



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



۲۰۲۶/۱۰/۲۲

سیف قاضی زاده

## دهلیز واخان؛ از مسیر جغرافیایی

### تا اهرم جیوپولیتیکی افغانستان (پیوند با چین و آسیای مرکزی)

چکیده

دهلیز واخان یکی از موقعیت‌های جغرافیایی استثنایی افغانستان در نقطه اتصال آسیای مرکزی، آسیای جنوبی و آسیای شرقی است. این دهلیز در شمال شرق ولایت بدخشان قرار داشته و افغانستان را از طریق یک مرز مستقیم زمینی با جمهوری خلق چین مرتبط می‌سازد. موقعیت واخان، در میان رشته‌کوه‌های هندوکش، پامیر، قراقرم و کونلون، از یکسو محدودیت‌های طبیعی و زیرساختی قابل توجهی ایجاد کرده و از سوی دیگر، ظرفیت جیوپولیتیکی ویژه‌ای برای افغانستان به وجود آورده است.

در ادبیات جغرافیای سیاسی، مفهوم «دهلیز» (Corridor) «به یک نوار یا مسیر سرزمینی نسبتاً باریک اطلاق می‌شود که دو یا چند حوزه جغرافیایی را به یکدیگر پیوند می‌دهد. از این منظر، واخان را می‌توان یک دهلیز جغرافیایی دانست که افغانستان را به فضای پامیر و از طریق سرحد شرقی آن به چین متصل می‌کند. در عین حال، در یک برداشت تحلیلی و استعاری، می‌توان واخان را همچون یک دهلیز دارای «دروازه‌های جیوپولیتیکی» تصور کرد؛ زیرا این منطقه می‌تواند در آینده از طریق نقاط اتصال خود با چین، آسیای مرکزی و فضای آسیای جنوبی، نقش واسطه‌ای میان چند حوزه مهم جغرافیایی ایفا کند. در مقابل، برخی گذرگاه‌های محدود و نقاط دشوار عبور در داخل این دهلیز، در صورت توسعه شبکه‌های ترانزیتی، می‌توانند به «گلوگاه‌های جیوپولیتیکی» (Geopolitical Bottlenecks) تبدیل شوند.

این مقاله استدلال می‌کند که اهمیت واخان نباید صرفاً بر اساس قابلیت آن برای انتقال حجم بزرگ کالا سنجیده شود. در شرایط کنونی، دشواری‌های جغرافیایی، ارتفاع زیاد، شرایط اقلیمی، کمبود زیربنای ترانزیتی و ملاحظات امنیتی چین، امکان تبدیل فوری آن به یک دهلیز بزرگ بین‌المللی را محدود می‌کند. از این رو، واخان در کوتاه‌مدت نمی‌تواند جایگزین دهلیز اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) شود؛ اما می‌تواند در چارچوب تنوع بخشی به شبکه‌های ترانزیتی، کاهش وابستگی افغانستان به مسیرهای پاکستان، ایجاد اتصال مستقیم افغانستان و چین و افزایش قدرت چانه‌زنی جیوپولیتیکی کابل اهمیت پیدا کند.

از سوی دیگر، واخان صرفاً یک فضای جغرافیایی و ترانزیتی نیست؛ بلکه بخشی از حوزه تاریخی پامیر و محل زندگی جوامع واخی و دیگر جوامع پامیری است که در نتیجه مرزبندی‌های سیاسی اواخر قرن نوزدهم میان افغانستان، تاجیکستان، چین و هند بر تانوی پراکنده شده‌اند. بنابراین، توسعه آینده واخان باید ابعاد جغرافیایی، اقتصادی، جیوپولیتیکی، امنیتی و حقوقی و انسانی آن را به صورت همزمان مورد توجه قرار دهد.

۱. مقدمه:

موقعیت جغرافیایی افغانستان در مرکز آسیا، این کشور را در میان چند حوزه مهم جغرافیایی قرار داده است. اگرچه افغانستان به آب‌های آزاد دسترسی مستقیم ندارد، قرار گرفتن آن در میان آسیای مرکزی، آسیای جنوبی، آسیای شرقی

و غرب آسیا ، از دیدگاه جغرافیای سیاسی و اقتصاد ترانزیتی، ظرفیت بالقوه‌ای برای ایجاد ارتباط میان بازارها و شبکه‌های منطقه‌ای فراهم می‌سازد . برنامه‌های منطقه‌ای مانند همکاری‌های ترانزیتی آسیای مرکزی نیز بر اهمیت اتصال کشورهای محصور در خشک‌به بازارها و بنادر خارجی تأکید دارند .

در میان مناطق مختلف افغانستان ، دهلیز واخان در شمال شرق بدخشان جایگاه خاص دارد . این دهلیز ، افغانستان را در شرق به چین متصل می‌سازد و از نظر جغرافیایی در نقطه تماس میان آسیای مرکزی ، آسیای جنوبی و آسیای شرقی قرار گرفته است . همین موقعیت موجب شده است که واخان در سال‌های اخیر از یک منطقه عمدتاً دورافتاده و مرزی به موضوعی داغ در مباحث مربوط به اتصال منطقه‌ای ، امنیت مرزی و جیوپولیتیک آسیای مرکزی تبدیل شود .

مفهوم « دهلیز » در اینجا تنها یک اصطلاح توصیفی برای شکل جغرافیایی واخان نیست ؛ بلکه می‌تواند برای فهم نقش ارتباطی این منطقه نیز مورد استفاده قرار گیرد . در کاربرد عمومی ، دهلیز فضای نسبتاً باریک و درازی است که بخش‌های مختلف یک ساختمان را به یکدیگر مرتبط می‌سازد و ممکن است به اتاق‌ها و بخش‌های متعدد راه داشته باشد . در جغرافیای سیاسی نیز مفهوم **Corridor** به یک نوار سرزمینی گفته می‌شود که میان فضاهای جغرافیایی مختلف ارتباط ایجاد می‌کند . بنابراین ، تشبیه واخان به یک «دهلیز» از این جهت قابل استفاده است که این منطقه می‌تواند میان چند فضای بزرگتر جغرافیایی نقش ارتباطی و واسطه‌ای داشته باشد ؛ هرچند این تشبیه را نباید علت تاریخی نامگذاری آن تلقی کرد .

از همین منظر ، می‌توان میان سه مفهوم دهلیز ، دروازه و گلوگاه تمایز گذاشت. واخان در سطح نخست یک دهلیز جغرافیایی (**Geographical Corridor**) است؛ نقاط اتصال آن با حوزه‌های پیرامونی می‌توانند در آینده نقش دروازه‌های جیوپولیتیکی (**Geopolitical Gateways**) را ایفا کنند ؛ و برخی گذرگاه‌های محدود در درون این دهلیز ، در صورت افزایش اهمیت ترانزیتی ، می‌توانند به گلوگاه‌های جیوپولیتیکی (**Geopolitical Bottlenecks**) تبدیل شوند .

با این حال، میان ظرفیت جغرافیایی و قابلیت عملیاتی ترانزیتی تفاوت اساسی وجود دارد . واخان دارای موقعیت استراتژیک است ، اما این موقعیت به خودی خود به معنای آن نیست که منطقه می‌تواند در کوتاه‌مدت به یک شاهراه بزرگ بین‌المللی تبدیل شود . شرایط دشوار طبیعی ، نبود شبکه‌های گسترده حمل‌ونقل ، ارتفاع زیاد ، محدودیت‌های اقلیمی و حساسیت‌های امنیتی چین ، از جمله عوامل محدودکننده چنین تحولی اند .

بر این اساس ، پرسش اصلی این مقاله آن است که واخان در چه شرایطی می‌تواند از یک موقعیت جغرافیایی به یک اهرم جیوپولیتیکی و اقتصادی برای افغانستان تبدیل شود ؟

## ۲. موقعیت جغرافیایی واخان و ظرفیت جیوپولیتیکی آن :

دهلیز واخان در شمال شرق ولایت بدخشان واقع شده و به صورت یک نوار باریک از قلمرو افغانستان به سمت شرق امتداد می‌یابد . طول آن در منابع مختلف حدود ۳۰۰ تا ۳۵۰ کیلومتر و عرض آن در بخش‌های مختلف متفاوت گزارش شده است . این منطقه در میان سامانه‌های کوهستانی بزرگ آسیای مرکزی و جنوبی قرار دارد و در شرق به مرز چین می‌رسد .

موقعیت واخان از این جهت اهمیت دارد که افغانستان از طریق آن تنها مرز زمینی مستقیم خود با چین را دارا است . توافق مرزی افغانستان و چین در سال ۱۹۶۳ ، مرز دو کشور را در پامیر به صورت رسمی تعیین و تثبیت کرد و مسیر مرزی را در امتداد حوزه‌های آبگیر و گذرگاه‌های کوهستانی مشخص ساخت .

این موقعیت جغرافیایی ، واخان را به یک نقطه بالقوه برای اتصال افغانستان به چین و از طریق چین به شبکه‌های بزرگتر آسیایی تبدیل می‌کند . از سوی دیگر ، موقعیت واخان در مجاورت تاجیکستان در شمال و مناطق تحت اداره پاکستان در جنوب ، به آن یک ارزش جیوپولیتیکی چندجانبه می‌دهد .

از منظر مفهومی ، واخان را می‌توان در سه سطح تحلیل کرد .

نخست ، دهلیز است ؛ زیرا یک نوار سرزمینی نسبتاً باریک ، افغانستان را به مرز چین متصل می‌کند .

دوم ، دروازه است ؛ زیرا مرز شرقی واخان می‌تواند در صورت توافق سیاسی و ایجاد زیرساخت ، به یکی از نقاط ورود افغانستان به شبکه اقتصادی و ترانزیتی چین تبدیل شود .

سوم ، برخی گذرگاه‌های محدود آن می‌توانند گلوگاه ( Bottleneck ) باشند ؛ زیرا محدودیت طبیعی مسیر ممکن است سبب شود جریان عبور و مرور در نقاط مشخصی متمرکز شود .

این تمایز از نظر جیوپولیتیکی اهمیت دارد . یک دهلیز لزوماً گلوگاه نیست ، اما در داخل یک دهلیز ممکن است نقاطی وجود داشته باشند که کنترل یا اختلال در آنها ، بر کل جریان ارتباطی اثر بگذارد . از این رو ، ارزش جیوپولیتیکی واخان فقط به «وجود مسیر» مربوط نمی‌شود ، بلکه به نحوه توزیع دسترسی ، نقاط عبور و قابلیت کنترل جریان‌های ترانزیتی نیز ارتباط دارد .

با این حال ، جغرافیای طبیعی واخان همزمان فرصت و محدودیت است . ارتفاعات بسیار بلند ، زمستان‌های طولانی ، برف‌باری سنگین ، ناهمواری زمین و محدودیت دسترسی ، هزینه ایجاد و نگهداری زیرساخت‌ها را افزایش می‌دهد . در نتیجه ، ظرفیت جغرافیایی واخان باید به عنوان ظرفیت بالقوه و نه یک ظرفیت آماده و بالفعل ترانزیتی در نظر گرفته شود .

### ۳. واخجیر و محدودیت‌های طبیعی مسیر

در بخش شرقی واخان ، گذرگاه واخجیر یکی از مهم‌ترین نقاط ارتباطی میان افغانستان و چین است . توافق مرزی ۱۹۶۳ ، ارتفاع گذرگاه واخجیر را حدود ۴۹۲۳ متر ثبت کرده است . چنین ارتفاعی نشان‌دهنده دشواری‌های فنی و اقلیمی قابل توجه برای ایجاد یک مسیر ترانزیتی با ظرفیت بالا است .

از منظر جغرافیای سیاسی ، گذرگاه‌های مرتفعی مانند واخجیر می‌توانند نمونه‌ای از گلوگاه‌های بالقوه (Potential Bottlenecks) باشند . منظور از گلوگاه در اینجا آن است که یک مسیر وسیع‌تر به دلیل شرایط طبیعی یا زیرساختی ممکن است در یک نقطه محدود شود و جریان عبور ناچار باشد از آن نقطه مشخص بگذرد .

در چنین شرایطی ، انتقال منظم و گسترده کالا نیازمند سرمایه‌گذاری قابل توجه در مهندسی سرک ، مدیریت برف و یخ ، پل‌ها ، سیستم‌های تخلیه آب ، تأسیسات اضطراری و نگهداری دوامدار خواهد بود .

بنابراین ، هر تحلیل واقع‌بینانه از آینده واخان باید میان ارزش جغرافیایی و هزینه اقتصادی بهره‌برداری توازن برقرار کند . موقعیت واخان برای افغانستان مهم است ، اما تبدیل آن به یک مسیر رقابتی در سطح دهلیزهای اصلی منطقه مستلزم سرمایه‌گذاری و همکاری چندجانبه خواهد بود .

### ۴. واخان و CPEC ؛ مسیر مکمل ، نه جایگزین فوری ؛

یکی از بحث‌های مطرح در مورد واخان این است که آیا این مسیر می‌تواند جایگزین دهلیز اقتصادی چین - پاکستان (CPEC) شود یا خیر . از نظر اقتصادی و زیرساختی ، در شرایط کنونی پاسخ منفی است .

CPEC در چارچوب ابتکار کمربند و راه چین توسعه یافته و شامل مجموعه‌ای از پروژه‌های جاده‌ای ، انرژی ، بندری و ارتباطی است که سین‌کیانگ را از طریق پاکستان به بحیره عرب پیوند می‌دهد . مطالعات بانک جهانی CPEC را یکی از مهم‌ترین محورهای اتصال زمینی چین در جنوب آسیا توصیف کرده و بر حجم قابل توجه سرمایه‌گذاری و زیرساخت‌های ایجادشده در این مسیر تأکید کرده‌اند .

در مقابل ، واخان هنوز در مرحله ابتدایی توسعه زیرساخت‌های مواصلاتی قرار دارد . بنابراین ، مقایسه مستقیم آن با CPEC از نظر ظرفیت انتقال کالا ، طول شبکه ، سرمایه‌گذاری و تأسیسات لجستیکی دقیق نیست .

اما این واقعیت از اهمیت واکان نمی‌کاهد . اهمیت احتمالی واکان برای چین بیشتر در تنوع‌بخشی به شبکه‌های ترانزیتی نهفته است . در نظام‌های پیچیده حمل‌ونقل ، داشتن چند مسیر می‌تواند آسیب‌پذیری ناشی از وابستگی به یک مسیر را کاهش دهد .

از این منظر ، واکان را باید یک مسیر مکمل در شبکه ارتباطی چین ، افغانستان و آسیای مرکزی دانست ، نه یک جایگزین فوری . CPEC

۵ . سرک واکان ؛ گام نخست در ایجاد اتصال زمینی با چین ؛

توسعه سرک واکان در سال‌های اخیر نقطه عطفی در تحول زیرساختی این منطقه بوده است . وزارت احیا و انکشاف دهات افغانستان در میزان ۱۴۰۵ اعلام کرد که سرک خامه‌ای به طول ۱۲۱ کیلومتر از منطقه بروغیل ولسوالی واکان تا مرز چین تکمیل و به بهره‌برداری سپرده شده است . بر اساس گزارش رسمی این وزارت ، هزینه مجموعی پروژه ۳۶۵ میلیون افغانی بوده و پروژه در دو مرحله اجرا شده است .

این پروژه از نظر جغرافیایی اهمیت قابل توجه دارد ، زیرا ارتباط زمینی میان مناطق داخلی واکان و مرز چین را تسهیل می‌کند . همچنین می‌تواند دسترسی ساکنان منطقه به خدمات ، بازارها و مراکز اداری را بهبود بخشد .

با این حال ، نباید این سرک را با یک شاهراه بین‌المللی و ظرفیت بالا اشتباه گرفت . سرک موجود بیشتر یک زیرساخت اولیه اتصال است که می‌تواند زمینه توسعه بعدی را فراهم سازد .

برای تبدیل آن به یک مسیر تجارتي بین‌المللی ، ایجاد تأسیسات گمرکی ، مراکز کنترل مرزی ، انبارها ، مراکز لجستیکی ، خدمات مخابراتی ، انرژی و سیستم‌های مدیریت حمل‌ونقل ضروری خواهد بود .

از این رو ، تکمیل سرک را باید آغاز یک پروسه دانست ، نه پایان ایجاد دهلیز واکان .

۶ . واکان و تنوع‌بخشی استراتژیک افغانستان :

یکی از مهم‌ترین ارزش‌های جیوپولیتیکی واکان برای افغانستان ، کاهش وابستگی به مسیرهای محدود ترانزیتی است .

افغانستان به دلیل محصوربودن در خشکه ، برای تجارت خارجی خود به مسیرهای کشورهای همسایه وابسته است . در نتیجه ، هرگونه اختلال سیاسی یا امنیتی در یک مسیر می‌تواند بر جریان تجارت ، قیمت کالا و درآمدهای تجارتي تأثیر بگذارد .

مطالعات بانک جهانی درباره تجارت افغانستان ، پاکستان و آسیای مرکزی نیز نشان می‌دهد که شبکه‌های ارتباطی افغانستان به مسیرهای مختلف منطقه‌ای وابسته‌اند و ایجاد کریدورهای متعدد می‌تواند ظرفیت تجارت منطقه‌ای را افزایش دهد .

از این منظر : ، واکان برای افغانستان نه الزاماً به دلیل حجم فوری تجارت ، بلکه به دلیل ایجاد گزینه جدید اهمیت دارد .

اگر افغانستان بتواند در آینده همزمان به مسیرهای پاکستان ، ایران ، آسیای مرکزی و چین دسترسی داشته باشد ، وابستگی آن به هر مسیر منفرد کاهش خواهد یافت . این وضعیت می‌تواند قدرت چانه‌زنی اقتصادی و جیوپولیتیکی افغانستان را افزایش دهد .

در واقع ، ارزش استراتژیک واکان را می‌توان در مفهوم تنوع بخشی ترانزیتی خلاصه کرد . در چنین چارچوبی ، واکان یک «راه واحد» نیست ؛ بلکه می‌تواند یکی از اجزای یک نظام چنددهلیزی باشد .

۷ . ملاحظات امنیتی ؛ محدودیت اساسی در برابر گشایش کامل واکان :

در کنار عوامل جغرافیایی و اقتصادی ، امنیت یکی از مهمترین متغیرهای تعیین‌کننده واخان است .

چین نسبت به امنیت سین‌کیانگ و جلوگیری از انتقال ناامنی از افغانستان و آسیای مرکزی به قلمرو خود حساسیت بالایی دارد . مطالعات امنیتی درباره حضور چین در نزدیکی واخان نشان داده‌اند که پکن موضوع امنیت این منطقه را با امنیت سین‌کیانگ ، تاجیکستان و افغانستان به صورت مرتبط مورد بررسی قرار می‌دهد .

از این منظر ، گروه‌های مسلح و افراطی فعال در منطقه ، از جمله تهدیدهای مرتبط با جنبش اسلامی ترکستان شرقی (ETIM) و داعش خراسان (ISKP) ، می‌توانند در محاسبات امنیتی چین مؤثر باشند .

بنابراین ، برای چین گشایش یک مرز جدید صرفاً مسئله تجارتی نیست . هرگونه گسترش تجارت از طریق واخان نیازمند سازوکارهای دقیق کنترل مرزی ، بازرسی ، نظارت ، تبادل اطلاعات و همکاری امنیتی خواهد بود .

از همین جهت ، دروازه واخان به چین تنها یک دروازه اقتصادی نیست ؛ بلکه یک دروازه امنیتی - جیوپولیتیکی نیز خواهد بود . هر اندازه اهمیت اقتصادی این دروازه افزایش یابد ، حساسیت امنیتی چین نسبت به آن نیز می‌تواند بیشتر شود .

به همین دلیل ، می‌توان انتظار داشت که در صورت گشایش رسمی مسیر تجارتی واخان ، چین از یک روند تدریجی ، مدیریت‌شده و امنیت‌محور حمایت کند ، نه از بازشدن فوری و بدون محدودیت مرز .

#### ۸. واخان و پاکستان ؛ رقابت جیوپولیتیکی یا همکاری منطقه‌ای؟

توسعه واخان به خودی خود تهدید فوری برای پاکستان یا CPEC محسوب نمی‌شود . ظرفیت کنونی این مسیر با شبکه گسترده CPEC قابل مقایسه نیست .

با این حال ، در صورت توسعه تدریجی واخان ، بخشی از تجارت افغانستان - چین می‌تواند بدون عبور از خاک پاکستان انجام شود . در نتیجه ، اهمیت پاکستان به عنوان یکی از مسیرهای اصلی تجارت افغانستان ممکن است در برخی بخش‌ها کاهش یابد .

این موضوع از منظر جیوپولیتیک مهم است ، زیرا قدرت ترانزیتی یک کشور تنها از حجم تجارت ناشی نمی‌شود ؛ بلکه از کنترل بر مسیرها و گزینه‌های دسترسی نیز ناشی می‌گردد .

با این حال ، منطقی‌ترین سناریو الزاماً رقابت صفرجمع میان واخان و پاکستان نیست . اگر شبکه‌های منطقه‌ای توسعه یابند ، پاکستان نیز می‌تواند از اتصال آسیای مرکزی به بنادر جنوبی و از تجارت منطقه‌ای بهرمند شود .

از این منظر ، سیاست منطقه‌ای‌تر برای پاکستان می‌تواند حرکت از نگاه رقابتی به سوی ادغام در شبکه چنددهلیزی منطقه‌ای باشد .

#### ۹. واخان و آسیای مرکزی

اهمیت واخان تنها به روابط افغانستان و چین محدود نمی‌شود . کشورهای آسیای مرکزی به دلیل محصوربودن در خشکه ، برای دسترسی به بازارهای جهانی و بنادر بحری به مسیرهای متنوع نیاز دارند .

برنامه همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی (CAREC) نیز بر توسعه کریدورهای چندجانبه ، تسهیل تجارت و ایجاد شبکه‌های حمل‌ونقل رقابتی تأکید دارد . افغانستان ، چین ، تاجیکستان و پاکستان همگی در این چارچوب‌های منطقه‌ای حضور دارند .

از این منظر ، واخان می‌تواند در آینده بخشی از یک شبکه بزرگتر باشد که آسیای مرکزی را از طریق افغانستان به چین و آسیای جنوبی مرتبط سازد .

تاجیکستان در این میان اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا در شمال واخان قرار گرفته و از نظر تاریخی و فرهنگی نیز با جوامع پامیری و واخی پیوند دارد.

با این حال، واخان الزاماً تنها مسیر آینده منطقه نخواهد بود. پروژه‌های دیگری مانند دهلز چین - قرغزستان - ازبکستان و سایر مسیرهای CAREC نیز در حال توسعه‌اند. بنابراین، آینده واخان باید در چارچوب رقابت، تکمیل و همپوندی شبکه‌های متعدد ترانزیتی تحلیل شود.

#### ۱۰. بدخشان تاریخی و پیشینه سیاسی واخان:

برای فهم جایگاه معاصر واخان، توجه به تاریخ منطقه ضروری است.

«بدخشان تاریخی» را نباید با ولایت کنونی بدخشان افغانستان یکسان دانست. بدخشان تاریخی در دوره‌های مختلف حوزه جغرافیایی گسترده‌تری را دربر می‌گرفت و با بخش‌هایی از پامیر، تخارستان، مناطق امروزی تاجیکستان، شمال پاکستان و سین‌کیانگ ارتباط داشت.

واخان نیز در این فضای تاریخی یکی از واحدهای مهم جغرافیایی و سیاسی محسوب می‌شد. با این حال، ساختار سیاسی آن را نمی‌توان به سادگی با مفهوم امروزی دولت - ملت و مرزهای بین‌المللی مقایسه کرد.

پژوهش‌های تاریخی جدید درباره واخان نشان می‌دهد که این منطقه پیش از تثبیت مرزهای مدرن، دارای ساختار سیاسی محلی و تا اندازه‌ای خودمختار بوده و حدود اقتدار سیاسی در آن ثابت و امروزی نبوده است.

بنابراین، کاربرد مفاهیمی مانند «افغانستان»، «چین» یا «تاجیکستان» برای دوره‌های بسیار قدیمی واخان باید با احتیاط تاریخی صورت گیرد.

#### ۱۱. بازی بزرگ و شکل‌گیری مرزهای مدرن واخان:

تحولات واخان در اواخر قرن نوزدهم را نمی‌توان بدون توجه به رقابت روسیه و بریتانیا در آسیای مرکزی، موسوم به «بازی بزرگ» (Great Game)، درک کرد.

در توافقات ۱۸۷۲-۱۸۷۳ میان روسیه و بریتانیا، بخش‌هایی از حوزه پامیر مورد توجه قرار گرفت؛ اما تعیین بخش شرقی واخان در توافق ۱۸۹۵ میان دو قدرت استعماری تکمیل شد. پس از این توافق، کمیسیون مشترک مرزی روسیه و بریتانیا حدود مرز را در پامیر تعیین و نشانه‌گذاری کرد.

اسناد تاریخی نشان می‌دهند که در جریان ترتیبات مرزی ۱۸۹۵، بخش شرقی واخان به عنوان قلمرو امیر افغانستان شناخته شد و واخان در میان حوزه‌های قدرت روسیه و بریتانیا نقش منطقه حائل پیدا کرد.

به این ترتیب، واخان از یک فضای کوهستانی با ارتباطات محلی و مرزهای سیال، به یک واحد جغرافیایی مرزی با نقش حائل استراتژیک تبدیل شد.

این تحول برای تاریخ سیاسی افغانستان اهمیت اساسی دارد، زیرا شکل امروزی دهلز واخان تا حد زیادی نتیجه همان فرآیند تاریخی مرزبندی قدرت‌های بزرگ است.

#### ۱۲. مردمان واخی و پراکندگی جوامع پامیری:

مرزبندی‌های سیاسی جدید تنها سرزمین را تقسیم نکردند؛ بلکه جوامع انسانی را نیز در میان واحدهای سیاسی مختلف قرار دادند.

مردمان واخی در افغانستان ، تاجیکستان ، پاکستان و چین زندگی می‌کنند و حوزه فرهنگی و زبانی آنان از مرزهای سیاسی امروزی فراتر رفته است . مطالعات مردم‌شناختی هرمان کرویتزمان نشان می‌دهد که واخی‌ها و قرغیزهای پامیر در چهار کشور همسایه زندگی می‌کنند و مرزبندی‌های سیاسی ، مداخلات اداری و تحولات اقتصادی بر الگوهای سنتی زندگی آنان تأثیر عمیقی گذاشته است .

از این منظر ، پراکندگی امروزی واخی‌ها را نباید صرفاً نتیجه یک تقسیم قومی دانست ؛ بلکه باید آن را در ارتباط با شکل‌گیری مرزهای مدرن ، تحولات سیاسی و بسته‌شدن تدریجی مرزها در قرن بیستم بررسی کرد .

زبان واخی ، روابط خویشاوندی ، سنت‌های فرهنگی ، کوچ‌های فصلی و مناسبات اقتصادی ، بخشی از عناصر پیوند دهنده این جوامع بوده‌اند .

۱۳. مرزهای جنگ سرد و کاهش ارتباطات سنتی :

در قرن بیستم ، به‌ویژه در دوره شوروی و جنگ سرد ، مرزهای پامیر به تدریج امنیتی‌تر و بسته‌تر شدند .

این روند موجب کاهش رفت‌وآمد سنتی ، تجارت محلی و ارتباطات خانوادگی میان برخی از جوامع واخی و پامیری شد .

در نتیجه ، مرزهای سیاسی مدرن نه تنها حوزه اقتدار دولت‌ها را مشخص کردند ، بلکه ساختارهای اجتماعی و اقتصادی جوامع محلی را نیز تغییر دادند .

با وجود این ، هویت زبانی و فرهنگی واخی‌ها از میان نرفت و همچنان بخشی از میراث مشترک فرهنگی پامیر باقی ماند .

۱۴. بُعد انسانی توسعه واخان :

توسعه واخان نباید تنها با معیار حجم انتقال کالا ، درآمد گمرکی یا نقش آن در رقابت قدرت‌های منطقه‌ای سنجیده شود .

این منطقه محل زندگی جوامعی است که برای دهه‌ها با انزوای جغرافیایی ، محدودیت دسترسی به بازار ، خدمات صحتی ، آموزش و ارتباطات مواجه بوده‌اند .

از این رو ، توسعه زیربنای مواصلاتی باید با توسعه خدمات عمومی همراه باشد . ایجاد سرک ، اگر با خدمات صحتی ، آموزشی ، مخابراتی و اقتصادی همراه نشود ، نمی‌تواند به تنهایی موجب تحول پایدار در زندگی مردم گردد .

همچنین تسهیل رفت‌وآمد قانونی میان جوامع مرزی می‌تواند به حفظ پیوندهای خانوادگی و فرهنگی کمک کند . چنین سازوکاری الزاماً به معنای تغییر مرزهای سیاسی نیست ؛ بلکه می‌تواند از طریق توافق‌های دوجانبه ، گذرگاه‌های مدیریت‌شده و رژیم‌های قانونی رفت‌وآمد تحقق یابد .

از این منظر ، جامعه محلی باید بخشی از معادله توسعه واخان باشد، نه صرفاً موضوع آن .  
۱۵. حاکمیت افغانستان و بُعد حقوقی واخان :

توسعه مسیر واخان نباید با مسئله تغییر حاکمیت یا بازتعریف مرزهای بین‌المللی اشتباه شود .

مرز افغانستان و چین در پامیر بر اساس توافق مرزی ۱۹۶۳ میان دو دولت مشخص و تحدید شد . این توافق بر اصول احترام به حاکمیت و تمامیت ارضی دو کشور تأکید داشت .

از این رو ، ایجاد مسیر ترانزیتی یا گشایش گذرگاه تجارتي جدید به خودی خود هیچ مبنای حقوقی برای تغییر مرزهای بین‌المللی ایجاد نمی‌کند .

هرگونه ترتیبات آینده باید بر اصل احترام به حاکمیت و تمامیت ارضی افغانستان و سایر کشورهای ذی‌نفع استوار باشد .

در این چارچوب ، ایجاد یک رژیم همکاری ترانزیتی می‌تواند گزینه عملی‌تری نسبت به هرگونه بحث درباره تغییر مرزها باشد . چنین رژیمی می‌تواند شامل همکاری گمرکی ، تسهیلات ترانزیتی ، کنترل مرزی ، تبادل اطلاعات ، همکاری امنیتی و سرمایه‌گذاری مشترک در زیربناها باشد .

۱۶. واخان ؛ دهلیز ، دروازه و گلوگاه جیوپولیتیکی :

برای تحلیل دقیق‌تر جایگاه واخان، سه مفهوم « دهلیز »، « دروازه » و « گلوگاه » باید از یکدیگر تفکیک شوند .

نخست ، واخان یک دهلیز جغرافیایی (Geographical Corridor) است ؛ زیرا یک نوار نسبتاً باریک سرزمینی را تشکیل می‌دهد که افغانستان را در جهت شرق به مرز چین متصل می‌کند .

دوم ، واخان می‌تواند دارای دروازه‌های جیوپولیتیکی (Geopolitical Gateways) باشد. مهم‌ترین آنها را می‌توان در سطح مفهومی شامل دروازه شرقی به سوی چین ، پیوندهای شمالی با فضای پامیر و آسیای مرکزی، و ارتباطات غربی با بدخشان و سایر مناطق افغانستان دانست . این «دروازه‌ها» الزاماً به معنای گذرگاه‌های رسمی بین‌المللی فعال نیستند؛ بلکه نقاط یا جهت‌هایی هستند که می‌توانند در صورت فراهم‌شدن شرایط سیاسی، امنیتی و زیرساختی ، به مسیرهای ارتباطی مهم تبدیل شوند .

سوم ، در داخل چنین دهلیزی ممکن است گلوگاه‌های جیوپولیتیکی (Geopolitical Bottlenecks) شکل گیرد . گلوگاه نقطه‌ای است که به دلیل باریکی مسیر ، محدودیت طبیعی ، دشواری فنی یا تمرکز زیرساخت ، جریان عبور ناچار می‌شود از آن بگذرد . در چنین وضعیتی، اختلال در یک نقطه می‌تواند بر کل مسیر تأثیر بگذارد .

بنابراین ، می‌توان رابطه مفهومی میان این سه عنصر را چنین خلاصه کرد :

دهلیز → مسیر ارتباطی

دروازه → نقطه دسترسی به فضای دیگر

گلوگاه → نقطه محدودکننده یا حساس در داخل مسیر

این تفکیک برای واخان اهمیت ویژه دارد ؛ زیرا ارزش جیوپولیتیکی آن تنها از طول یا مساحتش ناشی نمی‌شود ، بلکه از موقعیت اتصال ، نقاط دسترسی و محدودیت‌های طبیعی مسیر نیز ناشی می‌گردد .

در نتیجه ، واخان را نمی‌توان به‌طور مطلق «بوتل‌نیک» نامید . اصطلاح دقیق‌تر آن است که گفته شود واخان یک دهلیز جغرافیایی است که برخی از گذرگاه‌ها و نقاط عبوری آن می‌توانند در شرایط مشخص به گلوگاه‌های جیوپولیتیکی تبدیل شوند .

از سوی دیگر ، تشبیه دهلیز واخان به دهلیز یک ساختمان که به بخش‌ها و «دروازه‌های» متعدد راه می‌یابد ، می‌تواند برای توضیح آموزشی و تحلیلی مفهوم آن مفید باشد ؛ اما این تشبیه نباید به عنوان ریشه تاریخی اصطلاح «دهلیز واخان» ارائه شود .

۱۷. واخان و مفهوم « کشور چنددهلیزی » :

اگر افغانستان بتواند همزمان مسیرهای ترانزیتی خود را به سمت ایران ، پاکستان ، آسیای مرکزی و چین توسعه دهد، موقعیت آن از یک کشور محصور در خشک به یک کشور چنددهلیزی (Multi-Corridor State) تغییر خواهد کرد .

این مفهوم به معنای آن نیست که افغانستان به مرکز ترانزیت جهانی تبدیل خواهد شد ؛ بلکه به این معناست که اقتصاد و تجارت آن به یک مسیر یا یک کشور خاص وابسته نخواهد بود .

واخان در این چارچوب تنها یکی از چند گزینه است . مسیرهای ایران ، آسیای مرکزی ، پاکستان و چین می‌توانند در یک نظام مکمل قرار گیرند .

در این نظام ، واخان می‌تواند نقش یک دهلیز شرقی را ایفا کند؛ دروازه چین می‌تواند نقطه دسترسی به شبکه‌های آسیای شرقی باشد؛ و نقاط محدود عبوری آن در صورت توسعه ترانزیتی ، می‌توانند به گلوگاه‌هایی تبدیل شوند که مدیریت و امنیت آنها برای استمرار جریان تجارتی اهمیت حیاتی پیدا می‌کند .

این دیدگاه با منطق توسعه شبکه‌های ترانزیتی منطقه‌ای نیز سازگار است ؛ زیرا تجربه CAREC نشان می‌دهد که توسعه اتصال منطقه‌ای بر ترکیب جاده ، راه‌آهن ، مراکز لجستیکی ، تسهیل تجارت و همکاری مرزی استوار است .

۱۸ . چشم‌انداز آینده ؛ از سرک محلی تا دهلیز منطقه‌ای

تکمیل سرک ۱۲۱ کیلومتری واخان را باید آغاز یک مرحله جدید دانست . برای تبدیل این مسیر به یک دهلیز بین‌المللی ، اقدامات متعددی ضروری خواهد بود :

- 1 . ایجاد گذرگاه رسمی و مورد توافق افغانستان و چین ؛
- 2 . ایجاد تأسیسات گمرکی و کنترل مرزی ؛
- 3 . ایجاد مراکز لجستیکی و انبارداری ؛
- 4 . ارتقای ظرفیت و کیفیت سرک ؛
- 5 . ایجاد سیستم‌های مخابراتی و انرژی ؛
- 6 . تأمین امنیت مسیر ؛
- 7 . ایجاد سازوکارهای حقوقی و گمرکی ؛
- 8 . هماهنگی با شبکه‌های ترانزیتی چین و آسیای مرکزی ؛
- 9 . توسعه خدمات برای جوامع محلی ؛
- 10 . ایجاد چارچوب همکاری پایدار میان کشورهای ذی‌نفع .

در این مرحله ، شناسایی گلوگاه‌های احتمالی نیز اهمیت پیدا می‌کند . هرگاه مسیر واخان به یک مسیر تجارتی فعال تبدیل شود ، گذرگاه‌های مرتفع ، بخش‌های آسیب‌پذیر در برابر برف و یخ ، نقاط محدود عبور ، پل‌ها و مراکز مرزی می‌توانند به نقاط حساس شبکه تبدیل شوند . از این رو ، برنامه‌ریزی زیرساختی باید از ابتدا با رویکرد مدیریت گلوگاه‌ها و تداوم جریان ترانزیت صورت گیرد .

بنابراین ، میان ساخت سرک و ایجاد دهلیز بین‌المللی فاصله قابل توجهی وجود دارد .

تصمیم چین درباره میزان و نحوه گشایش مرز ، مهم‌ترین متغیر خارجی خواهد بود . در عین حال ، توانایی افغانستان برای تأمین امنیت ، ایجاد زیرساخت‌های مکمل و مدیریت مؤثر مرز نیز اهمیت اساسی خواهد داشت .

## ۱۹. نتیجه‌گیری :

دهلیز واخان را نمی‌توان صرفاً یک نوار باریک کوهستانی در شمال‌شرق افغانستان دانست. اهمیت آن حاصل تعامل سه عنصر اساسی یعنی جغرافیا ، تاریخ و جیوپولیتیک است .

از نظر جغرافیایی ، واخان افغانستان را مستقیماً با چین پیوند می‌دهد و در نقطه تماس چند حوزه مهم آسیایی قرار دارد . از نظر تاریخی، این منطقه بخشی از فضای گسترده پامیر و بدخشان تاریخی بوده و شکل‌گیری مرزهای مدرن در اواخر قرن نوزدهم آن را به یک منطقه حائل و مرزی تبدیل کرده است. از نظر انسانی نیز واخان بخشی از حوزه تاریخی زندگی مردمان واخی و دیگر جوامع پامیری است که امروز در چند کشور پراکنده‌اند .

از منظر مفهومی ، واخان را می‌توان در سه سطح مورد بررسی قرار داد: دهلیز، دروازه و گلوگاه. واخان در وهله نخست یک دهلیز جغرافیایی است؛ زیرا افغانستان را از طریق یک نوار سرزمینی نسبتاً باریک به چین متصل می‌کند . در صورت توسعه روابط و زیرساخت‌ها ، نقاط اتصال آن می‌توانند به دروازه‌های جیوپولیتیکی افغانستان به سوی چین و آسیای مرکزی تبدیل شوند. در مقابل، برخی گزرگاه‌های محدود در داخل این دهلیز می‌توانند ، در صورت افزایش اهمیت ترانزیتی ، نقش گلوگاه‌های جیوپولیتیکی را ایفا کنند .

از این منظر ، تعبیر «بوئل‌نیک» برای تمام واخان از نظر علمی دقیق نیست ؛ بلکه بهتر است برخی نقاط محدود و حساس عبوری واخان را «گلوگاه‌های بالقوه» نامید. همین تمایز به ما اجازه می‌دهد میان مسیر ، نقطه دسترسی و نقطه محدودکننده مسیر تفاوت قایل شویم .

با این حال ، نباید درباره ظرفیت ترانزیتی واخان اغراق کرد . ارتفاع زیاد، شرایط سخت اقلیمی، دشواری جغرافیایی، هزینه بالای زیرساخت و ملاحظات امنیتی چین، امکان تبدیل سریع این مسیر به یک شاهراه بین‌المللی را محدود می‌کند .

از این رو ، واخان در شرایط کنونی رقیب فوری CPEC نیست CPEC. از نظر سرمایه‌گذاری ، زیرساخت ، شبکه جاده‌ای ، بندر و ظرفیت اقتصادی در سطح کاملاً متفاوتی قرار دارد .

اما اهمیت واقعی واخان در جای دیگری نهفته است : ایجاد یک گزینه اضافی برای افغانستان و چین .

برای افغانستان ، واخان می‌تواند وابستگی به مسیرهای پاکستان را کاهش دهد؛ برای چین ، می‌تواند بخشی از تنوع شبکه‌های ارتباطی منطقه باشد؛ برای آسیای مرکزی، می‌تواند در آینده یکی از گزینه‌های اتصال به جنوب و شرق باشد؛ و برای پاکستان، می‌تواند هم یک چالش بالقوه و هم فرصتی برای مشارکت در یک نظام ترانزیتی چندجانبه باشد .

در نهایت ، آینده واخان نه در رقابت صفرجمعی با CPEC ، بلکه در امکان ایجاد یک شبکه چنددهلیزی و چندمرکزی منطقه‌ای نهفته است؛ شبکه‌ای که در آن چین، افغانستان، آسیای مرکزی، پاکستان و ایران می‌توانند از مسیرهای مکمل بهره‌مند شوند .

بنابراین ، پرسش اساسی درباره واخان این نیست که آیا این دهلیز می‌تواند فوراً جایگزین CPEC شود؛ بلکه این است که آیا می‌تواند در آینده به یکی از حلقه‌های مکمل شبکه بزرگتر اتصال میان چین ، آسیای مرکزی ، افغانستان و آسیای جنوبی تبدیل گردد .

اگر چنین روندی تحقق یابد ، واخان از یک فضای جغرافیایی دور افتاده به یک دارایی جیوپولیتیکی و اقتصادی برای افغانستان تبدیل خواهد شد ؛ دارایی‌ای که ارزش اصلی آن نه در تغییر مرزها ، بلکه در اتصال مسیرها ، ایجاد دروازه‌های جدید، مدیریت گلوگاه‌های ارتباطی و پیوند دادن اقتصادها و جوامع خواهد بود .

در این معنا ، واخان را می‌توان نه صرفاً یک «راه باریک» در شرق افغانستان ، بلکه یک دهلیز جغرافیایی با ظرفیت تبدیل‌شدن به دروازه جیوپولیتیکی و مجموعه‌ای از گلوگاه‌های استراتژیک دانست ؛ مشروط بر آنکه زیرساخت، امنیت ، توافقات مرزی، همکاری منطقه‌ای و منافع جوامع محلی همزمان مورد توجه قرار گیرد .

پاوقی‌ها و مأخذ :

1. Asian Development Bank, CAREC Transport Strategy 2030 (Manila: Asian Development Bank, 2019); Asian Development Bank, Ports and Logistics Scoping Study in CAREC Countries (Manila: Asian Development Bank, 2021).
2. Ayjaz Wani, "China and Afghanistan's Jousting Over the Wakhan Corridor," Observer Research Foundation, Issue Brief no. 796 (April 2025).
3. "Sino-Afghan Boundary Treaty," signed November 22, 1963, arts. 1–5.
4. Ibid., art. 1. توافق ۱۹۶۳ ارتفاع گذرگاه واخجیر را ۴۹۲۳ متر ثبت می‌کند.
5. World Bank, Connectivity along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative (Washington, DC: World Bank, 2019); World Bank, "The China-Pakistan Economic Corridor and the Growth of Trade," Washington, DC.
6. Ministry of Rural Rehabilitation and Development of Afghanistan, "سرک خامه واخان ، ولایت بدخشان تکمیل و به بهره‌برداری سپرده شد" October 6, 2026.
7. Isfandiyar Zaman Khan, Ahsan Ali, Saad Hayat Tamman, and Gaukhar Ospanova, Central Asia, Afghanistan and Pakistan Trade Review (Washington, DC: World Bank Group, 2019).
8. Dirk van der Kley, "China's Security Activities in Tajikistan and Afghanistan's Wakhan Corridor," NBR Special Report, no. 80 (Seattle: National Bureau of Asian Research, September 3, 2019).
9. Asian Development Bank, CAREC Transport and Trade Facilitation Strategy 2020 (Manila: Asian Development Bank, 2014); Asian Development Bank, CAREC Transport Strategy 2030 (Manila: Asian Development Bank, 2019).
10. Hermann Kreutzmann, "The Wakhan Quadrangle," in Oxford Research Encyclopedia of Asian History (Oxford: Oxford University Press, 2023).
11. "Anglo-Russian Agreement concerning the Pamirs," March 11, 1895; see also C. U. Aitchison, ed., A Collection of Treaties, Engagements and Sanads Relating to India and Neighbouring Countries, vol. 1 (Calcutta: Government of India).
12. Qatar Digital Library, "A Collection of Treaties, Engagements and Sanads Relating to India and Neighbouring Countries," India Office Records, record concerning the Pamir Boundary Commission and Eastern Wakhan, 1895–96.
13. Hermann Kreutzmann, Pamirian Crossroads: Kirghiz and Wakhi of High Asia (Wiesbaden: Reichert Verlag, 2015).

14. Nazif Shahrani, *The Kirghiz and Wakhi of Afghanistan: Adaptation to Closed Frontiers and War* (Seattle: University of Washington Press, 1979).

15. "Sino-Afghan Boundary Treaty," November 22, 1963.

16. Asian Development Bank, *CAREC Transport Strategy 2030*.

Bibliography - منابع انگلیسی :

Asian Development Bank. *CAREC Transport and Trade Facilitation Strategy 2020*. Manila: Asian Development Bank, 2014.

*CAREC Transport Strategy 2030*. Manila: Asian Development Bank, 2019.

. *Ports and Logistics Scoping Study in CAREC Countries*. Manila: Asian Development Bank, 2021.

*Unlocking the Potential of Railways: A Railway Strategy for CAREC, 2017–2030*. Manila: Asian Development Bank, 2017.

Aitchison, C. U., ed. *A Collection of Treaties, Engagements and Sanads Relating to India and Neighbouring Countries*. Calcutta: Government of India.

Khan, Isfandyar Zaman, Ahsan Ali, Saad Hayat Tamman, and Gaukhar Ospanova. *Central Asia, Afghanistan and Pakistan Trade Review*. Washington, DC: World Bank Group, 2019.

Kreutzmann, Hermann. *Pamirian Crossroads: Kirghiz and Wakhi of High Asia*. Wiesbaden: Reichert Verlag, 2015.

. "The Wakhan Quadrangle." In *Oxford Research Encyclopedia of Asian History*. Oxford: Oxford University Press, 2023.

Shahrani, Nazif M. *The Kirghiz and Wakhi of Afghanistan: Adaptation to Closed Frontiers and War*. Seattle: University of Washington Press, 1979.

Stein, Aurel. *Innermost Asia: Detailed Report of Explorations in Central Asia, Kansu and Eastern Iran*. Oxford: Clarendon Press, 1928.

van der Kley, Dirk. "China's Security Activities in Tajikistan and Afghanistan's Wakhan Corridor." NBR Special Report, no. 80. Seattle: National Bureau of Asian Research, 2019.

Wani, Ayjaz. "China and Afghanistan's Jousting Over the Wakhan Corridor." Observer Research Foundation, Issue Brief no. 796. April 2025.

World Bank. *Connectivity along Overland Corridors of the Belt and Road Initiative*. Washington, DC: World Bank, 2019.

World Bank. The China-Pakistan Economic Corridor and the Growth of Trade.  
Washington, DC: World Bank.

اسناد تاریخی و حقوقی

“Anglo-Russian Agreement concerning the Pamirs.” March 11, 1895.

British Library, India Office Records. “Map of the Country on Both Sides of the Boundary Line Drawn by the Joint Commission for Delimiting the Russian and Afghan Territories on the Pamirs, 1895.” Mss Eur F111/68, f. 28. 1896.

“Sino-Afghan Boundary Treaty.” Beijing, November 22, 1963.

منابع رسمی افغانستان :

Ministry of Rural Rehabilitation and Development of Afghanistan. “سرک خامه واخان” October 6, 2026 .  
“ولایت بدخشان تکمیل و به بهره‌برداری سپرده شد

Ministry of Rural Rehabilitation and Development of Afghanistan. “The Acting Minister of the Ministry of Rural Rehabilitation and Development Signs the Contract for the Second Phase of Wakhan’s Gravel Road Construction.” March 13, 2025 .

Ministry of Rural Rehabilitation and Development of Afghanistan. “The Honorable Minister of Rural Rehabilitation and Development Met with the Ambassador of China and His Accompanying Delegation.” May 17, 2026 .

عرض ادب

سیف قاضی زاده