



وزارت علوم، تحقیقات و فناوری  
پژوهشگاه مطالعات  
امنیت و پیشرفت  
I.S.D.S

# اتصالات منطقه‌ای؛ گذر موقت از بحران در پاکستان

ابرا‌رنگار ۱۶۸ | مرداد ۱۴۰۴

پژوهشگاه مطالعات امنیت و پیشرفت

پژوهشکده ابرار معاصر تهران



**اتصالات منطقه‌ای؛**  
**گذر موقت از بحران در پاکستان**  
ابراہنگار ۱۶۸

پژوهشگاه مطالعات امنیت و پیشرفت  
پژوهشکده مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر تهران  
۱۴۰۴

---

اتصالات منطقه‌ای؛ گذر موقت از بحران در پاکستان

تدوین و انتشار: پژوهشکده مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر تهران

تاریخ انتشار: مرداد ۱۴۰۴

تلفن و دورنگار: ۸۸۹۱۲۴۳۶-۸۸۹۰۱۹۵۷

نشانی اینترنت: [www.tisri.org](http://www.tisri.org)

تیراژ: محدود

---

## خلاصه مدیریتی

- اندکی پس از پایان جنگ هند و پاکستان، هیات دولت پاکستان طرح گسترش خطوط ریلی این کشور با تأکید بر اتصال به آسیای مرکزی را به تصویب رساند. این طرح که آن را بخشی از سیاست منطقه‌گرایی پاکستان جهت تقویت زیرساخت‌های ترانزیتی و افزایش تعاملات با کشورهای پیرامونی می‌دانند؛ در واقع در جهت تقویت شراکت راهبردی پاکستان و چین از سوی پاکستان مطرح شده تا با اتصال دو شاخه آسیای مرکزی و پاکستان ابرپروژه اقتصادی چین، وزن خود را در نقشه راه آتی چین بازتنظیم کند. مهم آنکه، تأکید روی پروژه اتصالات منطقه‌ای آنهم اندکی پس از جنگ با هند گمانه‌های متعددی درباب چرایی آن مطرح است.

- در دو سال گذشته تهدیدات امنیتی از سوی گروه‌های افراطی و تجزیه‌طلب با تأکید بر سی‌پک و زیرساخت رخ داد که پیامدهایی چون تهدید تعلیق همکاری از سوی چین و درگیری‌های نظامی و امنیتی در بر داشت. تجربه جنگ با هند به پاکستان نشان داد فرسایش نیروهای امنیتی و نظامی به سبب جنگ در دو جبهه داخلی و خارجی می‌تواند زمینه ضربات سهمگین در آینده را برای این کشور فراهم آورد.

- پاکستان با ارائه طرح اتصال ریلی به آسیای مرکزی با محوریت افغانستان چند هدف را به صورت همزمان پی گرفته است که از آن جمله می‌توان به این موارد اشاره کرد: ۱. امکان مدیریت سطحی از تنش با طالبان؛ ۲. درگیری‌های افغانستان در آورده‌های مطلوب ولو به صورت تبعی

برای طالبان؛ ۳. تقویت پیوندهای ژئوپلیتیکی با چین و کاهش احتمال خروج چین از سی‌پک؛ ۴. ارجحیت یافتن کریدور شمال - جنوب از مسیر افغانستان و پاکستان در مقابل کریدور شمال - جنوب از مسیر ایران.

- پروژه فوق در صورت توفیق یک برد بزرگ برای پاکستان خواهد بود آنهم به سبب آنکه «امنیت در پاکستان» تبدیل به مسئله امنیتی برای دیگر کشورهای منطقه خواهد شد. به عبارت بهتر، توقف عبور کالا از مسیر پاکستان به دلایل امنیتی بی‌تردید حایز پیامدهای جدی برای دیگر کشورها خواهد بود. اگر این مهم را از دریچه جنگ هند و پاکستان و احتمال تکرار آن نگریسته شود، اهمیت تلاش پاکستان برای درگیرسازی دیگر بازیگران در «استمرار امنیت و ثبات» در این کشور بهتر درک خواهد شد.

- طرح اتصال ریلی با چالش‌هایی نیز همراه است که از آن جمله می‌توان به این موارد اشاره کرد: ۱. اهمیت ثبات و امنیت در افغانستان؛ ۲. جذب سرمایه‌گذار خارجی؛ ۳. رقابت با دیگر کریدورها و در نتیجه افزایش حساسیت بازیگران و احتمال ایفای نقش مخرب از سوی آنها.

- پروژه فوق پیام‌ها و پیامدهایی نیز برای جمهوری اسلامی ایران دارد که برخی از آنها به شرح ذیل است: ۱. استقرار امنیت در افغانستان و آغاز روند پذیرش طالبان به‌عنوان بازیگر عادی در منطقه از جهاتی در چهارچوب منافع جمهوری اسلامی ایران است؛ باین‌همه، تقویت وابستگی طالبان به پاکستان به معنای «مشروط‌سازی» اقدامات آتی آن خواهد بود که بی‌تردید پیامدهای جدی امنیتی در شعب مختلف آن برای کشور در بر خواهد داشت؛ ۲. تهاجم رژیم صهیونیستی، تحریم‌های غرب و آمریکا و تبعات آنها در کشور را نمی‌توان از نظر دور داشت و این در شرایطی رخ داده است که آینده کریدور شمال جنوب از مسیر ایران و بازیگری هند و روسیه در هاله‌ای از ابهام است.

تثبیت کریدور از مسیر افغانستان بی‌تردید تأثیر شگرفی بر جایگاه ژئوپلیتیکی کشور خواهد گذاشت.

## مقدمه

چندی پیش هیئت دولت پاکستان طرح گسترش خطوط ریلی این کشور و اتصال آن به آسیای مرکزی را تصویب کرد. این طرح که آن را بخشی از سیاست منطقه‌گرایی پاکستان جهت تقویت زیرساخت‌های ترانزیتی و افزایش تعاملات با کشورهای پیرامونی می‌دانند؛ در واقع در جهت تقویت شراکت راهبردی پاکستان و چین از سوی پاکستان مطرح شده تا با اتصال دو شاخه آسیای مرکزی و پاکستان ابرپروژه اقتصادی چین، وزن خود را در نقشه راه آتی چین بازتنظیم کند. مهم آنکه، در یک سال گذشته چین بارها نسبت به امکان تعلیق پروژه سی‌پک به دلایلی چون ترور علیه اتباع چینی در پاکستان، هشدار داده بود. از این‌رو، به‌نظر می‌رسد یکی از اهداف دولت پاکستان تقویت مطلوبیت‌های حضور و استمرار همکاری‌های چین با این کشور باشد. اتصال آسیای مرکزی به بنادر ژرف‌عمق و شکل‌گیری کریدور شمال - جنوب از مسیر پاکستان از مناظر مختلف این پروژه را حایز اهمیت می‌کند که یکی از مهمترین وجوه آن تقویت اتصالات منطقه‌ای از مسیر «افغانستان» است که این به معنای «مشروط‌سازی» بازی طالبان و تقویت وابستگی طالبان به دیگر بازیگران منطقه‌ای است.

بی‌تردید، سامان‌دهی به زیرساخت با تأکید بر تقویت اتصالات منطقه‌ای منجر به ارتقای ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و سطح بازیگری پاکستان در منطقه و فراتر از آن خواهد شد. این مهم اندکی پس از فروکش تنش مرزی با هند و

همزمان با برهم‌باری بحران‌های سیاسی، امنیتی، اجتماعی و اقتصادی رخ نموده و از این‌رو چرایی تأکید دولت در دوران عمران‌خان علی‌رغم مخالفت رهبری نظامی با این پروژه حائز اهمیت است. نوشتار حاضر نیز تمرکز خود را روی واکاوی ابعاد و چرایی اهمیت این تصمیم و همچنین زوایای مختلف آن قرار خواهد داد.

## الف) بررسی اجمالی تحولات

با اعلام تصویب طرح اتصال ریلی پاکستان به آسیای مرکزی سؤالات متعددی حول محور چرایی تصویب این طرح آنهم اندکی پس از تنش با هند و اعلام احتمال تعلیق پروژه سی‌پک از سوی چین مطرح شد که از آن زمره می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد: ۱. توسعه همکاری‌های منطقه‌ای: این پروژه می‌تواند بخشی از ابتکارهایی چون سی‌پک و کمربند و جاده چین باشد که هدف از آن تقویت همکاری‌های اقتصادی و امنیتی با کشورهای آسیای مرکزی ذکر شده بود (ابراهیم، ۲۰۲۴)؛ ۲. تنوع‌بخشی به مسیرهای ترانزیتی: پاکستان با ایجاد مسیرهای جایگزین تجاری، وابستگی خود به مسیرهای سنتی را کاهش داده و موقعیت خود را به عنوان «هاب منطقه‌ای» تقویت خواهد کرد؛ ۳. فرصت‌های اقتصادی: زمانبندی این اعلامیه با توجه به بهبود نسبی ثبات در افغانستان (مسیر کلیدی اتصال) و نیاز فزاینده کشورهای آسیای مرکزی به دسترسی به بنادر ژرف‌عمق (مانند گوادر) قابل تأمل است (حیدر، ۲۰۲۵)؛ ۴. عوامل ژئوپلیتیک: این اقدام همزمان با افزایش رقابت‌های منطقه‌ای (از جمله نقش هند در شبه‌قاره) و تلاش پاکستان برای گسترش نفوذ در فضای پس‌آخروج آمریکا از افغانستان انجام شده است (سرحدی، ۲۰۲۵)؛ ۵. جلب حمایت بین‌المللی: پروژه با پشتیبانی مالی و فنی چین و نهادهایی مانند بانک

توسعه آسیایی پیش می‌رود که آمادگی کنونی آنها در سرمایه‌گذاری، زمان اجرا را تسریع کرده است.

پاکستان به سبب بحران اخیر با هند درگیر بازتنظیم توانمندی نظامی، امنیتی و اطلاعاتی خود است و گمانه‌هایی چون ارتباط گروه‌های شبه‌نظامی افراطی و تجزیه‌طلب با هند را به‌عنوان مبنایی برای طراحی شاخص‌های امنیتی و همچنین بررسی امکان‌های نفوذ و رخنه هند با هدف تولید بحران و فرسایش ظرفیت‌های نظامی و امنیتی خود می‌داند. در این هنگامه، برهم‌بازی بحران‌های اجتماعی، سیاسی، امنیتی و اقتصادی در کشور نیز توان دولت مرکزی را تحلیل برده است. از این‌رو، اعلام آمادگی رسمی پاکستان برای گام نهادن در روند اتصالات ریلی معنادار است.

نظر به اینکه، در سند امنیت ملی پاکستان ۲۰۲۳ که منجر به افزایش فشارهای بر دولت غیرنظامی عمران‌خان شد، توصیه شده بود «قدرت در پاکستان از امنیت و نظامی به سمت ژئوپلیتیک و اقتصادی» پیش رود و به دیگر سخن، پاکستان به تدریج وجهه خود را از بازیگری نظامی و امنیت‌پایه به بازیگری توسعه‌آفرین و امنیت‌ساز بدل کند. این فهم از قدرت سبب درک تهدید از عمران‌خان از سوی تشکیلات نظامی و امنیتی پاکستان شد و زمینه‌ساز حذف وی را فراهم آورد. حال سؤال کلیدی این است دولت نزدیک به رهبران نظامی پاکستان چرا در همان مسیر پیشنهادی عمران‌خان گام نهاده‌اند؟ آیا این همان مسیر است و اگر خیر اهداف پشت پرده آن چیست؟

## **(ب) اهداف پاکستان**

دولت پاکستان با اعلام پروژه اتصالات ریلی چند هدف را دنبال می‌کند که از آن زمره می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

۱. **تقویت پیوندها با چین:** حوادث تروریستی علیه اتباع چین و همچنین انجام عملیات در راستای سی‌پک در کنار برخی موارد نظیر فساد مالی و عدم پیشرفت مطلوب پروژه سبب اعلام هشدار رسمی دولت چین به پاکستان درباره تعلیق همکاری‌های راهبردی با این کشور در چارچوب سی‌پک شد. نگرانی از تیرگی روابط با چین، پاکستان را به صرافت افزایش مزیت‌های خود برای چین انداخت (Ali, 2025). توقف سی‌پک برای پاکستان حامل معانی متعدد است که از مهمترین آن می‌توان به الف) ضربه نهایی به اعتماد عمومی و امید مردم پاکستان در ارتباط با بهبود اوضاع؛ ب) اثر بر میزان بیکاری (پیش‌بینی می‌شود بیش از ۵۰۰ هزار پاکستانی به صورت مستقیم به کار گرفته شده‌اند)؛ ج) ناتوانی در جذب بلندمدت سرمایه‌گذاران خارجی حضور چین بخشی از این نیاز را پاسخ داده و حال با احتمال خروج چین و توقف روند ورود دلارهای چینی بی‌تردید پاکستان درگیر بحران مالی جدی خواهد شد (Burki, 2025).

۲. **تقویت جایگاه ترانزیتی منطقه‌ای:** ایجاد کریدور ریلی جدید، پاکستان را به پل ارتباطی بین آسیای مرکزی (منابع انرژی و مواد خام) و بنادر استراتژیک خود (مانند بنادر گوادر و کراچی) تبدیل می‌کند؛ همچنین موجب کاهش اتکا به مسیرهای تجاری موجود از طریق هند یا ایران، به‌ویژه در هنگامه بحران‌های سیاسی خواهد شد. تقویت اتصالات منطقه‌ای برای پاکستان به معنای «مشروط‌سازی» بازیگرانی درگیر طرح نظیر افغانستان و جمهوری‌های آسیای مرکزی خواهد بود. حال آنکه، در صورت موفقیت این پروژه، احتمال پیوستن روسیه نیز بدان می‌رود و در این صورت، جایگاه پاکستان بی‌تردید در معادلات قدرت در منطقه تغییر خواهد کرد.

۳. **تحریک رشد اقتصادی: الف)** درآمد ترانزیت: کسب عواید از حق ترانزیت کالاهای کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی (مانند قزاقستان، ازبکستان) که نیازمند دسترسی به دریا هستند (Kwan, 2025)؛  
 ب) توسعه زیرساخت‌ها: جذب سرمایه‌گذاری خارجی (به‌ویژه از چین) برای توسعه شبکه ریلی، بنادر و مناطق صنعتی مرتبط (مثلاً در چابهار و گوادر)؛  
 ج) ایجاد اشتغال: تولید فرصت‌های شغلی در بخش‌های ساخت‌وساز، لجستیک و خدمات؛  
 د) تغییر نقش: تمرکز روی پروژه‌های زیرساخت با درگیری‌سازی شمار بیشتری از بازیگران منطقه‌ای به معنای الزام دیگر بازیگران نظیر افغانستان برای ایفای نقش در امن‌سازی منطقه است.

۴. **عمق‌بخشی به همکاری‌های امنیتی: الف)** نفوذ در افغانستان: این پروژه وابسته به عبور از خاک افغانستان است و از این‌رو، سطحی از هماهنگی و همکاری با طالبان را شکل خواهد داد. پاکستان امیدوار است این همکاری، ثبات مرزهای غربی‌اش را تقویت و مهاجرت غیرقانونی/تروریسم را کاهش دهد. ب) مقابله با نفوذ رقبا: کاهش تأثیر هند در آسیای مرکزی از طریق ارائه گزینه‌های تجاری جایگزین.

۵. **ارتقای جایگاه ژئوپلیتیک: الف)** اتصال به ابتکار کمربند و جاده چین: تکمیل کریدور سی‌پک با گسترش آن به سمت شمال، تقویت نقش پاکستان در پروژه کمربند و جاده؛ ب) جلوگیری از انزوا: پس از خروج آمریکا از افغانستان، پاکستان با این پروژه نشان می‌دهد همچنان شریک کلیدی در ثبات منطقه است (TAW, 2025).

۶. **دسترسی به منابع انرژی و بازارها: الف)** واردات انرژی ارزان: امکان واردات گاز طبیعی و برق از ترکمنستان و تاجیکستان با هزینه کمتر؛ ب)

صادرات به بازارهای جدید: باز کردن مسیر برای صادرات پاکستان (منسوجات، کشاورزی) به بازارهای ۸۰ میلیون نفری آسیای مرکزی.

#### ۷. تقویت اتحادهای منطقه‌ای: همگرایی با سازمان‌های منطقه‌ای:

همسویی با اهداف سازمان‌هایی مانند اکو و سازمان همکاری شانگهای برای افزایش یکپارچگی اقتصادی اوراسیا.

در این چهارچوب، چالش‌های متعددی پیش‌روی پاکستان قرار دارد که از آن زمره می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- **ثبات در افغانستان:** موفقیت این پروژه تا حد زیادی منوط به امنیت پایدار در خاک افغانستان و عدم مخالفت بازیگران رقیب است.

- **تأمین مالی:** اجرای این پروژه شعب مختلفی همچون بخش مطالعاتی، تامین امنیت، لجستیکی، نیروی انسانی دارد؛ شرایط اقتصادی به پاکستان مجال ورود به پروژه‌های در این سطح را نمی‌دهد. از این‌رو، موفقیت این پروژه تا حد زیادی منوط به سرمایه‌گذاری عظیم خارجی به‌ویژه از سوی چین و نهادهای بین‌المللی است.

- **رقابت با کریدورهای جایگزین:** این پروژه، در صورت تحقق دو پروژه بزرگ با همکاری ایران و هند را هدف قرار خواهد داد. کریدور چابهار و کریدور شمال - جنوب هر دو با هدف تقویت اتصالات منطقه‌ای و ایجاد دسترسی آسان کشورهای آسیای مرکزی و روسیه به آب‌های ژرف‌عمق بنا نهاده شده بودند.

### ج) اهداف دیگر بازیگران

لازم به یادآوری است در ۸ آوریل ۲۰۲۵ روسیه از آغاز اجرای عملی راه‌آهن سراسری افغانستان خبر داد؛ وزارت حمل و نقل روسیه در بیانیه‌ای از آغاز

مطالعات برای امکان‌سنجی این پروژه سخن گفت. در این طرح دو مسیر مورد توجه قرار گرفته است: ۱. مزارشریف-هرات-دلارام-قندهار (افغانستان)-چمن (پاکستان)؛ ۲. ترمذ (ازبکستان) - نایب آباد-لوگر (افغانستان) - کارلاچی (پاکستان). مسیر دوم بسیار مورد توجه بوده و از آن به‌عنوان کریدور کابل (ترمذ به پیشاور) نیز یاد می‌شود (CAREC, 2025). ازبکستان نیز در سال ۲۰۱۸ در ارتباط با آن بحث‌هایی مطرح کرده بود. طبق توافق اولیه طرفین، قرار بود ساخت راه‌آهن از مرز ازبکستان تا پاکستان در پاییز ۲۰۲۱ آغاز شود. با این حال، به دلیل به قدرت رسیدن طالبان در افغانستان، این روند به تعویق افتاد (Bespalyy, 2023).

به دلایل متعدد ازجمله «کمک به روند پذیرش طالبان در معادلات منطقه‌ای» طالبان از پروژه‌های منطقه‌ای با محوریت افغانستان حمایت کرد و در این راستا گفتگوهایی در باب کریدور کابل و خط لوله تایی را به انجام رساند. اهمیت کریدور کابل نه صرفاً به دلیل اتصال آسیای مرکزی به اقیانوس از مسیر افغانستان بلکه به دلیل کوتاه‌ترین راه برای دسترسی مسکو به دهلی‌نو نیز به شمار می‌رود. این روند، منجر به ایجاد یک کریدور ریلی جایگزین می‌شود که از ایالات عمدتاً غربی افغانستان، فراه، نیمروز، هلمند و قندهار عبور می‌کند تا به بنادر پاکستان در اقیانوس هند برسد. وزارت حمل‌ونقل روسیه از این مسیر به‌عنوان مسیر مزار شریف-هرات-دلارام-قندهار-چمن یاد کرده است. این ایده با مسیر راه‌آهن تورغندی - هرات - قندهار- اسپین‌بولدک که توسط ترکمنستان با همکاری قزاقستان ترویج شده، هماهنگ است. در سپتامبر ۲۰۲۴، عشق‌آباد شروع به ساخت اولین بخش راه‌آهن از ایستگاه تورغندی تا هرات کرد (Gul, 2025).

پیش از این بنظر می‌رسید ازبکستان و ترکمنستان در حال پیگیری پروژه‌های ترانزیتی خود در افغانستان هستند ولی حضور روسیه در این روند گمانه‌های متعددی را مطرح کرد. در سال‌های گذشته، مسکو بارها تمایل خود در ساخت راه‌آهن غربی (ترکمنستان) و شرقی (ازبکستان) از مسیر افغانستان را بیان کرده و آن را فرصتی برای تقویت امکان تحقق کریدور شمال - جنوب به پاکستان دانسته است. نکته مهم دیگر احتمال مشارکت مالی شرکت اماراتی - ازبکستانی<sup>۱</sup> است. بر اساس توافق بین افغانستان و ازبکستان (۱۹ فوریه ۲۰۲۴) قرار بود این شرکت مطالعه امکان‌سنجی کریدور کابل را تهیه کند که اندکی بعد به درخواست مسکو، شرکت راه‌آهن روسیه<sup>۲</sup> به این کنسرسیوم مالی پیوست (Aguilar, 2025).

جالب توجه آنکه، در تحلیل‌های ارائه شده از سوی نویسندگان پاکستانی، روسیه و آسیای مرکزی روی «امکان اتصال مسیر قندهار به پاکستان و ایران» مانور داده و تأکید شده ایران در حال ساخت خط آهن چابهار-زاهدان و درصدد اتصال آن به نیمروز در افغانستان و از آنجا به دلارام و قندهار است (Rafiq, 2024). در این تحلیل‌ها بدون آنکه توجهی به چرایی اهمیت چابهار و کریدور شمال - جنوب از مسیر ایران شده باشد گفته شده، این امر علاوه بر راه‌آهن خواف-هرات و مسیر ترانزیت از طریق ترکمنستان، راه دیگری را برای ایران به آسیای مرکزی از طریق افغانستان فراهم می‌کند. این موضوع برای هند که به طور فعال در نوسازی زیرساخت‌های جاده‌ای ایران و بندر آب‌های عمیق چابهار مشارکت دارد، بسیار مورد توجه است.

1. ADL Ulanish

2. JSCo RZD

حائز اهمیت آنکه، افزایش خطرات امنیتی در پاکستان همراه با افزایش درگیری در روابط افغانستان و پاکستان نیز ممکن است تاشکند و شرکای خارجی آن را وادار کند تا ترجیحات خود را در مسیر ترانس افغانستان به نفع کریدور قندهار تنظیم کنند. در این راستا، انتخاب مسیر ترانزیتی که به مناطقی از پاکستان که به اقیانوس نزدیک‌تر هستند، منتهی شود، کاملاً مناسب خواهد بود. ازبکستان تاکنون از اظهار نظر در مورد گسترش راه‌آهن حیرتان-مزار شریف به هرات و گسترش بیشتر آن به چمن در ایالت بلوچستان پاکستان خودداری کرده است. مشخص نیست کدام کشورها یا سازمان‌ها به عنوان تأمین‌کنندگان مالی بالقوه یک پروژه جدید در نظر گرفته می‌شوند، آیا ایده ایجاد یک کنسرسیوم مالی در چارچوب اجرای کریدور راه‌آهن سراسری افغانستان «کریدور کابل» (مسیر ترمذ-نایب‌آباد-لوگر-کرلاچی) که انتظار می‌رفت امارات متحده عربی و قطر در آن مشارکت داشته باشند، هنوز مطرح است و آیا این کشورها در تأمین مالی کریدور راه‌آهن قندهار مشارکت خواهند داشت یا خیر.

نکته حائز اهمیت این است که تقویت پروژه اتصالات منطقه‌ای در آنسوی مرزهای جمهوری اسلامی ایران حائز پیام‌ها و پیامدهای متفاوتی برای کشور خواهد بود. از یک‌سو، پیشبرد پروژه‌های اقتصادی و زیرساختی نیازمند امنیت خواهد بود که این روند می‌تواند به تثبیت شرایط امنیتی و در ادامه آن شکل‌گیری سطحی از توسعه در آنسوی مرزهای شرقی کشور کمک کند؛ که این مسئله در راستای منافع راهبردی کشور قرار دارد. با این‌همه این مهم را باید از زاویه دیگر نیز نگریست. در شرایطی که کشور در سال‌های گذشته زیر فشارهای سنگین تحریم و حال در معرض تهاجم رژیم صهیونیستی قرار گرفته است؛ پروژه‌های زیرساختی می‌تواند به دلایل مختلف از دستورکار

ایران و یا شرکایی چون هند خارج و یا با تعلل آنها همراه شود. در چنین شرایطی تثبیت کریدور شمال جنوب از مسیر افغانستان بی‌تردید آثار جدی بر قدرت ژئوپلیتیکی کشور خواهد گزارد و این مهم هنگامی جدی‌تر خواهد شد که روسیه و چین نیز تبدیل به بازیگران اصلی آن شوند. اگرچه احتمال ایجاد شاخه‌ای برای اتصال افغانستان به ایران نیز وجود دارد ولی این پروژه در کمترین حالت آن سبب «مشروط‌سازی» جمهوری‌های آسیای مرکزی به پاکستان و همچنین، امنیت در پاکستان تبدیل به «مسئله امنیتی» برای دیگر کشورهای منطقه خواهد شد.

## نتیجه‌گیری

همان‌طور که ذکر آن رفت، تجربه جنگ با هند، بحران‌های داخلی و تقویت نقش آفرینی گروه‌های تهدید در کنار احتمال تغییر رویه چین در همکاری در چارچوب سی‌پک، مقامات پاکستان را ناگزیر از ترسیم نقشه‌راه جدید کرده است. یکی از مهمترین محورهای این نقشه‌راه، ایجاد کریدور ریلی میان آسیای مرکزی و پاکستان با چشم‌انداز پیوست احتمالی روسیه به آن است. سؤالات بسیاری درباره چرایی تمرکز پاکستان روی پروژه ریلی آنهم اندکی پس از پایان جنگ با هند مطرح شده است؛ انتظار بر این بود، که تمرکز تشکیلات نظامی و امنیتی پاکستان در ماه‌های آینده روی رصد تحولات در چارچوب مرزی با هند و کشمیر و بازترسیم سیاست‌ها و ارزیابی عملکرد نیروهای نظامی و امنیتی باشد.

از این‌رو، می‌توان این پروژه را نیز با نگاهی امنیتی نگریست و آن را بعدی از ابعاد تقویت چارچوب‌های امنیتی پاکستان در آینده فهم کرد. بی‌تردید، تقویت اتصالات منطقه‌ای با تأکید بر درگیرسازی طالبان با آن به معنای

امکان ایفای سطحی از مدیریت روی نقش‌آفرینی و بازیگری طالبان خواهد بود. حضور افغانستان در پروژه‌های زیرساختی منطقه‌ای به معنای تقویت همکاری‌های بازیگران منطقه‌ای با کابل و به صورت ضمنی پذیرش بازیگری طالبان در معادلات منطقه‌ای است. این پروژه برای پاکستان از یکسو «مشروط‌سازی» بازیگران منطقه‌ای با امنیت و منافع خود و همچنین ارائه امکانی جدید برای تقویت پیوندهای منطقه‌ای به چین است. اتصال دو شاخه ابرپروژه اقتصادی چین در آسیای مرکزی و پاکستان به معنای تضمین منافع راهبردی پکن است و از این‌رو، احتمال تعلیق همکاری‌های پکن در چارچوب سی‌پک کاهش پیدا خواهد کرد.

پاکستان با ارائه این پروژه از یکسو در صدد ارتقا دیپلماسی اقتصادی، تقویت اتصالات منطقه‌ای و نیز پیشبرد اهداف راهبردی در آنسوی مرزهای شمالی خود است. هدف ضمنی پاکستان تبدیل به مرکزی تجاری اوراسیا و همچنین بازیگری قابل اتکا همزمان برای چین و روسیه است. از این‌رو، جلب سرمایه‌گذاری در زیرساخت و تقویت اتصالات منطقه‌ای همسو با اهداف راهبردی چین و روسیه این گمانه را تقویت می‌کند که جنگ با هند این کشور را به صرافت بازبینی همکاری‌های راهبردی با قدرت‌های بزرگ و منطقه‌ای و همچنین «مشروط‌سازی» و به عبارت بهتر، مدیریت‌پذیری بازیگران منطقه‌ای با تأکید بر افغانستان که در هنگامه بحران در پاکستان افزایش فشار امنیتی برای این کشور ایجاد نکنند.

بی‌تردید، تلاش پاکستان برای تقویت اتصالات منطقه‌ای و ادغام پروژه‌های زیرساختی این کشور با کشورهای آسیای مرکزی از مسیر افغانستان پیامدهای جدی برای جمهوری اسلامی ایران خواهد داشت که مهمترین آن

به حاشیہ‌رانده شدن کریدور شمال جنوب از مسیر ایران و اهمیت یافتن کریدور شمال جنوب از مسیر افغانستان است.

## منابع

۱. ابراهیم، ذوفین (۲۰۲۴). «سی پیک کی افغانستان تک توسیع بر اعظم کئے انفراسٹرکچر کو آپس میں منسلک کر سکتی ہے». در: [/https://dialogue.earth/ur/1-ur/99696](https://dialogue.earth/ur/1-ur/99696)
۲. حیدر، وقار (۲۰۲۵). «چین-وسطی ایشیا سربراہی اجلاس، سلک روڈ اور پاکستان». در: [/https://wenews.pk/news/325454](https://wenews.pk/news/325454)
۳. سرحدی، ضیا الحق (۲۰۲۵). «وسطی ایشیائی ریاستیں، تجارتی تعلقات کی نئی راہیں». در: [/https://jasarat.com/2025/06/23/250623-03-5](https://jasarat.com/2025/06/23/250623-03-5)
4. Ali, Farhat (2025). "Pakistan's strategic location: fact-check". at: <https://www.brecorder.com/news/40350680>
5. Aguiar, Paulo (2025). "Trans-Afghan Railway: Central Asia's Gateway to Global Trade". at: <https://www.geopoliticalmonitor.com/trans-afghan-railway-central-asias-gateway-to-global-trade/>
6. Burki, Hussan Bano (2025). "Pakistan Regional Trade & Transit Connectivity". at: [https://www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/8\\_Towards%20sustainable%20transport%20infrastructure-Pakistan.pdf](https://www.unescap.org/sites/default/d8files/event-documents/8_Towards%20sustainable%20transport%20infrastructure-Pakistan.pdf)
7. Bepalyy, Sergey (2023). "Transport Infrastructure of the Countries of Central Asia: State and Development Trends". Transportation Research Procedia 68. at: <https://pdf.sciencedirectassets.com/308315>
8. CAREC (2025). "New Railway to Strengthen Afghanistan Regional Links". at: <https://www.carecprogram.org/?feature=new-railway-to->

strengthen-afghanistan-regional-links#:~:text=The%20project%20is%20the%20first%20phase%20of,the%20region%2C%20supporting%20growth%20and%20cutting%20poverty.

9. Kwan, Sergey (2025). "Uzbekistan and Russia Advance Trans-Afghan Railway Project to Pakistan". at: <https://timesca.com/uzbekistan-and-russia-advance-trans-afghan-railway-project-to-pakistan/>

10. Gul, Ayaz (2025). "Uzbekistan, Pakistan pledge to advance proposed railway link via Afghanistan". at: <https://www.voanews.com/a/uzbekistan-pakistan-pledge-to-advance-proposed-railway-link-via-afghanistan/7989378.html>

11. Rafiq, Muhammad (2024). "Kazakhstan, Pakistan Launch Trans-Afghan Multimodal Transport Corridor". at: <https://astanatimes.com/2024/08/kazakhstan-pakistan-launch-trans-afghan-multimodal-transport-corridor/>

12. TAW (2025). "China's High-Speed Rail Infrastructure Reaches a Defining Moment with the Completion of Cenxi Span, Enhancing Regional Economic Ties". <https://www.travelandtourworld.com/news/article/chinas-high-speed-rail-infrastructure-reaches-a-defining-moment-with-the-completion-of-cenxi-span-enhancing-regional-economic-ties/#:~:text=By%20linking%20these%20economic%20zones%2C%20the%20high%2Dspeed,a%20fast%2C%20reliable%2C%20and%20eco%2Dfriendly%20transportation%20alternative>

ties/#:~:text=By%20linking%20these%20economic%20zones%2C%20the%20high%2Dspeed,a%20fast%2C%20reliable%2C%20and%20eco%2Dfriendly%20transportation%20alternative



«پژوهشگاه مطالعات امنیت و پیشرفت» به منظور پاسخگویی به بخشی از نیازهای پژوهشی کشور در راستای تولید شناخت جامع از محیط امنیت ملی، پاسخگویی به نیازهای پژوهشی و مطالعاتی، انجام پژوهش‌های کاربردی و استقرار سیاست‌های پژوهش‌مبنا و تقویت فرآیند سیاستگذاری و حکمرانی کشور با رویکردی علمی و راهبردی تأسیس شد.

این مرکز در حال حاضر با چهار پژوهشکده «مطالعات راهبردی»، «ابرار معاصر تهران»، «مطالعات حکمرانی فرهنگی و اجتماعی» و «علوم و فناوری‌های نوظهور» در حوزه‌های سیاسی، امنیتی، فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، امنیت بین‌الملل و فناوری‌های نوظهور مشغول به فعالیت است.