Ближнего и Среднего Востока (Иран, Пакистан, Турция). М., 1981.
- Каменев С. Н.* Экономическое развитие Пакистана (1947–2012): макроэкономический анализ. М., 2014.
- Камус аглам джаграфи. Кабул, 1948. (На яз. дари).
- Капиталистический рынок сельскохозяйственных и лесобумажных товаров в 70-е годы (краткий справочник). М., 1981.
- Каримов Р.* Конфликтный потенциал в треугольнике Узбекистан – Афганистан – Таджикистан // Центральная Азия и Кавказ. Швеция, 1999. № 3(4).
- Карпов Н. А.* Афганистан. Рынок машин и оборудования развивающихся стран Азии // БИКИ. М., 1989. Приложение № 8.
- Карпов Н. А.* Современные тенденции внешней торговли Демократической Республики Афганистан // Всесоюзный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский конъюнктурный институт МВТ (бюллетень иностранной коммерческой информации). М., 1982.



- Кештманд С. А.* Йаддашт-ха-йе сейаси ва руйдад-ха-йе та'рихи. Дах-ха-йе хэштад. Джилде саввом (Политические мемуары и исторические события. 80-е годы. Третий том). Лондон, 2001. (На яз. дари).
- Кирпенко П. Ф.* Новые пути Афганистана. Киев, 1983.
- Князев А.* Афганистан как источник религиозного экстремизма и терроризма: год 2000-й // Центральная Азия и Кавказ. 2000, № 5(11).
- Конаровский М.* Пути караванов // Вокруг света. М., 1977, № 2.
- Конаровский М. А.* Страна гор и легенд. Очерки об Афганистане. М., 1979.
- Континент партнерства. Ежемесячный информационно-аналитический вестник/Евразийское Экономическое Сообщество. М., апрель — декабрь 2007.
- Коргун В. Г.* Россия и Афганистан // Афганистан в начале XXI века. М., 2004.
- Коргун В. Г.* Афганистан в 20–30-е годы XX в: страницы политической истории. М., 1979.
- Коргун В. Г.* Афганистан на переломном этапе // Афганистан на переходном этапе (сентябрь 2001 — июнь 2002 г.). М., 2002.
- Коргун В. Г.* Афганистан: общая характеристика // Центральная Евразия (Аналитический ежегодник 2005). Швеция, 2006.
- Коргун В. Г.* Афганистан: общая характеристика // Центральная Евразия (Аналитический ежегодник 2006). Швеция, 2007.
- Коргун В. Г.* Афганистан: общая характеристика // Центральная Евразия (Аналитический ежегодник 2007). Швеция, 2008.
- Коргун В. Г.* Афганистан: общая характеристика // Центральная Евразия (Аналитический ежегодник 2008). Швеция, 2009.
- Коргун В. Г.* Афганистан: политика и политики. М., 1999.
- Коргун В. Г.* Вывод войск США/НАТО из Афганистана: проблемы и вызовы // Афганистан и Пакистан: современное состояние и перспективы развития (по материалам рабочего совещания в ИВ РАН 2 апреля 2012 г.), М., 2012.
- Коргун В. Г.* Ислам и государственная власть в Афганистане // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000.
- Коргун В. Г.* История Афганистана. XX век. М. 2004.
- Коргун В. Г.* Поиски мирного решения афганской проблемы // Мусульманское пространство по периметру границ Кавказа и Центральной Азии. М., 2012.
- Коргун В. Г.* Россия и Афганистан: исторические пути формирования образа России в Афганистане. М., 2008.
- Краткий статистический сборник состояния и развития отраслей национальной экономики и социальных служб ДРА. Кабул, 1980.
- Куртов А.* Каспийские транспортные коридоры: соседство экономической целесообразности и политической конъюнктуры // Состояние и перспективы взаимодействия России со странами Центральной Азии и Закавказья. М., 2009.
- Куртов А.* Трансформация внешней политики Туркменистана при новом руководстве страны // Внешние связи стран Прикаспия в условиях глобального кризиса и интересы России. М., 2010.

- Кухтин В. Г.* Проблемы транзита в экономике и политике Афганистана // Вопросы экономики Афганистана. М., 1963.
- Кухтина Т. Н.* Вопрос о подготовке национальных технических кадров в Афганистане // Вопросы экономики Афганистана. М., 1963.
- Кушкеки Б.* Каттаган и Бадахшан. Данные по географии страны, естественно-историческим условиям, населению, экономике и путям сообщения. Ташкент, 1926.
- Лабунцов А. Н.* Геолого-минералогические исследования на Западном Памире и в провинции Бадахшан в Афганистане. Ленинград, 1930.
- Лалетин Ю. В.* Ресурсный потенциал Северного Афганистана, консолидация этнических меньшинств и укрепление элит в этом регионе. М., 2000.
- Лобанов Д.* Демократическая Республика Афганистан: курс на национальное перемирие // Международный ежегодник. Политика и экономика. М., 1987.
- Лобашев А. И.* Сельское население и сельское хозяйство Афганистана в цифрах. М., 1967.
- Лукашевич А. К.* Некоторые аспекты советско-афганского экономического сотрудничества // Специальный бюллетень ИВ АН СССР. М., 1991.
- Маалумат-е эхсояви-е Афганистан (1975–1976) (Статистические данные по Афганистану 1975–1976 гг.). Кабул, 1977. (На яз. дари).
- Магистраль дружбы. Сб. ст. Душанбе, 1965.
- Мамедова Н. М.* Иранские интересы в Афганистане и основные параметры ирано-афганских отношений // Современный Афганистан и сопредельные страны. М., 2011.
- Марсден П.* Талибан: война и религия в Афганистане (пер. с англ.). М., 2002.
- Массон В. М., Ромодин В. А.* История Афганистана. Т. 1–2., М., 1964–1965.
- Материалы государственного плана экономического и социального развития Демократической Республики Афганистан на 1366 год. [март 1987 г. — март 1988 г.]. Т. IV: показатели по капитальным вложениям и капитальному строительству. Кабул, саур 1366 [май 1987].
- Там же, Т. V: балансы и планы распределения продукции. Кабул, хамаль [1366 март 1987].
- Там же, Т. IV–V.
- Махкамов М.* Таджикский Северо-Восток Афганистана. М., 2002.
- Махкамов М.* Развитие военно-политических процессов на территориях, контролируемых «Северным альянсом» // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000.
- Махкамов М.* Экономические отношения Афганистана со странами восточной Европы // Специальный бюллетень ИВАН. М., 1991.
- Махкамов М.* Этнодемографическая ситуация в северо-восточных провинциях Афганистана // Западная Азия: этнополитическая ситуация. М., 1993.
- Махмудов Э. Р.* Развитие транзитных внешнеторговых перевозок в Афганистане // Вопросы экономического развития стран современного Востока. М., 1978.

- Махмудов Э. Р.* Роль государственного и частного секторов в развитии автомобильного транспорта Афганистана // Республика Афганистан: опыт и тенденции развития. Ташкент, 1990.
- Махмудов Э. Р.* Транспорт современного Афганистана (некоторые экономические проблемы). М., 1983.
- Международная финансовая корпорация: годовой отчет 2006.
- Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Алматы, Март 2009.
- Мендельсон Е. С.* Ремесленное производство и торговля в Афганистане (XIX — начало XX в.). Ташкент, 1983.
- Миловлацкий Г. В.* Внутриполитическая ситуация в Афганистане // Пограничник содружества. 1997, № 1.
- Минеральные ресурсы Ирана и Афганистана. М., 1949.
- Мир Гулам Мухаммад Губар.* Афганистан на пути истории (Афганистан дар масир-и тарих). М., 1987. (На яз. дари).
- Морозова М. Ю.* Современная пакистанская деревня. Особенности социально-экономической эволюции. М. 1986.
- Москаленко В. Н.* Пакистан и Афганистан: смена курсов // Афганистан в начале XXI века. М., 2004.
- Мукумджанова Р. М.* Афганистан и государства Центральной Азии // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000.
- Мухаммад Мизанур Рахаман и Олли Варис.* Центральноазиатские воды: Мозаика, составленная из проблем социального, экономического, экологического характера и вопросов осуществления руководства. Хельсинки. б/г.
- Мухаммед Али.* Афганистан. Новый путеводитель. М., 1957.
- Мялковский С.* На дорогах Афганистана. М., 1973.
- Наджибулла Пуян.* Обоснование технико-эксплуатационных параметров выемочного оборудования для механизированной добычи угля в условиях шахт Афганистана (дисс. канд. тех. н. М., 1996).
- Назаров Х.* Социальные движения 20-х годов XX века в Афганистане. Душанбе, 1989.
- Национальные процессы в странах Ближнего и Среднего Востока. М., 1970.
- Национальный доклад Республики Узбекистан по осуществлению «Конвенции Организации Объединенных Наций по борьбе с опустыниванием и засухой (КБО)». Ташкент, 2010.
- Николаева Г. М., Черногаева Г. М.* Водные ресурсы Азии // Ресурсы экономического развития стран Азии и Африки. М., 1979.
- Никонов А. А.* От Амударьи до Гиндукуша. М., 1970.
- Нухович Э. С.* Внешняя политика Афганистана. М., 1962.
- Окимбеков У. В.* Состав, структура и динамика численности населения афганской провинции Бадахшан // Афганистан на переходном этапе. М., 2002.
- Окимбеков У. В.* Земледелие на северо-востоке Афганистана // Ближний Восток и современность. Вып. 17. М., 2003.

- Окимбеков У. В. Экономика Афганистана в постталибский период и некоторые проблемы ее развития // Ближний Восток и современность. Вып. 19. 2003.
- Окимбеков У. В. Братьев по вере в беде не покидают. Исмаилиты и Фонд Ага-хана // Азия и Африка сегодня. М., 2004. № 1.
- Окимбеков У. В. Внешняя торговля Афганистана и проблемы ее развития // Ближний Восток и современность. Вып. 20. М., 2004.
- Окимбеков У. В. Транспортные коммуникации Афганистана и сопредельные страны // Вестник Евроазиатского транспортного союза. Вып. 2. М., 2005.
- Окимбеков У. В. О наркоэкономике Афганистана // Ближний Восток и современность. Вып. 25. М., 2005.
- Окимбеков У. В. Социально-экономическое состояние высокогорных районов афганского Бадахшана // Памирская экспедиция (статьи и материалы полевых исследований). М., 2006.
- Окимбеков У. В. Земельно-водные ресурсы Афганистана и проблемы их использования // Ближний Восток и современность. М., Вып. 30, М., 2007.
- Окимбеков У. В. Экономическое взаимодействие России и Афганистана (некоторые вопросы возможного сотрудничества) // «Россия — Афганистан. Международная научно-практическая конференция». Ч. II. Бердск, 2007.
- Окимбеков У. В. Афганистан. Экономика // Центральная Евразия. Аналитический ежегодник. Швеция, 2007.
- Окимбеков У. В. Национальная валюта Афганистана // Центральная Евразия: национальные валюты. Швеция, 2008.
- Окимбеков У. В. Афганистан. Экономика // Центральная Евразия. Аналитический ежегодник. Швеция, 2008.
- Окимбеков У. В. Афганистан. Экономика // Центральная Евразия. Аналитический ежегодник. Швеция, 2009.
- Окимбеков У. В. Экономика постконфликтного Афганистана: некоторые проблемы развития. 5.11.2008, [www.afghanistan.ru](http://www.afghanistan.ru)
- Окимбеков У. В. Афганистан. Экономика // Центральная Евразия. Аналитический ежегодник. Швеция, 2010.
- Окимбеков У. В. Социально-экономическая ситуация в Афганистане // Ближний Восток и современность. Вып. 41, М., 2010.
- Окимбеков У. В. Транспортные проекты Афганистана и соседние страны: железная дорога // Сибирь и Дальний Восток в долгосрочном развитии интегрированной транспортной инфраструктуры Евразии. М., 2010.
- Окимбеков У. В. Инициативы стран Центральной Азии, Китая и России в сфере строительства трансафганских железных дорог // Формирование образа России в мире в контексте афганского кризиса и создания системы региональной и глобальной безопасности. М., 2010.
- Окимбеков У. В. Сегодня и завтра афганских телекоммуникаций // Азия и Африка сегодня. М., 2011. № 6.
- Окимбеков У. В. Афганистан и сопредельные страны: перспективы сотрудничества в области транспортных коммуникаций // Современный Афганистан и сопредельные страны. М., 2011.

- Окимбеков У. В. Проблемы транзита и совместного использования ресурсов в афгано-пакистанских отношениях // Афганистан и Пакистан: современное состояние и перспективы развития (По материалам рабочего совещания в ИВ РАН 2 апреля 2012). М., 2012.
- Окимбеков У. В. Состояние афганской электроэнергии в постталибский период // Мусульманское пространство по периметру границ Кавказа и Центральной Азии. М., 2012.
- Окимбеков У. В. Военная кампания США и афганская наркоугроза // Формирование образа России в мире в контексте афганского кризиса и создания системы региональной и глобальной безопасности. М., 2012.
- Окимбеков У. В. Состояние и развитие автотранспортной системы постталибского Афганистана // Евразийское пространство: приоритеты социально-экономического развития. Материалы II Международной научно-практической конференции. М., 2012.
- Окимбеков У. В. Афганистан и соседние страны: перспективные железнодорожные связи // Транспортно-промышленный потенциал стран каспийского региона: состояние, проблемы, перспективы интеграции. Т. 1. Комитет Совета Федерации по естественным монополиям. М., 2012.
- Окимбеков У. В. Трансафганские автодороги: состояние и перспективы развития // Евразийское пространство: приоритеты социально-экономического развития. Материалы III-й Международной научно-практической конференции, 12 апреля 2013. М., 2013.
- Окружающая среда и безопасность в бассейне Амударьи. Париж, 2011.
- Пакистанское общество. Экономическое развитие и социальная структура. М., 1987.
- Пашков Е. Пути сообщения Афганистана. М., 1929.
- Пикулин М. Г. Афганистан. Экономический очерк. Ташкент, 1956.
- Пикулин М. Г. Белуджи. М., 1959.
- Пикулин М. Г. и другие. Ремесло и мелкая промышленность Афганистана. Ташкент, 1976.
- Пикулин М. Г. Развитие национальной экономики и культуры Афганистана (1955–1960 гг.). М., 1961.
- Пикулин М. Г. Рашидов, Р. Т. Промышленность и рабочий класс Афганистана (1973–1978 гг.). Ташкент, 1984.
- Питер Марсден. Талибан: война и религия в Афганистане. М., 2002.
- Пишрафти план ва тахлили авзаи иктисади 1956–1961. Кабул, 1961.
- Пишрафти план ва тахлили авзаи иктисади 1965. Кабул, 1966. (На яз. дари).
- Победина М. П. Афганистан // Афганистан, Иран, Турция. Экономико-географический обзор. М., 1961.
- Победина М. П., Смирнов В. П., Цыбульский В. В. Афганистан: географическое положение и природные условия // Экономическая география стран Ближнего и Среднего Востока. М., 1969.
- Поляк А. А. Физическая география Афганистана. М., 1953.
- Поляк А. А. Экономический строй Афганистана. М., 1964.

- Поляков Г. А. Афганистан (Республика Афганистан) // Международный ежегодник. Политика и экономика. М., выпуск 1989.
- Поляков Г. А. Афганистан революционный. М., 1981.
- Приоритетные направления участия Узбекистана в развитии транспортных коммуникаций в Афганистане: проблемы и перспективы. Ташкент, 2010.
- Проект ОБСЕ по транспортным вопросам. Заключительный отчет. Ташкент, декабрь 2007.
- Проект по передаче и торговле электроэнергией «Центральная Азия — Южная Азия» (CASA-1000). Монреаль, Февраль 2011.
- Пуляркин В. А. Афганистан. Экономическая география. М., 1964.
- Пуляркин В. А. Процесс урбанизации в Афганистане. М., 1964.
- Пуляркин В. А. Экономико-географические процессы в сельском хозяйстве развивающихся стран. Анализ исторического опыта Южной Азии. М., 1976.
- Раджабеков Г. Дж. Проблемы восстановления энергетики Афганистана // Афганистан на переходном этапе (сентябрь 2001 — июнь 2002 г.). М., 2002.
- Раджабеков Г. Дж. Экономические проблемы послевоенного восстановления и развития энергетики Афганистана (дисс. канд. экон. н. М., 2002).
- Раджабеков Г. Дж., Расулов С. Р. Современное состояние энергетики Афганистана и проблемы ее восстановления // Вестник Хорогского Университета. Сер. 2, гуманитарные науки. № 2. 2000.
- Рашидов Р. Т. Советско-афганские отношения и их буржуазные фальсификаторы (1978–1983). Ташкент, 1986.
- Рашидов Р. Т. СССР — Афганистан. 70-е годы. Ташкент, 1981.
- Рашидов. Р. Т. Промышленность и рабочий класс Афганистана (1973–1978 гг.). Ташкент, 1984.
- Рейсер М. Г. Афганистан (экономико-географическая характеристика). М., 1946.
- Рейснер И. М. и Ахрамович Р. Т. Наш сосед Афганистан. М., 1956.
- Садриддинов З. Экономическая «помощь» США Афганистану на примере освоения Гильмендской долины // Афганистан. Вопросы истории, экономики и филологии. Ташкент, 1978.
- Сиколев Р. Р. Конституция 2004 г. в контексте афганского конституционализма // Ближний Восток и современность. Вып. 22, М., 2004.
- Сиколев Р. Р. Ориентиры внешнеполитического курса талибов // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000.
- Сиколев Р. Р. Пресса афганской эмиграции. М., 1999.
- Сиколев Р. Р. Становление теократии в Афганистане // Афганистан: проблемы войны и мира. М., 2000.
- Сиколев Р. Р. Талибы (религиозно-политический портрет). М., 2002.
- Сиколев Р. Р. Талибы (религиозно-политический портрет). Изд. 2-е. М., 2004.
- Систани М. А. Монасебат-е арзи ва шивеха-йе бархардабе маселе-йе замин ва аб дар Афганистан (Аграрные отношения в Афганистане). Кабул, 1988. (На яз. дари).

- Слинкин М. Ф.* Афганистан: страна, люди, общество. Симферополь, 1995.
- Слинкин М. Ф.* Афганистан: страницы истории (80–90-е гг. XX в.). Симферополь, 2003.
- Слинкин М. Ф.* Народно-демократическая партия Афганистана у власти: время Тараки — Амина (1978–1979 гг.). Симферополь, 1999.
- Снегов С. Н.* Афганистан // Международный политико-экономический ежегодник. М., 1960.
- Снесарев А. Е.* Афганистан. М., 2002.
- Совещание сторон конвенции по охране и использованию трансграничных водотоков и международных озер: Предварительная оценка состояния трансграничных рек в бассейне Аральского моря и их основных трансграничных притоков. Европейская экономическая комиссия, 4-е совещание. Бонн, 20–22 ноября, 2006.
- Совместное исследование о развитии евро-азиатских транспортных связей. (Подготовлено в рамках проекта, финансируемого по линии Счета развития Организации Объединенных Наций «Наращивание потенциала путем сотрудничества в развитии наземных и наземно-морских межрегиональных транспортных связей»). Нью-Йорк и Женева, 2008.
- Современная историография стран Зарубежного Востока. Роль традиционных институтов в историческом развитии народов Востока. М., 1976.
- Современный Афганистан. М., 1960.
- Соколов-Страхов К. И.* В горных долинах Афганистана. М., 1930.
- Соколов-Страхов К. И.* В Афганистан. М., 1932.
- Соколов-Страхов К. И.* Гражданская война в Афганистане. 1928–1929. М., 1931.
- Спольников В. Н.* Афганистан. Исламская оппозиция. Истоки и цели. М, 1990.
- Станишевский А.* Афганистан. Социально-экономический очерк. М., 1940.
- Стратегия развития малой гидроэнергетики Республики Таджикистан. Министерство энергетики и промышленности Республики Таджикистан. Душанбе, Декабрь 2007.
- Сыроежкин А. Н., Федосов В. С., Милушин В. А.* Афганистан // Международный ежегодник. Политика и экономика. М., 1961.
- Табаке-йе каригар-е Афганистан (Рабочий класс Афганистана). Кабул, 1982. (На яз. дари).
- Твердые полезные ископаемые Афганистана. М., 1978.
- Темирханов Л.* Восточные пуштуны в новое время: (этносоциальная характеристика). М., 1984.
- Теплинский Л. Б.* 50 лет советско-афганских отношений 1919–1969. М., 1971.
- Теплинский Л. Б.* Афганистан: экономика и политика // Международный ежегодник. Экономика и политика. М., 1967.
- Теплинский Л. Б.* История советско-афганских отношений (1919–1987 гг.). М., 1988.
- Теплинский Л. Б.* Советско-афганские отношения 1919–1960 гг. Краткий очерк. М., 1961.

- Теплинский Л. Б.* СССР и Афганистан: 1919–1981. М., 1982.
- Толитов Ф.* Геополитический пат в Афганистане // Центральная Азия и Кавказ. Швеция, 2000, № 6(12).
- Торговые отношения СССР со странами Востока. М., 1938.
- Тюльпанов С. И.* Экономические и политические проблемы новых суверенных государств. Л., 1964.
- Умнов А. Ю.* Социально-политическое развитие Афганистана и национальный вопрос // Национальный вопрос в странах Востока. М., 1982.
- Филиппов А. В.* Трудный путь в будущее: афганские встречи, репортажи и заметки разных лет. М., 1989.
- Фредерик Стар.* Стратегии развития и продовольственной безопасности в горных районах Центральной Азии. Душанбе 2005.
- Фридберт Пфлогер.* Новая эра энергетического империализма. Европа должна научиться у Китая побеждать // Международная политика, М., май — июнь, 2010.
- Халилулла Ведад.* Восстание и правление эмира Хабибулла-хана Бача-и Сакао (январь — октябрь 1929 г.) в Афганистане. М., 1996.
- Хачиев Г.* Страны Центральной Азии в цифрах. Ташкент, 2006.
- Хашимбеков Х.* Узбеки Северного Афганистана. М., 1994.
- Хашимбеков Х.* Узбекское население Афганистана (расселение, численность, социальная и политическая ситуация) // Западная Азия: этнополитическая ситуация. М., 1993.
- Ходжаев М. Н.* Сотрудничество СССР и республики Афганистан в области энергетики // Афганистан: история, экономика, культура. М., 1989.
- Черняховская Н. И.* Развитие промышленности и положение рабочего класса Афганистана. М., 1965.
- Черняховская Н. И.* Экономические позиции империалистических держав в современном Афганистане // Вопросы экономики Афганистана. М, 1963.
- Чинталан М.* Чехословацко-афганские отношения (история и современность) // Специальный бюллетень ИВ АН СССР. М., 1991, № 6(277).
- Шаринов У. З.* Экономические связи Демократической Республики Афганистан и стран — членов СЭВ // Афганистан: экономика, политика, история. М. 1984.
- Шаринов У. З.* Экономическое проникновение ФРГ в Афганистан // Актуальные проблемы стран Ближнего и Среднего Востока: история, экономика. М., 1970.
- Шульц В. Л.* Реки Афганистана. М., 1968.
- Эволюция восточных обществ: синтез традиционного и современного. М., 1984.
- Эйзелен, Макс.* Неизведанный Гиндукуш. М., 1967.
- Экономический обзор за 1964–65 гг. Исследовательско-статистический отдел министерства планирования. Кабул, август 1965.
- Энергетические проблемы стран Центральной Азии. Отчет № 133. Доклад «Крайсис Груп Азия». Брюссель, 24 мая, 2007.



- Яновский Г. М.* Угольная промышленность Афганистана (из материалов заграничной командировки). М., 1957.
- Яшкин В. А.* Основные сдвиги в экономической структуре развивающихся стран. М., 1982.
- 1385 National Budget. Budget Department Ministry of Finance. 2006.
- A Nation on the Line. The Story of the Afghan Wireless Communication Company. Telephone Systems International, Inc., 2002.
- Abbas Maleki.* Iran – Pakistan – India Pipeline: Is it a Peace Pipeline? – Center for International Studies Massachusetts Institute of Technology. September 2007.
- Achievement of April revolution in Afghanistan. Kabul, 1984.
- Adam Pappas.* Trade Promotion in Afghanistan: Roles for Infrastructure and Institutions. Policy Options for State-building in Afghanistan. 24 April 2009.
- Adam W.* Das scheitern am Himdukusch: Afghanistan ist nicht zu unterjochen. Stuttgart.
- Adamec L. W.* Historical and Political Gazetteer of Afghanistan. Badakhshan province and Northeastern in Afghanistan. Graz, 1972.
- Adamec L. W.* Historical and Political Gazetteer of Afghanistan. Farah and South-western Afghanistan. Graz, 1973.
- Adamec L. W.* Historical and political Gazetteer of Afghanistan. Kandahar and South-Central Afghanistan. Graz, 1980.
- Adamec L. W.* Historical and political Gazetteer of Afghanistan. Kabul and South-eastern Afghanistan. Graz, 1985.
- Addiction, Crime and Insurgency. The Transnational Threat of Afghan Opium 2009, UN Office on Drugs and Crime (UNODC).
- Afghanistan – Relief & Rehabilitation. ASAF-21 Appeal (Revision 2). Geneva, 24 October 2002.
- Afghanistan and Central Asia: Priorities for Reconstruction and Development ICG Asia Report N° 26, 27 November 2001.
- Afghanistan Clean Energy Program. Bamiyan Mission Field Assessment (April 29 – May 5, 2010). Report on Topchi Mini Hydro (Bamyan) Survey. Afghanistan Clean Energy Program (ACEP), April 2010.
- Afghanistan CSO Population data 1389 (2010–11). Kabul, 2011.
- Afghanistan Energy Supply Has Increased but an Updated Master Plan is Needed and Delays and Sustainability Concerns Remain/Special Inspector General for Afghanistan Reconstruction, AUDIT-10–4 Energy Sector. January 15, 2010.
- Afghanistan Food Security Outlook. July to December 2009.
- Afghanistan Human Development Report 2011. The Forgotten Front: Water Security and the Crisis in Sanitation.
- Afghanistan in 2006: A Survey of the Afghan People. Kabul, 2006.
- Afghanistan in Perspective. An Orientation Guide/Defense language Institute Foreign Language Center, 2008.

- Afghanistan National Development Strategy 1387–1391 (2008–2013). A Strategy for Security, Governance, Economic Growth & Poverty Reduction.
- Afghanistan Opium Survey 2004. UNODC. November 2004.
- Afghanistan Opium Survey 2007. UNODC, August 2007.
- Afghanistan Opium Survey 2010. UNODC, December 2010.
- Afghanistan Opium Winter Rapid Assessment 2011 (Phase 2). UNODC, 2011.
- Afghanistan Reconstruction. Deteriorating Security and Limited Resources Have Impeded Progress; Improvements in U. S. Strategy Needed. United States General Accounting Office. Report to Congressional Committees. June 2004.
- Afghanistan Statistical Yearbook 2008–2014.
- Afghanistan Transport Sector Review. Civil Aviation Sector/Report on Airport Development including investment plan for airports.
- Afghanistan. 2010 Humanitarian Action Plan. United Nations. OCHA, 2010.
- Afghanistan. Development in brief. London, 1958.
- Afghanistan. Key Issues for Congressional Oversight United States Government Accountability Office. Report to Congressional Committees. April 2009.
- Afghanistan. National Human Development Report 2004. Security with a Human Face: Challenges and Responsibilities. United Nations Development Programme 2004.
- Afghanistan. National Livestock Census. Interim report. Food and agriculture organization of the United Nations, 2003.
- Afghanistan. Present state of transport infrastructure. Infrastructure Development institute, Tokyo, 2002.
- Afghanistan. Transitional Assistance Program (TAPA). Kabul, 2003.
- Afghanistan: Andkhoy – Qaisar Road Project. Asian Development Bank. Project Number: 37075, Loan Number: 2140-AFG, December 2010.
- Afghanistan: Preparing the National Power Transmission Grid Project. Asian Development Bank, Project Number: 37118–01, Final Report. Prepared by: *Michael Breckon*, et al. Maunsell Ltd. Auckland, New Zealand In association with Afghan Engineering Consultants. Kabul, January 2006.
- Afghanistan: State Building, Sustaining Growth, and Reducing Poverty. A Country Economic Report N 29551-AF. Document of the World Bank. September 9, 2004.
- Afghanistan: Subnational Administration in Afghanistan (In Two Volumes). Vol. I: Assessment and recommendations for Action Afghanistan Research and Evaluation Unit, and the Poverty Reduction and Economic Management Sector Unit South Asia Region (Document of the World Bank) Report No. 28435-AF. April 1, 2004.
- Afghanistan: transitional assistance programme (January 2003 – March 2004). UN, New York and Geneva, December 2002.
- Afghanistan's environment 2008. UN Environment Programme, 2008.
- Afghanistan's Millennium Development Goals Report 2005.

- Afghanistan's other neighbors: Iran, Central Asia and China. Conference Report. Organized by the American Institute of Afghanistan Studies and the Hollings Center for International Dialogue Istanbul, Turkey, July 24–26, 2008.
- Afghanistan's Transport Sector: On the Road to Recovery. Kabul, 2002.
- Agricultural Commodity Price Bulletin (Year 4: Volume 5). Ministry of Agriculture, Irrigation and Livestock General Department of Policy and Planning Marketing, Economics and Statistics Division. Kabul, 13 May 2008.
- Agriculture Prospects Report. Policy and Planning Department Marketing, Economics and Statistics Division, Ministry of Agriculture, Irrigation and Livestock. Kabul, 23 May 2009.
- Agri-Food Past, Present & Future Report. Afghanistan. Canada, February 2007.
- AKF Annual Reports 2000–2001.
- Ali Biniaz*. Prospects of Energy Cooperation between Iran and India: Case of the IPI Pipeline // International and Regional Security Dynamics. Indian and Iranian Perspectives. Institute for Defence Studies and Analyses, New Delhi, 2009.
- Ali Mohammad*. Progressive Afghanistan. Lahore, 1933.
- Andrew C. Kuchins, Thomas M. Sanderson*. The Northern Distribution Network and Afghanistan: Geopolitical Challenges and Opportunities. Center for Strategic and International Studies, Washington, January 2010.
- Andrew Small*. China's Caution on Afghanistan — Pakistan // The Washington Quarterly. July 2010.
- Anna Paterson*. Understanding Markets in Afghanistan: A Study of the Market in Second-hand Cars. Case Study. Afghanistan Research and Evaluation Unit. Series. 2005.
- Anne Evans, Nick Manning, Yasin Osmani, Anne Tully and Andrew Wilder*. A Guide to Government in Afghanistan. World Bank, 2004.
- Area Handbook for Afghanistan. Washington, 1973.
- Assessment Report of Kabul City: Distribution Transformers by Voltage Rating. Afghan Energy Information Center. April 2010.
- Astri Suhrke* (team leader), *Kristian Berg Harpviken, Are Knudsen, Arve Ofstad, Arne Strand*. Peacebuilding: Lessons for Afghanistan. Chr. Michelsen Institute Development Studies and Human Rights Report, 2002.
- Background Paper for UNDP Programme 1972–1976 by B. Jorn Olsen, Resident Representative. Kabul, 1971.
- Barnett R. Rubin, Abby Stoddard, Humayun Hamidzada, Adib Farhadi*. Building a New Afghanistan: The Value of Success, the Cost of Failure. A Project of the Conflict Prevention, Recovery and Peacebuilding Program Center on International Cooperation. New York University in cooperation with CARE, March 2004.
- Barnett R. Rubin, Humayun Hamidzada, Abby Stoddard*. Afghanistan 2005 and Beyond. Prospects for Improved Stability Reference Document. Netherlands Institute of International Relations. 2005.
- Bhabahi S. G.* Afghanistan: Politics, Economics and Society (Revolution, Resistance, Intervention). Colorado, 1986.

- Bob Rout.* Water Management, Livestock and the Opium Economy. How the Water Flows: A Typology of Irrigation Systems in Afghanistan. Afghanistan Research and Evaluation Unit Issue Paper Series. June 2008.
- Bruce Girard, Jo van der Spek.* The Potential for Community Radio in Afghanistan. Report of a fact-finding mission to Afghanistan October 5 to 22, 2002.
- Building Fiscal Infrastructure in Post-Conflict Societies. United States Agency for International Development, 2007.
- Büscher H., Assad M. N., Bergner H.* Betriebswirtschaftliche Probleme in afghanischen Industrieunternehmen. Hain, 1977.
- Büscher, Horst.* Die Industriearbeiter in Afghanistan. Eine Studie zur gesellschaftspolitischen Problematik sozial schwacher Bevölkerungsschichten in Entwicklungsländern. Glan, Hain, 1969.
- Capacity Development for Irrigation and Water Resources Management. Asian Development Bank, December 2008.
- CAPS Monthly Country Report: 1-st September to 30-th September 2009. Centre for Conflict and Peace Studies. Kabul, 2009.
- Clifford M. L.* The land and the people of Afghanistan. Philadelphia, New York, Lippincott, 1962.
- Clinton Watts.* Indicators of NGO Security in Afghanistan. December 14, 2004.
- Commodity trade statistics. N. Y., 1982.
- Country of Origin Information Report. Afghanistan. UK Border Agency. London, 8 April 2010.
- Country Strategy Paper. Afghanistan 2003–2006. European Commission, 11 February 2003.
- Country Synthesis Report on Urban Air Quality Management. Afghanistan, Discussion Draft, December 2006.
- Cynthia Clapp-Wincek, Emily Baldwin.* The Helmand Valley Project in Afghanistan. A. I. D. Evaluation Special Study № 18. U. S. Agency for International Development, 1983.
- Da Afghanistan Bank. Annual Economic and Statistical Bulletin 1387 (2008–2009). Kabul, 2009.
- David Temple.* The Iran-Pakistan-India Pipeline // The Intersection of Energy and Politics. Institute of Peace and Conflict Studies, New Delhi, 2007.
- Deteriorating Security and Limited Resources Have Impeded Progress; Improvements in U. S. Strategy Needed. United States General Accounting Office. Report to Congressional Committees. June 2004.
- Disarmament and Reintegration in Afghanistan. International Crisis Group, Asia Report № 65, 30 September 2003.
- Document of The World Bank (For Official use only). Report No: T7627-AF. Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million (US\$105 million Equivalent) to the Islamic Republic of Afghanistan for an Emergency Power Rehabilitation Project. Energy & Infrastructure Unit South Asia Region. May 28, 2004.
- Doing Business in Afghanistan: A Country Commercial guide for U. S. Companies. 2006.

- Draft of Main Aspect of Socio-economic Development for Years 1365–1369 HS (1986–1991). Kabul, 1986.
- Dupree. L.* Afghanistan. Princeton, 1973.
- Dupree L.* Afghanistan in the 1970s. Ed. N. Y., 1974.
- Economic Bulletin for Asia and the Far East. № 3, 1971.
- Economic Survey of Asia and the Far East, 1955. Bangkok, 1956.
- Economic Survey of Asia and the Far East, 1957. Bangkok, 1958.
- Economic Survey of Asia and the Far East, 1969. Bangkok, 1970.
- Economic Survey of Asia and the Far East, 1970. Bangkok, 1971.
- Economic, development and humanitarian aspects of the Afghan crisis. Background paper prepared by the services of the European Commission on the basis of information available on September 27th, 2001.
- Energy Sector Strategy 1387–1391 (2007/08–2012/13). Pillar III, Infrastructure. Kabul, 2008.
- Environmental Assessment of the Jalalabad – Asmar Road Rehabilitation Project A part of the Afghanistan Rehabilitation of Economic Facilities and Services (REFS) Program Contract 306-C-00-02-00500-00. The Louis Berger Group, Inc. Washington, DC. 2007.
- E-Services through Post Offices in Afghanistan. A development cooperation project of Government of Islamic Republic of Afghanistan, Government of India, International Telecommunication Union and Universal Postal Union. Prepared by International Telecommunication Union (Telecommunication Development Bureau) and Development Cooperation Directorate International Bureau-Universal Postal Union. July 2008.
- European Commission. External Relations Directorate General Directorate Asia (Except Japan and Korea) Unit H.4 – Pakistan, Afghanistan, Bangladesh, Sri Lanka, Maldives. National Indicative Programme of European Community Support 2005–2006. Afghanistan.
- Factsheet of Human Development Report 2009: Afghanistan ranked 181 out of 182 countries – UNDP, October 5, 2009.
- Feasibility Study for the Development of a Gas Fired Thermal Power Facility in Sheberghan. Advanced Engineering Associates International, Afghanistan Energy Assistance Project AEAI Project N. 1101 Consolidated Report. June 2005.
- Fox, Ernest F.* Travels in Afghanistan 1937–38. N. Y., 1943.
- Frederick Starr.* S. U. S. Afghanistan Policy: It's Working. Central Asia – Caucasus Institute, Paul H. Nitze School of Advanced International Studies. Johns Hopkins University. October 2004.
- Fry, Maxwell J.* The Afghan economy. Money, finance and critical constraints to economic development. Leiden, Beill, 1974.
- Frydoon Shairzai, Ghulam Farouq, Richard Scott.* 1975 Economic Survey of the Helmand Valley. USAID/Kabul, 1975.
- Geology and mineral resources of Afghanistan. Kabul, 1973.
- Geopolitics of Development: A Study of the impact of IPI Pipeline on Regional Development. Geopolitical Quarterly. Tehran, 2009, Vol. 5, № 3.

- Ghaus A. S.* The fall of Afghanistan: An insider's account. Washington, 1988.
- Ghulam Faroug.* Socio-Economic Aspects of Land Settlement in Helmand Valley, Afghanistan. American University of Beirut. June 1975.
- Golam Monowar Kamal.* River basins and Watersheds of Afghanistan. Afghanistan Information Management Service (AIMS). Kabul, May 10, 2004.
- Grötzbach. E.* Afghanistan: eine geografische landeskunde. Hein, 1990.
- Grötzbach. E.* Kulturgeographischer Wandel in Nordost – Afghanistan seit dem XX jahrhunder. Hein, 1972.
- Gupta B. S.* Superpower détente and future of Afghanistan. New Dehli, 1990.
- Helmand Initiative Joint Strategy Development. Helmand Planning group, Second draft. Islamabad, 2000.
- Helmand Initiative Socio-economic Survey. United Nations for Human Settlements Habitat on behalf of United Nations Development Programme and the Helmand planning Group. Agency Coordinating Dody for Afghan Relief Survey Unit. Peshawar, April 2000.
- Helmand River Basin soil and water survey study report. Part I. Prepared be the Government of Afghanistan and The United States Agency for International Development. Kabul, 1976.
- Helmand – Arghandab Valley Irrigation System. A change Assessment: 1973–1990. Prepared by Development Alternatives, Inc. and Earth Satellite Corporation. February 1993.
- Helping Afghan Farmers Organization (HAFO). Narrative Report for Project LAG-I-99-00017-00. Integrated Water and Coastal Resources Management in Nad-i Ali and Marja Districts, Helmand Province, Afghanistan. Kabul, 2003.
- Hill International, INC. Evolution of Investment Options for the Development of Oil and Gas Infrastructure in Afghanistan. October 9, 2004. Task 4: Kabul-Sheberghan Gas Pipeline.
- Human rights and reconstruction in Afghanistan. The Center for Economic and Social Rights. N. Y., April 2002.
- Ian S. Livingston, Heather L. Messera, Michael O'Hanlon and Jeremy Shapiro.* Afghanistan Index. Tracking Variables of Reconstruction & Security in Post-9/11 Afghanistan. Washington, November 20, 2009.
- Ian S. Livingston, Heather L. Messera, Michael O'Hanlon and Jeremy Shapiro.* Afghanistan Index. Tracking Variables of Reconstruction & Security in Post-9/11 Afghanistan. Washington, October 4, 2010.
- In Brief: Afghanistan slipping down UN human development index. IRIN, October 5, 2009.
- Initial Survey of the Middle Helmand Irrigated Agricultural Production Systems. Report of a Mission to Lashkargah – Helmand, Kabul, 2003.
- Investment Horizons: Afghanistan. An Analysis of Foreign Direct Investment. Costs and Conditions in Four Industries. World Bank Group, April 2005.
- Islamic Republic of Afghanistan, Ministry of Finance. National Budget 1390.

- Islamic Republic of Afghanistan: Interim Poverty Reduction Strategy Paper. IMF Country Report No. 06/194, International Monetary Fund, Washington, D. C. May 2006.
- Islamic Republic of Afghanistan: Multitranchise Financing Facility for the Energy Sector Development Program. North East Power System 220 kV Transmission Line: Kunduz — Taloqan. Prepared by Da Afghanistan Breshna Sherkat (DABS), Islamic Republic of Afghanistan. (Draft for Consultation). ADB, November 2008.
- Islamic Republic of Afghanistan: Preparing the Natural Gas Development Project. Asian Development Bank, Technical Assistance Consultant's Report. Project Number: 37085. 31 December 2007.
- Islamic State of Afghanistan: Rebuilding a Macroeconomic Framework for Reconstruction and Growth. International Monetary Fund Country Report No. 03/299. Washington, September 2003.
- John Bennett, Jane Alexander, Douglas Saltmarsh, Rachel Phillipson, Peter Marsden.* Country Programme Evaluation. Afghanistan, Department for International Development Evaluation Report EV696. London, May 2009.
- John F. Shroder and Abdul Tawab Assifi.* Afghan Mineral Resources and Soviet Exploitation. Afghanistan: The Grate Game Revisited. N. Y., 1987.
- John Foster.* A Pipeline through a troubled land: Afghanistan, Canada and the new great energy game // Foreign Policy. Vol. 3, No. 1. Washington, June 19, 2008.
- Jon Bennett, Jane Alexander, Douglas Saltmarsh, Rachel Phillipson, Peter Marsden.* Country Programme Evaluation Afghanistan, Department for International Development Evaluation Report EV696, May 2009.
- Kabul City Medium-Voltage Distribution System: Assessment Report. Afghan Energy Information Center. January 2010.
- Kai Wegerich.* Hydro-hegemony in the Amu Darya basin.
- Kakar. H. K.* Government and society in Afghanistan. London, 1979.
- Ken Zita.* Afghanistan Telecom Brief. U. S. Trade and Development Agency South Asia Communications Infrastructure Conference, New Delhi, India — April 21–23, 2004.
- Kimberly Marten.* Warlordism in Comparative Perspective // International Security, Vol. 31, No. 3 (Winter 2006/07).
- King, Peter.* Afghanistan cockpit in High Asia. N. Y., 1966.
- Klemm W., Shobair S.* The Afghan part of Amu Darya Basin. Impact of irrigation in Northern Afghanistan on water use in the Amu Darya Basin. FAO, 2010.
- Larry Wentz, Frank Kramer, and Stuart Starr.* Information and Communication Technologies for Reconstruction and Development Afghanistan Challenges and Opportunities. Center for Technology and National Security Policy National Defense University. Washington, DC. January 2008.
- Lloyd Baron, David Levintow.* Sector Analysis Helmand — Arghandab Valley Region. February 1973.
- Lloyd I. Z. Baron.* The Water Supply Constraint: An Evaluation of Irrigation Projects and their Role in the Development of Afghanistan. Montreal, 15 March 1975.

- Lowell Dittmer*. Central Asia and the Regional Powers // China and Eurasia Forum Quarterly, Volume 5, No. 4 (2007).
- Mahalingam S.* Role of Co-operative Organizations in Developing Tribal Economy: (A Study of LAMP Tribal Co-operative). New Dehli, 1990.
- Malik Mortaza and Hashim Rayek*. Rehabilitation of the Helmand Valley Irrigation and Drainage System and Information about Kajaki Power Plant and the Completion of Kajaki Gates and Spillway Construction Project. Kabul, 2002.
- Martha Brill Olcott*. International Gas Trade in Central Asia: Turkmenistan, Iran, Russia and Afghanistan. The Program on Energy and Sustainable Development at Stanford University. Working Paper № 28, May 2004.
- Matthew King and Benjamin Sturtewagen*. Making the Most of the Afghanistan's River Basins. Opportunity for Regional Cooperation. New York, 2010.
- Megan E. Liaboe*. Afghanistan and the Search for a Sustainable Economy. The Project on International Peace and Security (PIPS), Department of Government. The College of William and Mary. 2010.
- Michael E. O'Hanlon Adriana Lins de Albuquerque*. Afghanistan Index. Tracking Variables of Reconstruction & Security in Post-Taliban Afghanistan. 2005.
- Mildred Caudill*. Helmand — Arghandab Valley. Yesterday, Today, Tomorrow. Lashkar Gah, Afghanistan. 1969.
- Ministry of Communications (MoC) Five-Year Development Plan 1384–1389 (2005–2009). Kabul, 13 August 2005.
- Ministry of Water & Power, Afghanistan. Project AFG 03170 Power Sector Master Plan Update. Appendix E Environmental and Social Aspects, Draft Final Report. 13 October 2003.
- M–Money Channel Distribution Case — Afghanistan. Roshan M-Paisa. International Financing Corporation, World Bank Group.
- Mohamad Elhage, Mitra Farahbaksh, Jaroslaw Wieczorek, Justin Tyson, Magnus Saxegaard*. Islamic Republic of Afghanistan: Selected Issues. International Monetary Fund. Washington, D. C. January 30, 2008.
- Mohammad S. Sharifi*. Electric Residential Load Growth in Kabul City-Afghanistan for Sustainable Situation. A thesis presented to the faculty of the Russ College of Engineering and Technology of Ohio University In partial fulfillment of the requirements for the degree Master of Science. November 2009.
- Murad A. Asiel*. Lashkar Gah Household Survey a Demographic and Econometric Analysis. Kabul, 1349.
- Nägler, Horst*. Privatinitiative beim industrieaufbau in Afghanistan. Düsseldorf, 1971.
- National Indicative Programme of European Community Support 2005–2006, Afghanistan.
- NATO. Afghanistan Report 2009.
- Natural Resource Management. Investment Programme. Submission to the Ministry of Finance for the SY 1382–1384 National Development Budget. March 12, 2003.
- Natural Resources Management Public Investment Programme. Kabul 2003.
- New, Eric*. A Short Walk in the Hindu Kush. London, 1961.



- Nick Cullather*. From New Deal to New Frontier in Afghanistan: Modernization in a Buffer State. Working Paper №6. New York University, August 2002.
- Nicklas Norling*. First Kabul Conference on Partnership, Trade and Development in Greater Central Asia. Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program. Conference Report April 2006.
- Nicole Kranz, Antje Vorwerk, Eduard Interwies*. Transboundary river basin management regimes: the Amu Darya basin case study. Ecologic/Institute for International and European Environmental Policy, Report of the New Water project – New Approaches to Adaptive Water Management under Uncertainty. 2005.
- Noor ul Haq, Muhammad Nawaz Khan*. Iran – Pakistan Peace Pipeline. Islamabad, 2010.
- Noorzoy M. S.* Planning and Growth in Afghanistan. World Development, 1976, Vol. 4, No 9.
- Oliver R. de Baer*. Afghanistan interlude. London, 1957.
- Owens G. P.* 1970 Farm Economic survey. Helmand and Arghandab Valley of Afghanistan. Kabul, 1971.
- Pertaining to the first Afghan Hydrocarbon Bidding Round 2009.
- Peter Dahl Thruelsen*. Tribal Elders, the Taliban, NATO, and Locally Brokered Peace Deals in Afghanistan. Royal Danish Defence College. Copenhagen, April 2007.
- Peter Meisen, Parnijan Azizy*. Rural Electrification in Afghanistan. How do we electrify the villages of Afghanistan? March 2008.
- Potential and Prospects for Regional Energy Trade in the South Asia Region. Energy Sector Management Assistance Program and the South Asia Regional Cooperation Program Formal Report 334/08. Washington, March 2008.
- Power Sector Strategy for the Afghanistan National Development Strategy (With Focus on Priorization). Draft Power Sector Strategy for ANDS, April 15, 2007.
- Ralph Peters*. The Culture of Future Conflict. *Parameters*, Winter 1995–96.
- Raphy Favre, Golam Monowar Kamal*. Watershed Atlas of Afghanistan. First Edition, Working Document for Planners. Kabul, January 2004.
- Raymond A. Millen*. Afghanistan: Reconstructing a Collapsed State. April 2005.
- Rebuilding Afghanistan's Agriculture Sector. Asian Development Bank. April 2003.
- Recommended Strategy for Conflict Resolution of Competing High Pasture Claims of Settled and Nomadic Communities in Afghanistan. United Nations Environment Programme, 2009.
- Rehabilitation needs Assessment for the Middle Helmand Irrigated Agriculture System. USAID's Rebuilding Afghanistan's Agricultural Markets Program. 2004.
- Report on Assessment of National Procurement Systems Common Benchmarking and Assessment Methodology (based on OECD/DAS/World Bank Indicators). Procurement Policy Unit (PPU), Ministry of Finance (MoF), Kabul, September 2007.
- Report on Development of Helmand Valley. Afghanistan. Washington, D. C. 1956.

- Report on the Site Selection for the Permanent Administrative Center of the Helmand Valley Authority. U.S. Technical Cooperation Service to Afghanistan. 1953.
- Rhein, Eberhard und Ghaussy A. Gh.* Die wirtschaftliche entwicklung Afghanistans 1880–1965. Opladen, Leske, 1966.
- Richard B. Scott.* DAI/Afghanistan: Drainage Rehabilitation Project Helmand Valley, Afghanistan. For contract period 11 October 2002–30 January 2003. Prepared for Development Alternatives, Inc (DAI). Lashkar Gah, May 2003.
- Richard B. Scott.* End of Assignment Report. Alternative Income Project. 19 November 2004 to 31 January 2005.
- Richard B. Scott.* Helmand Irrigation Rehabilitation. Final Report. Contract Work Period: 1 December 1998–31 March 1999.
- Richard B. Scott.* The North Shamalan: A Survey of Land and People, Helmand Valley, Afghanistan. USAID/Afghanistan, August 1971.
- Richard B. Scott.* Tribal and Ethnic groups in the Helmand Valley. Occasional Paper # 21. Afghanistan Council, New York, 1980.
- Richard B. Scott.* Trip Report and Outline of d Strategy Paper for Central Helmand Irrigation System, Afghanistan. Chemonics International Inc. 13 February to 8 March 2004. Rebuilding Agriculture Markets in Afghanistan Project.
- Rubin B. R.* The Fragmentation of Afghanistan: State Formation and Collapse in the International System. New-Haven, 1995.
- Saba, D. S., Najaf, M. E., Musazai, A. M., and Taraki, S. A.* Geothermal Energy in Afghanistan: Prospects and Potential. Kabul, 2004.
- Safdar Sial.* IPI Energy Security & Strategic Conflicts/Pakistan Institute for Peace Studies, 2007.
- Saleh Keshawarz M.* Rapid Assessment of Water Sector – Afghanistan. A Report Submitted to United States Agency for International Development, University of Hartford. May 2002.
- Schurman. H. E.* The Mongols of Afghanistan an ethnography of the moghols and related peoples of Afghanistan. Mouton, 1962.
- Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. A Government/International Agency Report, Prepared for International Conference, March 31 – April 12004. Kabul, March 17, 2004.
- Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Telecommunications Technical Annex, Report prepared by Charles Kenny (World Bank) in close coordination with the Ministry of Communications. Kabul, January 2004.
- Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Transport Technical Annex, Report annex was prepared by *Mohiuddin Alamgir, Natin Patel, V. N. Gnanathurai, Hideaki Iwasaki, Munawar Alam, Salim M. Qayum, Ravi Khera, and Mohammad Rasooli* from the Asian Development Bank. Kabul, January 2004.
- Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Power sector Technical Annex (*Julie M. Fraser* (World Bank), *Chi Nai Chong* (ADB), *Pedro E. Sanchez* (World Bank), *Anthony Sparkes* (World Bank),

- Axel Werner* (Ministry of Water and Power), *Eugene McCarthy* (Ministry of Finance). Kabul, January 2004.
- Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Natural Resource Technical Annex (Annex was put together in partnership with both Ministries of Agriculture and Irrigation by *Allan Kelly* (ADB), *Nassim Jawad* (ADB), *Frank Peacock* (ADB) and *Arnaud Cauchois* (EC). Kabul, January 2004.
- Securing Afghanistan's Future: Accomplishments and the Strategic Path Forward. Oil and Gas Technical Annex (Annex was put together by *Akin O. Oduolowu*, Lead Energy Specialist, Oil and Gas Policy Division (World Bank). Pillar 2 work was coordinating by *Moinuddin Alamgir* (ADB) and *Alain Loccusul* (World Bank). Kabul, January 2004.
- Seth G. Jones*. Counterinsurgency in Afghanistan. RAND National Defense Research Institute, 2008.
- Shah S. M.* Afghan general and commercial directory. Karachi, 1948/49.
- Shahrani M. Nazif Mohib*. The Kirghiz and Wakhi of Afghanistan: adaptation to frontiers. London, 1979.
- Sheberghan Gas Field Development Project (SGFDP). Preliminary Roadmap Report. Advanced Engineering Associates International, Inc. (AEAI). Washington, April 18, 2010.
- Sheberghan Gas Field Development Project, Risk Analysis Report. May 23, 2010.
- Shebonti Ray Dadwal*. Iran-India Energy Relations: Towards a Larger Asian Framework — International and Regional Security Dynamics. Indian and Iranian Perspectives. Institute for Defence Studies and Analyses, New Delhi, 2009.
- Sheldon Himelfarb*. Can You Help Me Now? Mobile Phones and Peacebuilding in Afghanistan. United States Institute of Peace, Special Report 259. November 2010.
- Shinwar to Dur Baba Road Strategic Reconstruction Project. Nangarhar, Afghanistan. Environmental Assessment. Kabul, 2008.
- Siddiq M. Noorzoy*. Long-Term Soviet Economic Interests and Policies in Afghanistan. Afghanistan: The Grate Game Revisited. New York, 1987.
- Siri Birgitte Uldal, Muhammad Aimal Marjan*. ICT in Afghanistan. University Hospital of North Norway. The Norwegian Centre for Telemedicine, 2004.
- Special Report FAO/WFP Crop and Food Supply Assessment Mission to Afghanistan. Kabul, 2003.
- Spitler J.F., Frank N.B.* Afghanistan: a demographic uncertainty. Washington, 1978.
- State, Security and Economy in Afghanistan: Current Challenges, Possible Solutions. Liechtenstein Colloquium Report. Volume III, Brussels, Belgium, 2008.
- Statistical Yearbook for Asia and Pacific. Bangkok, 1976.
- Statistical Yearbook for Asia and the Pacific 2009. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (COR). United Nations, 2010.
- Stephen G. Peters*. U.S. Geological Survey Afghanistan Mineral Assessment Team, Afghanistan Geological Survey, United States. Dept. of Defense. Task Force for Business and Stability Operations. Summaries of Important Areas for Mineral

- Investment and Production Opportunities of Nonfuel Minerals in Afghanistan. U. S. Geological Survey, 2011.
- Stevens I. M. and Tarzi J. K.* Economic of Agriculture Production in Helmand Valley. Afghanistan, 1965.
- Stewart L. Udall, Floyd E. Dominy, F. G. Whitaker.* Shamalan Unite Draft Report. Helmand Arghandab Valley Development Project, Afghanistan, September 1967.
- Stuart Horsman.* Afghanistan and Transboundary Water Management on the Amu Darya: A Political History. Central Asian Waters, 2008.
- Summary of Achievements in the Year 1386 (21 March 2007–20 March 2008). Islamic Republic of Afghanistan, Ministry of Communications and Information Technology. Kabul, 2008.
- Survey of Progress. The Ministry of planning. Kabul, 1958. Vol. I–II.
- Survey of Progress. The Ministry of planning. Kabul, 1964.
- Technical Annex for a Proposed Grant of SDR 26,5 million (US \$ 33 million Equivalent) to Afghanistan for an Emergency Infrastructure Reconstruction Project. Document of the World Bank. Report No: T 7538-AF. May 10, 2002.
- Technical Annex for a Proposed Credit of SDR 72,4 million (US \$ 105 million Equivalent). The Islamic Republic of Afghanistan. Emergency Power Rehabilitation Project. Document of the World Bank, Report No: T7627-AF. Energy & Infrastructure Unit South Asia Region, 2004.
- Technical Assistance to the Islamic Republic of Afghanistan for Preparing the Natural Gas Development Project. Asian Development Bank. October 2005.
- The Afghanistan Compact. Building on success: The London Conference on Afghanistan 31 January – 1 February 2006.
- The Investment Climate in Afghanistan: Exploiting Opportunities in an Uncertain Environment. Finance and Private Sector, South Asia Region, World Bank, December 2005.
- The Middle East and North Africa, 1976–77, L., 1976.
- The National Risk and Vulnerability Assessment 2007/08. A Profile of Afghanistan. Kabul, 2009.
- The Political, Security and Human Rights Situation in Afghanistan: Report on fact-finding mission to Kabul and Mazar-i-Sharif, Afghanistan and Islamabad, Pakistan, 22 September – 5 October 2002. The Danish Immigration Service, Copenhagen, March 2003.
- The situation in Afghanistan and its implications for international peace and security. Report of the Secretary-General A/64/364 – S/2009/475. United Nations, General Assembly, Security Council. 22 September 2009.
- The Technical and Economic Feasibility of Development of a Gas-Fired Thermal Power Facility in Sheberghan, Afghanistan. Prepared for The Ministry of Energy and Water under USAID Afghanistan Energy Assistance Program. Volume I–IV. Washington, DC, 2006.
- Thomas J. B.* The central Asian Arabs of Afghanistan: Pastoral Nomadism in transition. University of Texas, 1981.

- Topfer, Helmut.* Untersuchungen zur wirtschafts und Sozialstruktur der Dorfbevölkerung der Provinz Baghlan (Afghanistan). Hain, 1976.
- Transit Transport in Afghanistan In the Midst of Central Asian Crossroads by Mr. Hedayatullah Watanyar. Head of the Directorate of Transit and Trade Facilitation Ministry of Commerce and Industry, Islamic Republic of Afghanistan. Presentation for the UNCTAD Expert Meeting on Regional Cooperation in Transit Transport – Solutions for Landlocked and Transit Developing Countries On 27–28 September 2007, Palais des Nations, Geneva.
- Transitional Assistance Programme (January 2003 – March 2004): Afghanistan. New York and Geneva, December 2002.
- Transport and Civil Aviation Strategy 1387–1391 (2007/08–2012/13). Islamic Republic of Afghanistan, Afghanistan National Development Strategy. Pillar III, Infrastructure. Kabul, February – 2008.
- U. S. Agency for International Development Bureau for Democracy, Conflict, and Humanitarian Assistance (DCHA), Office of U. S. Foreign Disaster Assistance (OFDA). Situation Report N° 02, Fiscal Year (FY) 2003 December 18, 2002.
- U. S. Counternarcotic Strategy in Afghanistan. A Report by the Senate Caucus on International Narcotic Control. One Hundred Eleventh Congress Second Session, July 2010.
- U. S. Department of State Afghanistan Country Report on Human Rights Practices for 1996 Released by the Bureau of Democracy, Human Rights, and Labor, January 30, 1997.
- U. S. Should Deal Firmly with Hamid Karzai on Afghan Corruption. The Philadelphia Inquirer, October 18, 2009.
- UN Office for the Coordination of Humanitarian Affairs (OCHA). Afghanistan Weekly Update No. 384. Internal Displacement in North-Eastern Afghanistan. 17 October 2000.
- UN Report Misleading on Afghanistan's Drug Problem. Foreign Policy in Focus. November 5, 2009.
- UNCTAD Transport Newsletter. No. 41, Fourth Quarter 2008.
- UNICEF Humanitarian Action. Afghanistan. Donor update, 23 March 2001.
- United Nation Plan of Operation for Helmand Province in 1991–1992 (Phase II).
- USAID/Afghanistan Strategic Plan 2005–2010. May 2005.
- USAID-Assisted Development in the Helmand-Arghandab Valley. Notes on Program Successes and Problems. USAID/Afghanistan, Kabul, December 12, 1973.
- Valley Development Project, Afghanistan, September 1967.
- Vincent W. Uhl.* Afghanistan an overview of groundwater resources and challenges. Uhl, Baron, Rana Associates, Inc. Washington Crossing, PA, USA. 2003.
- Vining, K. C.* Streamflow characteristics of streams in southeastern Afghanistan: U. S. Geological Survey Data Series 508, 2010.
- Virgo, K. J., M. H. Aslami, and B. Ahmed.* Participatory Watershed Management: Examples from Herat, Western Afghanistan. Proceedings of World Association of Soil and Water Conservation, 2006.

- Voice and Data. The SAARC Report 2008. A Cyber Media Publication. Hyderabad, November 6–8, 2008.
- Watking M. B.* Afghanistan. Land in transition. Princeton, 1963.
- WFP Emergency Report No. 14 of 2002.
- Whitney, J. W.* Geology, water, and wind in the lower Helmand Basin, southern Afghanistan: U. S. Geological Survey Scientific Investigations Report 2006–5182, 2006.
- Wilber D. N.* Afghanistan its people its society its culture. New Haven, 1962.
- Williams-Sether, Tara.* Streamflow Characteristics of streams in the Helmand Basin, Afghanistan: U. S. Geological Survey Data Series 333, 2008.
- Wilson A.* North from Kabul. London, 1961.
- Zahid Asghar and Ayesha Nazuk.* Iran-Pakistan-India Gas Pipeline // An Economic Analysis in a Game Theoretic Framework. The Pakistan Development Review 46: 4 Part II (Winter 2007).
- Ziba Farzinnia.* Afghanistan and Pakistan: Future Perspectives // International and Regional Security Dynamics. Indian and Iranian Perspectives. Institute for Defense Studies and Analyses, New Delhi, 2009.

## SUMMARY

The monograph is devoted to the development of Afghanistan Transport, Communications, Energy and Irrigation System. It outlines the formation history of these industries in the pre-war years (until 1979), analyzes their status in posttaliban period and prospects against the background of general development of the national economy problems taking into account the Afghan political situation dynamics. Special attention is paid to issues of cooperation with Afghanistan's neighboring countries in the development and implementation of regional infrastructure projects.

*Научное издание*

**Убайд В. Окимбеков**

Экономика Афганистана  
(производственная инфраструктура)

*Утверждено к печати  
Институтом востоковедения РАН*

Редактор А. З. Алмазова  
Верстка А. В. Ельцевой

Подписано в печать 10.10.2016  
Формат 60x90/16. Бумага офсетная.  
Усл. печ. л. 28. Уч.-изд. л. 20,5.  
Тираж 500 экз. Зак. № 996

Федеральное государственное  
бюджетное учреждение науки  
Институт востоковедения РАН  
107031 Москва, ул. Рождественка, 12  
Научно-издательский отдел  
Зав. отделом А. В. Сарабьев  
E-mail: izd@ivran.ru

Отпечатано в типографии ООО «Издательство МБА».  
Москва, ул. Озерная, 46. Тел.: (495) 726-31-69, 623-45-54, 625-38-13  
E-mail: izmba@yandex.ru. Генеральный директор С. Г. Жвирбо