

مسئولیت متن و شکل بدوش نویسنده مضمون میباشد، عقیده نویسنده لزوماً نظر افغان جرمن آنلاين نمی باشد



۲۰۲۶/۱۰/۰۶

نویسنده: ن. جلیل زاد

از کوه‌های پامیر تا بازارهای چین واخان و بازتعریف جایگاه تجاری افغانستان



از وابستگی به انتخاب
واخان و آینده تجارت و رفاه در افغانستان.
واخان/ دالان آزادی اقتصادی افغانستان.
وقتی جغرافیا گزینه می آفریند/ واخان و پایان انحصار ترانزیتی.
واخان :
سرک و جاده ای ۱۲۱ کیلومتری، افقی به پهنای یک اقتصاد.
جاده واخان و اقتصاد افغانستان :
تنوع بخشی به مسیرهای تجاری، قدرت چانه زنی و شروط تحقق رفاه.
این قلم کوشش می کند / اهمیت اقتصادی سرک ۱۲۱ کیلومتری واخان را در چارچوب نظریه های اقتصاد توسعه
و اقتصاد بین الملل بررسی کند .
استدلال محوری این است که ارزش واخان در طول آن نیست، بلکه در ایجاد یک «گزینه تازه» در شبکه تجاری
افغانستان، کشوری محصور در خشک، است .
بررسی نشان می دهد واخان در کوتاه مدت یک کریدور فعال نیست، در میان مدت می تواند ریسک و وابستگی را
کاهش دهد، و در درازمدت تنها در صورت تکمیل زیرساخت، تفاهم امنیتی / تجاری با چین و تبدیل ترانزیت به
تولید، به رفاه پایدار می انجامد .
در غیر این صورت اثر آن محدود خواهد ماند. دو سناریوی «موفقیت» و «شکست نسبی» تحلیل می شود.
کلید لغت ها :
واخان، کریدور اقتصادی، کشورهای محصور در خشک، تنوع بخشی تجاری، ترانزیت، افغانستان، چین، پاکستان.
افتتاح جاده واخان تا مرز چین بیشتر از یک رویداد عمرانی است .
گزارش های روز افتتاح نشان می دهند جاده به مرز رسیده، اما زیرساخت گمرکی، بارگیری و سازوکارهای استاندارد
تجاری هنوز برای یک مسیر ترانزیتی کامل کافی نیست .
بنابراین پرسش درست این نیست که «آیا جاده ساخته شد؟»، بلکه این است :
این جاده تحت چه شرایطی از یک مسیر فیزیکی به یک کریدور اقتصادی تبدیل می شود، و این تبدیل چه تأثیری بر
رفاه افغانستان و موقعیت منطقه ای پاکستان دارد؟
چارچوب نظری
هزینه محصور بودن .

د پانو شمیره: له 1 تر 4

افغان جرمن آنلاين په درنښت تاسو همکارۍ ته رابولي. په دغه پته له مور سره اړیکه ټینگه کړئ maqalat@afghan-german.de
یادونه: دلیکنې د لیکنیزې بڼې پازوالي د لیکوال په غاړه ده، هیله من یو خپله لیکنه له رالیرلو مخکې په څیر و لولئ

در ادبیات توسعه، کشورهای محصور در خشکه با هزینه های حمل و نقل بالا، وابستگی به کشورهای ترانزیتی و ضعف دسترسی به بازارهای جهانی روبهرو هستند و معمولاً صادرات و رشد کمتری دارند. بانک جهانی سال هاست ضعف لجیستیک و زیرساخت تجارت را از عوامل اصلی عملکرد ضعیف صادرات افغانستان می داند.

کریدور حمل و نقل در برابر کریدور اقتصادی. مطالعات بانک توسعه آسیایی نشان می دهد. کریدورهای اقتصادی می توانند تجارت را متنوع و هزینه ها را کم کنند. اما جاده به تنهایی ثروت نمی سازد/ کریدور حمل و نقل زمانی به کریدور اقتصادی بدل می شود که در امتداد آن فعالیت های تولیدی و خدماتی (انبارداری، بیمه، بسته بندی، صنایع تبدیلی، هتل داری و خدمات مالی) شکل بگیرد. تنوع بخشی و قدرت چانه زنی.

در اقتصاد بین الملل، وابستگی به یک یا دو مسیر، کشور را در برابر بسته شدن مرز، افزایش تعرفه، بحران سیاسی و تأخیر گمرکی آسیب پذیر می کند.

هرچه مسیرهای جایگزین بیشتر باشد، قدرت چانه زنی کشور ترانزیتی کمتر و قدرت کشور محصور بیشتر می شود.

وضعیت کنونی اقتصاد افغانستان

بانک جهانی افغانستان را با کسری تجاری، فقر و تمرکز صادرات در چند گروه محدود (غذا، زغال سنگ و منسوجات) توصیف می کند و در گزارش ۲۰۲۶ هشدار داده که رشد جمعیت از رشد اقتصادی پیشی گرفته و درآمد سرانه زیر فشار است.

تجربه اخیر نشان می دهد تاجران با اختلال در مرز پاکستان بخشی از تجارت را به ایران و آسیای مرکزی منتقل کردند و ارزش کل تجارت افغانستان در ۲۰۲۵ به حدود ۱۳.۹ میلیارد دلار رسید.

این نمونه ثابت می کند که وجود مسیرهای جایگزین در عمل ارزش دارد.

سازوکارهای اثرگذاری اقتصادی واخان

تنوع مسیرها.

اتصال مستقیم زمینی به چین گزینه تازه ای در سبد مسیرها می افزاید.

این به معنای جایگزینی فوری کراچی یا گوادر نیست/ بلکه گزینه ای ستراتیژیک است.

کاهش هزینه و ریسک.

با گمرک، انبار، مراکز لجیستیک، جاده چهارفصل و در آینده اتصال ریلی، کالاهای با ارزش بالا مانند زعفران، میوه خشک، سنگ های قیمتی، محصولات کشاورزی و قالین می توانند مستقیم به بازار چین و آسیای مرکزی برسند و به تنوع صادراتی کمک کنند.

تحریک سرمایه گذاری خصوصی.

افزایش رفت و آمد تجاری تقاضا برای خدمات پشتیبان را بالا می برد و می تواند اشتغال و درآمد محلی بیافریند، به خصوص در مناطق دورافتاده.

افزایش قدرت چانه زنی.

این شاید مهم ترین اثر باشد:

اگر افغانستان هم زمان به پاکستان، ایران، آسیای مرکزی و چین دسترسی داشته باشد، هیچ مسیری به تنهایی نمی تواند تجارت آن را متوقف یا تحت فشار قرار دهد.

چرا پاکستان نگران است؟

پاکستان دهه ها از موقعیت خود به عنوان دروازه افغانستان به بنادر دریای عرب بهره برده است.

ارزش تجارت ترانزیتی پاکستان/ افغانستان در سال مالی ۲۰۲۴-۲۵ حدود ۵.۴ میلیارد دلار اعلام شده است.

نگرانی اسلام آباد به این معنا نیست که واخان فردا این جریان را قطع می کند/ مساله «اهر» است.

وقتی گزینه ها بیشتر شود، ارزش انحصاری جغرافیایی پاکستان کاهش می یابد و توان آن برای اعمال فشار از طریق هزینه گمرکی، تأخیر یا محدودیت مرزی ضعیف تر می شود.

سخن اورنگزیب وزیر پاکستانی را به زبان اقتصادی می توان هشدار دربار تغییر ساختار وابستگی تجاری افغانستان خواند.

محدودیت ها و ریسک ها

این بخش برای ارزیابی واقع بینانه ضروری است:

ظرفیت فیزیکی:

منطقه واخان کوهستانی و مرتفع است و دسترسی آن در فصل سرد دشوار می ماند/ بدون جاده چهارفصل، حجم تجارت محدود خواهد بود.

(این یک ارزیابی عمومی است و نیازمند داده فنی دقیق است.)

مقیاس بازار :

خود واخان جمعیت و تولید ناچیزی دارد/ ارزش آن به اتصال با شبکه های بزرگ تر بستگی دارد، نه به اقتصاد محلی.

اولویت های چین :

مطالعه پوهنتونی ۲۰۲۶ تأکید می کند که چین امنیت را پیش شرط توسعه اتصال اقتصادی می داند .

بدون تفاهم امنیتی، سرمایه گذاری و گمرک فعال نخواهد شد.

ریسک وابستگی جدید :

جایگزینی وابستگی به پاکستان با وابستگی انحصاری به چین، هدف تنوع بخشی را نقض می کند.

محدودیت های اقتصاد کلان :

جاده نمی تواند کمبود سرمایه، برق، تکنالوژی، صنعت ضعیف و بیکاری را حل کند.

ملاحظات سیاسی و تحریمی :

شرایط حقوقی و سیاسی بین المللی می تواند بر بانکداری، بیمه و سرمایه گذاری اثر بگذارد.

خودکفایی تجاری یا اقتصادی؟

باید میان دو مفهوم تفکیک کرد .

واخان به «خودکفایی اقتصادی» نمی رسد/ اما شرایط «خوداتکایی تجاری» را بهتر می کند: تولیدکننده بازار بزرگ تر پیدا می کند، واردکننده گزینه بیشتر دارد و دولت می تواند از فعالیت گمرکی درآمد بیشتری کسب کند.

سناریوها

سناریوی موفق سناریوی ضعیف

زیرساخت جاده چهارفصل، گمرک، انبار، لجیستیک جاده بدون خدمات تکمیلی

سیاست توافق تجاری و امنیتی با چین عدم توافق یا مرز محدود.

اقتصاد صادرات متنوع، صنایع تبدیلی، سرمایه گذاری عبور محدود کالا، بدون ارزش افزایی داخلی.

نتیجه رشد، اشتغال، درآمد دولت، چانه زنی بیشتر اثر ناچیز / «جاده ای دورافتاده تا مرز»

شروط حیاتی تحقق رفاه

تکمیل زیرساخت :

جاده چهارفصل، گمرک، انبار، مراکز لجیستیک و اتصال به شبکه بزرگتر .

توافق تجاری و امنیتی با چین :

شامل مقررات گمرکی، تعرفه، استانداردها و تضمین امنیت .

تبدیل ترانزیت به تولید :

هدف باید «وصل شدن تولید افغانستان به بازار چین و منطقه» باشد، نه صرف «وصل شدن افغانستان به چین» .

حفظ تنوع :

استفاده هم زمان از همه مسیرها و پرهیز از وابستگی انحصاری تازه .

ظرفیت نهادی :

گمرک شفاف، مقررات پیش بینی پذیر و حمایت از بخش خصوصی.

گپ پایانی و نتیجه گیری

واخان به تنهایی افغانستان را ثروتمند نمی کند. اما اگر با تولید، امنیت، سرمایه گذاری، گمرک مدرن و تجارت با

چین پیوند بخورد، می تواند ابزار مهمی برای کاهش وابستگی ترانزیتی و حرکت به سوی اقتصادی متنوع تر و

مقاوم تر باشد .

نگرانی پاکستان نیز از همین جا برمی خیزد :

نه از ۱۲۱ کیلومتر جاده، بلکه از شکل گیری رقابت در شبکه ترانزیتی افغانستان .

سرنوشت اقتصادی این پروژه نه در افتتاح آن، بلکه در سیاست ها و سرمایه گذاری های پس از افتتاح تعیین می

شود.

یادداشت روش شناسی

این مقاله بر پایه ای یک متن تحلیلی نوشته شده است و ارجاع آن به گزارش های بانک جهانی، بانک توسعه آسیایی، وزارت خارجه پاکستان و یک مطالعه شخصی نوشته شده است .
ارقام (۱۳.۹ و ۵.۴ میلیارد دالر) از همان متن نقل شده اند
«محدودیت ها» شامل ارزیابی های عمومی تحلیلی است که به داده های فنی و میدانی نیاز دارد.

آرشیف: مطالب نشر شده ن. جلیل زاد