



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



۲۰۲۶/۰۴/۲۰

سیف قاضی زاده

## تحلیل جیوپولیتیکی و اقتصادی مسیرهای بدیل ترانزیتی پاکستان به آسیای میانه در پی انسداد مسیر افغانستان (2026)

### چکیده

در پی بی‌ثباتی‌های سیاسی و انسدادهای مکرر گذرگاه‌های مرزی میان پاکستان و افغانستان، این کشور به‌گونه فزاینده‌ای در صدد تنوع‌بخشی به مسیرهای ترانزیتی خود برآمده است. این پژوهش با استفاده از روش تحلیلی - توصیفی، سه مسیر بدیل شامل: دهلیز ایران، دهلیز اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) و مسیرهای چندحالتی بحر-زمین را مورد بررسی قرار می‌دهد. یافته‌ها نشان می‌دهد که در سال 2026، دهلیز ایران با وجود هزینه‌های بالاتر، به دلیل کاهش زمان تأخیر، افزایش قابلیت پیش‌بینی و کاهش ریسک‌های سیاسی، به‌عنوان کارآمدترین گزینه عملیاتی مطرح گردیده است. نتایج تحقیق بیانگر آن است که انتخاب این مسیر مبتنی بر منطق «مدیریت ریسک جیوپولیتیکی» بوده و نه صرفاً شاخص‌های کلاسیک اقتصادی.

### مقدمه

آسیای میانه به‌عنوان یک حوزه جیواکونومیک در حال ظهور، با جمعیتی بالغ بر 75 میلیون نفر و تولید ناخالص داخلی حدود 400 میلیارد دلار، نقش مهمی در بازتعریف شبکه‌های تجارت منطقه‌ای ایفا می‌کند. پاکستان نیز به‌عنوان یک اقتصاد در حال رشد و توسعه با صادرات سالانه حدود 30 میلیارد دلار، نیازمند دسترسی پایدار به این بازارها می‌باشد.

وابستگی تاریخی پاکستان به مسیر افغانستان که، حدود 60 تا 70 درصد ترانزیت زمینی این کشور را تشکیل می‌داد در نتیجه بی‌ثباتی‌های سیاسی و انسدادهای مرزی (توسط پاکستان)، به یک چالش ساختاری تبدیل شده است (World Bank, 2023). این وضعیت، ضرورت گذار از یک الگوی یک مسیر به یک استراتژی چند مسیره را برجسته ساخته است.

### مدیریت ریسک مسیرها، ایجاد میکانیزم‌های اضطراری و واکنشی برای استفاده مقطعی:

در دهه‌های اخیر، آسیای میانه به‌عنوان یک حوزه جیواکونومیک در حال ظهور با جمعیتی بیش از 75 میلیون نفر و تولید ناخالص داخلی حدود 400 میلیارد دلار، جایگاه فزاینده‌ای در معادلات تجارت منطقه‌ای به‌دست آورده است. در این میان، پاکستان به‌عنوان یک اقتصاد در حال رشد و توسعه با صادرات سالانه نزدیک به 30 میلیارد دلار، برای حفظ و گسترش پیوندهای تجاری خود نیازمند دسترسی پایدار، سریع و قابل پیش‌بینی به این بازارها می‌باشد. با این حال، ساختار سنتی ترانزیت این کشور که عمدتاً بر مسیر افغانستان متکی بوده و حدود 60 تا 70 درصد انتقالات زمینی را شامل می‌شد، در پی بی‌ثباتی‌های سیاسی، انسدادهای مکرر مرزی و ضعف در قابلیت پیش‌بینی، با چالش‌های جدی مواجه گردیده و به یک آسیب‌پذیری استراتژیک تبدیل شده است. در چنین شرایطی، تنوع‌بخشی به مسیرهای ترانزیتی نه‌تنها یک ضرورت اقتصادی، بلکه یک الزام جیوپولیتیکی برای تضمین تداوم جریان تجارت خارجی محسوب می‌شود.

### بررسی تطبیقی مسیرها:

بررسی تطبیقی مسیرهای ترانزیتی پاکستان به آسیای میانه بر اساس چهار شاخص کلیدی شامل: فاصله، زمان ترانزیت، مصارف حمل‌ونقل و سطح ثبات و قابلیت پیش‌بینی نشان می‌دهد که مسیر افغانستان از منظر معیارهای کلاسیک اقتصادی همچنان برتری قابل توجهی دارد. فاصله این مسیر در حدود 2000 تا 2500 کیلومتر بوده و در شرایط عادی، زمان انتقال کالا بین 3 تا 6 روز برآورد می‌شود، در حالی‌که هزینه حمل یک کانتینر 40 فوت در این مسیر معمولاً بین 2000 تا 3500 دلار قرار دارد. این ویژگی‌ها، مسیر افغانستان را به‌عنوان کوتاه‌ترین، سریع‌ترین و ارزان‌ترین گزینه طبیعی برای اتصال پاکستان به آسیای میانه معرفی می‌کند.

د پانو شمیره: له 1 تر 4

افغان جرمن آنلاین په درنښت تاسو همکارۍ ته رابولي. په دغه پته له مور سره اړیکه ټینگه کړئ [maqalat@afghan-german.de](mailto:maqalat@afghan-german.de)

یادونه: دلیکني دلیکنيزی بني پازوالي د لیکوال په غاړه ده، هیله من یو خپله لیکنه له رالیرو مخکې په خیر و لولی

با این وجود ، این برتری‌ها در عمل به دلیل بی‌ثباتی سیاسی ، بسته‌شدن‌های مکرر مرزی و نبود سازوکارهای قابل اعتماد ترانزیتی ، تضعیف گردیده است ؛ به‌گونه‌ای که زمان ترانزیت در بسیاری از موارد به 7 تا 12 روز افزایش یافته و هزینه‌های پنهان ناشی از تأخیر ، ریسک تجاری و اختلال در زنجیره تأمین ، کارایی اقتصادی این مسیر را به‌طور قابل ملاحظه‌ای کاهش داده است.

در مقابل ، دهلز ترانزیتی پاکستان-ایران که در سال 2026 به‌گونه رسمی عملیاتی گردیده ، به‌عنوان مهم‌ترین مسیر بدیل در ساختار جدید ترانزیتی منطقه مطرح شده است . این مسیر که از بنادر کراچی و گوادر آغاز و از طریق گذرگاه ریمدان وارد خاک ایران شده و سپس از طریق شبکه جاده‌ای و ریلی این کشور به ترکمنستان ، ازبکستان و سایر کشورهای آسیای میانه متصل می‌گردد ، دارای طولی در حدود 2800 تا 4500 کیلومتر است که در مقایسه با مسیر افغانستان ، افزایش قابل توجهی را نشان می‌دهد . با این حال ، زمان ترانزیت در این مسیر به‌طور میانگین بین 6 تا 8 روز ثابت باقی مانده و از نوسانات شدید زمانی مصون است . اگرچه هزینه حمل در این مسیر بین 4500 تا 7000 دالر برآورد می‌شود که حدود 40 تا 60 درصد بیشتر از مسیر افغانستان است ، اما ثبات ساختاری ، نظم نسبی در نظام گمرکی و بهره‌گیری از ابزارهای تسهیل‌کننده مانند سیستم TIR که زمان تشریفات گمرکی را تا حدود 70 درصد کاهش می‌دهد ، موجب شده است تا این مسیر از نظر عملیاتی کارایی بالاتری در مدیریت زنجیره تأمین و کاهش عدم قطعیت داشته باشد.

در کنار این دو مسیر اصلی ، دهلز اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) نیز به‌عنوان یک گزینه استراتژیک مطرح است که از طریق گذرگاه خنجراب ، پاکستان را به چین و سپس آسیای میانه متصل می‌سازد . با وجود سرمایه‌گذاری گسترده بیش از 60 میلیارد دالر ، این مسیر به دلیل محدودیت‌های جغرافیایی و اقلیمی از جمله ارتفاع بیش از 4700 متر ، شرایط سخت آب‌وهوایی و بسته‌شدن فصلی ، با افزایش زمان ترانزیت (حدود 10 تا 15 روز) و هزینه‌های عملیاتی مواجه بوده و در نتیجه ، در کوتاه‌مدت بیشتر نقش مکمل را در ساختار ترانزیتی ایفا می‌کند تا یک مسیر اصلی.

همچنین مسیرهای چندحالتی بحر-زمین که انتقال کالا را از طریق ابحار و سپس شبکه‌های زمینی فراهم می‌سازند ، با وجود انعطاف‌پذیری بالا ، به دلیل زمان طولانی‌تر (12 تا 18 روز) و افزایش هزینه‌ها تا 30 الی 40 درصد ، در جایگاه سوم قرار گرفته و عمدتاً به‌عنوان ابزار تنوع‌بخشی و مدیریت بحران مورد استفاده قرار می‌گیرند.

#### تحلیل ترکیبی :

این داده‌ها نشان می‌دهد که انتخاب مسیر ترانزیتی در شرایط کنونی با یک تقابل اساسی میان «کارایی اقتصادی» و «ثبات جیوپولیتیکی» مواجه است .

مسیر افغانستان با حدود 50 درصد فاصله کمتر ، 40 تا 60 درصد هزینه پایین‌تر و سرعت بالاتر ، از نظر اقتصادی برتری دارد ؛ اما این مزیت‌ها در عمل تحت تأثیر ریسک‌های سیاسی و امنیتی قرار گرفته و قابلیت بهره‌برداری پایدار از آن را محدود ساخته است .

در مقابل ، مسیر ایران با وجود هزینه بیشتر و فاصله طولانی‌تر ، به دلیل سطح بالاتر ثبات ، امنیت و قابلیت پیش‌بینی ، به گزینه برتر عملیاتی در شرایط بی‌ثباتی تبدیل شده است . این امر نشان می‌دهد که در محیط‌های پرریسک ، شاخص «قابلیت پیش‌بینی» می‌تواند بر شاخص‌های سنتی مانند هزینه و فاصله غلبه نماید.

از منظر نظری، این تحول بیانگر یک تغییر پارادایمی در منطق ترانزیت منطقه‌ای است؛ به‌گونه‌ای که مدل کلاسیک مبتنی بر «حداقل‌سازی فاصله و هزینه» جای خود را به مدل نوین مبتنی بر «مدیریت ریسک و پیشینه‌سازی ثبات» داده است . در این چارچوب ، تصمیم پاکستان برای استفاده از دهلز ایران را می‌توان یک انتخاب استراتژیک دانست که در آن ، این کشور به‌گونه آگاهانه افزایش نسبی هزینه‌ها را در برابر کاهش عدم قطعیت و تضمین تداوم تجارت خارجی پذیرفته است .

این تصمیم همچنین نشان‌دهنده گذار از یک ساختار تک مسیره به یک استراتژی چند مسیره ترانزیتی است که هدف آن افزایش تاب‌آوری ، کاهش وابستگی و ایجاد انعطاف‌پذیری در برابر شوک‌های جیوپولیتیکی می‌باشد.

در بعد زمانی ، دهلز ایران در کوتاه‌مدت (2026 تا 2028) بیشتر ماهیت یک راه‌حل اضطراری و واکنشی به انسدادهای مسیر افغانستان را دارد ؛ با این حال ، روندهای موجود — از جمله توسعه زیرساخت‌های سرحدی ، افزایش همکاری‌های اقتصادی ، گسترش استفاده از سیستم‌های تسهیل‌کننده و تلاش برای اتصال این مسیر به پروژه‌های کلان منطقه‌ای ، نشان می‌دهد که این دهلز در حال گذار به یک کریدور پایدار در میان‌مدت و بلندمدت است. این تحول نه تنها موجب کاهش وابستگی پاکستان به افغانستان می‌شود ، بلکه نقش ایران را به‌عنوان یک گره کلیدی در شبکه ترانزیتی منطقه تقویت کرده و می‌تواند در نهایت به باز تعریف الگوهای تجارت و موازنه قدرت در آسیای جنوبی و آسیای میانه منجر گردد.

در جمع‌بندی نهایی، می‌توان بیان داشت که مسیر افغانستان همچنان از نظر ساختاری کوتاه‌ترین و اقتصادی‌ترین مسیر برای اتصال پاکستان به آسیای میانه محسوب می‌شود، اما به دلیل سطح بالای ریسک و بی‌ثباتی، کارایی عملیاتی آن محدود گردیده است. در مقابل، دهلیز پاکستان-ایران با وجود هزینه بالاتر، به‌عنوان گزینه اول عملیاتی در شرایط کنونی تثبیت شده است، زیرا توانسته است ثبات، قابلیت پیش‌بینی و تداوم جریان تجارت را تضمین نماید. در این میان، CPEC مسیرهای چندحالتی نیز در قالب یک استراتژی مکمل، نقش حمایتی ایفا می‌کنند. بنابراین، می‌توان نتیجه گرفت که ساختار ترانزیتی پاکستان در حال گذار به یک الگوی چندلایه و مبتنی بر مدیریت ریسک است که در آن، «ثبات» به‌عنوان عامل تعیین‌کننده، بر «هزینه» تقدم یافته است.

### بحث و تحلیل جیوپولیتیکی (Discussion)

یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که ساختار ترانزیت منطقه در حال گذار از منطق «کمینه‌سازی فاصله و هزینه» به منطق «بیشینه‌سازی ثبات و قابلیت پیش‌بینی» است. در این چارچوب، دهلیز ایران به‌عنوان گزینه اول ترانزیتی پاکستان در سال 2026 تثبیت شده است.

تحلیل مقایسه‌ای نشان می‌دهد که مسیر افغانستان با وجود برتری‌های اقتصادی—از جمله 50 درصد کوتاه‌تر بودن، 40 تا 60 درصد ارزان‌تر بودن و سرعت بیشتر، به دلیل ریسک‌های سیاسی، کارایی عملیاتی خود را از دست داده است.

در مقابل، مسیر ایران با وجود هزینه بالاتر، به دلیل ثبات ساختاری، به‌عنوان یک ابزار مدیریت ریسک جیوپولیتیکی مورد استفاده قرار گرفته است.

در رتبه‌بندی مسیرها، دهلیز ایران در جایگاه نخست، CPEC در جایگاه دوم به‌عنوان گزینه مکمل، و مسیرهای بحر-زمین و ریلی در جایگاه سوم قرار می‌گیرند. این الگو نشان‌دهنده گذار پاکستان به یک استراتژی چندمسیره است که هدف آن کاهش وابستگی به یک مسیر واحد می‌باشد.

از منظر زمانی، دهلیز ایران در کوتاه‌مدت (2026-2028) ماهیت یک راحل اضطرابی و واکنشی دارد، اما در میان‌مدت و بلندمدت، با توجه به توسعه زیرساخت‌ها، افزایش همکاری‌های منطقه‌ای و پیوند با پروژه‌های کلان، ظرفیت تبدیل‌شدن به یک کریدور پایدار را دارا می‌باشد.

اینرا هم باید یاد آور شد که، ثبات به‌تنهایی کافی نیست و اگر قیمت نهایی از «آستانه توان خرید» عبور کند، بازار even—با مسیر پایدار، کوچک می‌شود.

در هر دو سوی بازار، یعنی پاکستان و کشورهای آسیای میانه، قدرت خرید خانوارها عموماً در سطح پایین تا متوسط است و به همین دلیل کشتش قیمتی تقاضا برای بسیاری از کالاها بالاست. افزایش هزینه ترانزیت از مسیر ایران، هرچند به‌طور کامل به مصرف‌کننده منتقل نمی‌شود، اما معمولاً 5 تا 15 درصد قیمت خرده‌فروشی را بالا می‌برد. این افزایش برای کالاهای غیرضروری یا با جانشین‌های ارزان‌تر، به‌سرعت به کاهش تقاضا می‌انجامد؛ اما برای کالاهای ضروری و میان‌رده، به‌ویژه آنهایی که پاکستان در آن مزیت قیمتی دارد (منسوجات پایه، پوشاک ساده، مواد غذایی تهیه شده، برخی اقلام مصرفی روزمره)، تقاضا تا حد زیادی حفظ می‌شود.

عامل تعیین‌کننده این است که قیمت پس از ترانزیت آیا هنوز رقابتی‌تر از تولید داخلی یا واردات جایگزین (مثلاً از چین، روسیه یا ترکیه) باقی می‌ماند یا خیر. در بسیاری از اقلام کاربرمحور پاکستانی، حتی با افزایش هزینه حمل، قیمت نهایی همچنان در بازه قابل‌تحمل خانوارهای متوسط آسیای میانه قرار می‌گیرد؛ بنابراین این بخش از بازار قابل قبول و پایدار می‌ماند. در مقابل، کالاهای گران‌تر یا لوکس که حساسیت قیمتی بالایی دارند، سهم بازار خود را از دست می‌دهند.

در جهت معکوس نیز، صادرات آسیای میانه به پاکستان (انرژی، برخی مواد خام و محصولات پایه) به دلیل ضرورت مصرفی و نبود جانشین ارزان داخلی، کمتر به تغییرات قیمت حساس است و بازار آن پایدارتر می‌باشد. در چارچوب مباحث اقتصاد پولی، به‌ویژه بر اساس دیدگاه‌های ابروینگ فیشر (Irving Fisher)، می‌توان تحلیل موضوع را به‌صورت فشرده اما علمی چنین جمع‌بندی نمود:

در تحلیل رفتار تجار و پویایی بازار، رابطه میان قیمت، هزینه، قدرت خرید و تقاضا را می‌توان در قالب معادله مشهور فیشر توضیح داد که بر اساس آن، سطح عمومی قیمت‌ها تابعی از حجم پول، سرعت گردش آن و میزان تولید واقعی است. به بیان ساده، هرگاه هزینه‌های ترانزیت و عرضه افزایش یابد، این افزایش در نهایت به افزایش سطح قیمت‌ها در بازار مقصد منجر می‌گردد، مگر آن‌که با کاهش حاشیه سود توسط تجار یا افزایش بهره‌وری جبران شود.

در چنین شرایطی، اگر درآمد و قدرت خرید خانوارها در کشورهای هدف (مانند آسیای میانه) به همان نسبت افزایش نیابد، نتیجه طبیعی آن کاهش تقاضای مؤثر خواهد بود؛ یعنی مصرف‌کنندگان توان خرید کالاهای گران‌تر را از

دست داده و به سمت کالاهای ارزان‌تر یا جایگزین (مثلاً محصولات چینی) سوق داده می‌شوند. این دقیقاً همان نقطه‌ای است که در آن، افزایش هزینه‌ها به‌جای افزایش عاید، باعث فشرده‌شدن سود تجار می‌گردد. از سوی دیگر، در چارچوب نظریه فیشر، «سرعت گردش پول» نیز نقش مهمی دارد؛ اگر به‌دلیل طولانی‌شدن مسیر ترانزیت یا کندی فروش، سرمایه برای مدت طولانی‌تری درگیر بماند، سرعت گردش سرمایه کاهش یافته و در نتیجه، حتی با حفظ حاشیه سود اسمی، بازده واقعی تجارت کاهش می‌یابد. این امر برای تجار به‌معنای افزایش هزینه فرصت و کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری در آن مسیر یا بازار خواهد بود. بر این اساس، می‌توان نتیجه گرفت که در شرایط افزایش هزینه‌های ترانزیت، تنها در صورتی تجارت قابل دوام می‌ماند که یکی از سه حالت تحقق یابد: یا بخشی از هزینه‌ها از طریق بهبود کارایی و کاهش هزینه‌های جانبی جبران گردد، یا مصرف‌کننده توانایی پذیرش قیمت بالاتر را داشته باشد، و یا تاجر با پذیرش سود کمتر اما در چارچوب گردش سریع‌تر سرمایه، تعادل جدیدی ایجاد نماید. در غیر آن، مطابق منطق فیشر، افزایش قیمت‌ها بدون افزایش متناسب در قدرت خرید، به کاهش تقاضا، افت فروش و در نهایت خروج تدریجی تجار از بازار منجر خواهد شد. در جمع‌بندی نهایی، می‌توان گفت که از دیدگاه فیشر، تعادل میان قیمت و قدرت خرید شرط اساسی پایداری تجارت است؛ هرگاه این تعادل برهم بخورد—به‌ویژه در اثر افزایش هزینه‌های ترانزیت—بازار به‌طور طبیعی به سمت کاهش تقاضا و تغییر مسیر تجاری حرکت می‌کند، و تجارت تنها در صورتی در چنین شرایطی باقی می‌ماند که سود تعدیل‌شده به ریسک همچنان در سطح قابل قبول باقی بماند.

#### نتیجه‌گیری

در مجموع، دهلیز پاکستان—ایران در سال 2026 به‌عنوان عملیاتی‌ترین و باثبات‌ترین مسیر تبدیل برای دسترسی پاکستان به آسیای میانه تثبیت گردیده است. این برتری نه بر مبنای شاخص‌های کلاسیک اقتصادی، بلکه بر اساس منطق «ثبات در برابر هزینه» شکل گرفته است.

در حالی که مسیر افغانستان همچنان از نظر ساختاری کوتاه‌ترین و ارزان‌ترین گزینه محسوب می‌شود، بی‌ثباتی سیاسی آن، کارایی عملیاتی‌اش را محدود ساخته است. در مقابل، مسیر ایران به‌عنوان یک گزینه استراتژیک برای مدیریت ریسک و تضمین تداوم تجارت، جایگاه محوری یافته است.

در نهایت، می‌توان نتیجه گرفت که پاکستان در حال گذار به یک معماری ترانزیتی چندلایه است که در آن، ترکیب مسیرهای مختلف به‌منظور افزایش تاب‌آوری و کاهش ریسک، جایگزین وابستگی تک‌مسیره گردیده است.

#### منابع (References)

Asian Development Bank. (2022). Central Asia Regional Economic Cooperation Corridor Development Report .

International Road Transport Union (IRU). (2024). TIR System and Global Transit Facilitation Report .

World Bank. (2023). Trade and Transit Connectivity in South and Central Asia .

China Council for the Promotion of International Trade. (2023). CPEC Infrastructure and Regional Connectivity Report .

عرض ادب