دیپلماسی ترانزیتی در اوراسیا: مطالعه تطبیقی مسیر ایران و راه‌آهن ترانس‌افغان

جلال ملکوتی‌فر[1]

چکیده

این مقاله در پی مقایسه مسیرهای منتهی به بندرعباس و چابهار در ایران با طرح راه‌آهن ترانس‌افغان به‌سوی بنادر پاکستان است. چارچوب تحلیل بر ژئواکونومی و وابستگی متقابل پیچیده استوار است و چهار معیار هزینه و زمان، آمادگی زیرساختی، امنیت عملیاتی و پایداری سیاسی‌ـمالی را در بر می‌گیرد. روش مورد استفاده روش کیفی و تحلیلی‌ـتطبیقی است. مقایسه میان دو گزینه هم‌سطح نیست: مسیر ایران از شبکه‌های موجود حمل‌ونقل و بنادر فعال برخوردار است، اما پیوند ریلی پیشنهادی ترانس‌افغان، در اسناد بررسی‌شده، در مرحله امکان‌سنجی قرار دارد. ازاین‌رو، مزیت قابل دفاع ایران، آمادگی بیشتر برای استفاده جاری است، نه برتری قطعی در هزینه، زمان یا امنیت. ترانس‌افغان در صورت تأمین مالی، تکمیل زیرساخت و برقراری ترتیبات پایدار مرزی و عملیاتی، می‌تواند برای بخشی از مبادلات منطقه گزینه‌ای مکمل یا رقیب باشد. نتیجه آن است که تنوع مسیرها، در صورت برخورداری از کارکرد واقعی و هزینه قابل‌قبول، می‌تواند وابستگی به یک مسیر را کاهش دهد؛ اما تعدد طرح‌ها به‌تنهایی تضمینی برای کاهش هزینه یا آسیب‌پذیری نیست.

کلیدواژه‌ها: آسیای مرکزی؛ ژئواکونومی؛ دیپلماسی ترانزیتی؛ بندر چابهار؛ راه‌آهن ترانس‌افغان؛ کریدور شمال–جنوب.

تاریخ دریافت:

تاریخ پذیرش:

نسخه پیش از انتشار - غیر قابل استناد

[1]. دانشآموخته‌ی علوم سیاسی دانشگاه تهران. جمهوری اسلامی ایران و رییس سابق اتاق ایران در دانشگاه یسه‌نوف قزاقستان. آکتائو، جمهوری قزاقستان. malakooti68@gmail.com

مقدمه

قزاقستان، ازبکستان، ترکمنستان، قرقیزستان و تاجیکستان دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد ندارند. محصور بودن در خشکی [1] برای این کشورها فقط مسئله فاصله تا ساحل نیست؛ دسترسی آن‌ها به بازارهای جهانی به کیفیت زیرساخت، مقررات مرزی و روابط سیاسی با کشورهای واسط بستگی دارد. ادبیات لجستیک کشورهای محصور در خشکی بر نقش قابلیت اطمینان زنجیره تأمین و هزینه‌های عبور از مرز تأکید دارد (Arvis et al., ۲۰۱۰).

جنگ اوکراین در سال ۲۰۲۲ و تحریم‌های مرتبط با روسیه، ریسک استفاده از برخی مسیرهای شمالی را افزایش داد و توجه بیشتری را به مسیرهای جایگزین جلب کرد. این تحول به معنای بسته‌شدن کامل مسیرهای روسیه یا پایان نقش آن کشور در ترانزیت منطقه نیست؛ بلکه شرایط انتخاب مسیر را، به‌ویژه برای شرکت‌های حساس به ریسک تحریم، تغییر داده است (OECD, ۲۰۲۳). در چنین شرایطی، مسیرهای جنوبی از طریق ایران و طرح راه‌آهن ترانس‌افغان [2] از گزینه‌های مورد توجه‌اند.

پرسش مقاله این است که مسیرهای ایران و ترانس‌افغان، با توجه به امکان اجرا و محدودیت‌های اقتصادی و سیاسی، چه امکاناتی برای دسترسی آسیای مرکزی به دریا فراهم می‌کنند؟ فرضیه آن است که شبکه موجود ایران برای استفاده کوتاه‌مدت آمادگی بیشتری دارد، درحالی‌که مزیت احتمالی ترانس‌افغان برای برخی مبادی و مقاصد به تحقق مجموعه‌ای از شروط فنی، مالی و سیاسی وابسته است. این فرضیه به معنای ارزان‌تر یا امن‌تر بودن همیشگی مسیر ایران نیست.

پیشینه پژوهش. مطالعات مرتبط را می‌توان در سه دسته قرار داد. دسته نخست، به پیامدهای محصور بودن در خشکی و نقش زیرساخت و تسهیل تجارت می‌پردازد. پژوهش‌های آرویس و همکاران و گریگوریو نشان می‌دهند که بررسی دسترسی تجاری باید از فاصله جغرافیایی فراتر رود و کیفیت حمل‌ونقل و محیط ترانزیتی را نیز در نظر بگیرد (Arvis et al., ۲۰۱۰; Grigoriou, ۲۰۰۷). گزارش بانک جهانی با عنوان «ازبکستان: اجزای سازنده برای توسعه یکپارچه حمل‌ونقل و لجستیک» نیز چارچوبی برای بررسی نیازهای حمل‌ونقل این کشور فراهم می‌کند (World Bank, ۲۰۲۰).

دسته دوم، بر مسیرهای ایران و ظرفیت بنادر جنوبی تمرکز دارد. پژوهش مربوط به جایگاه چابهار، این بندر را در ارتباط با همکاری ایران و آسیای مرکزی بررسی می‌کند؛ با این‌حال، اهمیت جغرافیایی بندر را نباید معادل پیوستگی کامل خدمات ریلی و بندری دانست (کولایی و امامی، ۱۴۰۲). دسته سوم، تحولات ترانس‌افغان و رقابت کریدورها را دنبال می‌کند. گزارش‌های خبری و تحلیلی درباره این پروژه اطلاعاتی از مذاکرات، تغییر مسیر پیشنهادی و برآوردهای اولیه ارائه می‌دهند، اما جایگزین مطالعه امکان‌سنجی منتشرشده یا داده بهره‌برداری نیستند (The Diplomat, ۲۰۲۴; Eurasianet, ۲۰۲۵; The Times of Central Asia, ۲۰۲۶).

[1] . Landlockedness

[2] Trans-Afghan Railway.

داده‌ها و گزارش‌های کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل برای آسیا و اقیانوسیه [1] نیز می‌توانند برای تحلیل هزینه‌های تجاری به کار روند، مشروط به آنکه مجموعه‌داده، سال و روش محاسبه مشخص باشند. سهم مقاله حاضر، مقایسه منظم شواهد با تمرکز بر تفاوت مرحله اجرای دو گزینه است.

مفاهیم کلیدی. کشورهای درحال‌توسعه محصور در خشکی [2] برای دسترسی دریایی به عبور از قلمرو کشورهای دیگر نیاز دارند. «دیپلماسی ترانزیتی» در این مقاله به مجموعه مذاکرات و ترتیباتی گفته می‌شود که دسترسی به زیرساخت، عبور مرزی، تعرفه‌ها و همکاری میان عرضه‌کنندگان خدمات حمل‌ونقل را تنظیم می‌کند. دیپلماسی ریلی و بندری دو جزء این مجموعه‌اند.

منظور از ترانس‌افغان [3]، طرح ایجاد پیوند ریلی میان شبکه آسیای مرکزی و پاکستان از طریق افغانستان است. این اصطلاح در گزارش‌های مختلف برای نسخه‌ها و محدوده‌های متفاوت طرح به کار رفته است؛ بنابراین، نمی‌توان یک میزان طول راه‌آهن یا هزینه را بدون تعیین تاریخ و محدوده به همه آن‌ها نسبت داد. همچنین وجود خطوط ریلی در شمال افغانستان، به معنای تکمیل پیوند ریلی سراسری تا پاکستان نیست.

چارچوب نظری. چارچوب نظری مقاله از ژئواکونومی [4] و وابستگی متقابل فرامرزی [5]، با تأکید بر صورت‌بندی «وابستگی متقابل پیچیده»، استفاده می‌کند. در برداشت ادوارد لوتواک [6]، به‌کارگیری ابزارهای اقتصادی لزوماً منطق رقابت سیاسی را از میان نمی‌برد؛ در واقع، رقابت می‌تواند با ابزارهای تجاری، مالی و فناورانه دنبال شود (Luttwak, ۱۹۹۰). بنابراین، تعبیر «جایگزینی منطق جنگ با گرامر تجارت» اگر به پایان تعارض اشاره کند، بازنمایی دقیقی از استدلال او نیست. اهمیت کریدورها نیز در همین چارچوب قابل فهم است: دسترسی به بازار و امکان اثرگذاری بر جریان کالا می‌تواند به ابزار سیاست خارجی تبدیل شود (Blackwill & Harris, ۲۰۱۶).

از این منظر، دولت‌های آسیای مرکزی با توسعه مسیرهای جایگزین می‌کوشند قدرت انتخاب خود را افزایش دهند. بااین‌حال، تصمیم به مشارکت در یک پروژه به‌تنهایی نشان‌دهنده افزایش استقلال اقتصادی نیست. این هدف زمانی محقق می‌شود که مسیر جدید، خدمات قابل استفاده‌ای عرضه کند و هزینه انتقال تجارت از یک مسیر به مسیر دیگر قابل تحمل باشد.

[1] United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (UNESCAP/ESCAP).

[2] Landlocked Developing Countries (LLDCs).

[3] Trans-Afghan Railway

[4] Geoeconomics.

[5] Transnational Interdependence

[6] Edward Luttwak.

رویکرد وابستگی متقابل پیچیده[1] توجه را به روابط چندلایه دولت‌ها، بنگاه‌ها و نهادها و نیز هزینه‌های گسستن این روابط معطوف می‌کند (Keohane & Nye, ۲۰۱۲). این رویکرد به معنای زوال عمومی قدرت نظامی یا تضمین همکاری از طریق تجارت نیست. در تحلیل کریدورها، دو مفهوم آن اهمیت بیشتری دارد: «حساسیت»[2]، یعنی شدت و سرعت اثرپذیری از تغییرات بیرونی در چارچوب ترتیبات موجود؛ و «آسیب‌پذیری»[3]، یعنی هزینه سازگاری و میزان دسترسی به گزینه‌های جایگزین پس از تغییر سیاست‌ها.

توقف موقت یک گذرگاه می‌تواند حساسیت زنجیره حمل را آشکار کند؛ اما میزان آسیب‌پذیری به امکان انتقال بار به مسیر دیگر، هزینه این انتقال و دوام اختلال بستگی دارد. وابستگی طرف‌ها نیز لزوماً متقارن نیست: کشور صاحب بار، کشور ترانزیتی و بندر مقصد ممکن است از توقف یک مسیر هزینه‌های متفاوتی متحمل شوند. وجود چند مسیر قابل استفاده می‌تواند این عدم‌تقارن را تعدیل کند. البته، طرحی که هنوز ساخته نشده، جایگزین فوری یک مسیر فعال محسوب نمی‌شود.

ترکیب دو رویکرد امکان می‌دهد که رقابت برای جذب بار و همکاری برای اداره کریدور هم‌زمان بررسی شوند. موفقیت هر مسیر، علاوه بر تمایل سیاسی دولت‌ها، به هماهنگی تعرفه‌ای، خدمات منظم و توزیع قابل‌قبول هزینه‌ها و منافع وابسته است. در بحث رقابت کریدوری و نقش گره‌های بندری نیز بر اهمیت این پیوندها تأکید شده است (ملکوتی‌فر، ۱۴۰۴).

روش پژوهش و محدوده استنتاج. پژوهش کیفی است و از رویکرد تحلیلی-تطبیقی[4] و اسناد کتابخانه‌ای استفاده می‌کند. واحد مقایسه، بررسی دو «گزینه دسترسی» است، نه دو خط ریلی هم‌زمان و هم‌سطح: گزینه ایران شامل زنجیره‌های ریلی و جاده‌ای منتهی به بنادر جنوبی است؛ گزینه ترانس‌افغان شامل خط پیشنهادی و اتصالات لازم آن به شبکه و بنادر پاکستان می‌شود. در گزینه ایران نیز بندرعباس و چابهار جداگانه بررسی می‌شوند.

چهار معیار در سراسر مقاله ثابت‌اند: نخست، هزینه و زمان شامل هزینه حمل، تشریفات مرزی و قابلیت پیش‌بینی تحویل؛ دوم، آمادگی زیرساختی شامل پیوستگی شبکه، پایانه‌ها و خدمات؛ سوم، امنیت عملیاتی شامل حفاظت فیزیکی و تداوم عبور؛ و چهارم، پایداری سیاسی-مالی شامل دوام توافق‌ها، قابلیت تأمین مالی و تقاضای بار. هزینه ساخت از نرخ حمل هر محموله و ظرفیت طراحی از عملکرد واقعی تفکیک می‌شود.

اسناد رسمی برای تشخیص موضوع توافق‌ها، گزارش‌های خبری برای ثبت برآوردها و مواضع اعلام‌شده، و آثار پژوهشی برای چارچوب نظری و تفسیر به کار می‌روند. در بررسی‌های مقاله حاضر، داده همسانی از نرخ حمل و زمان تحویل برای یک مبدأ، مقصد، نوع کالا و دوره مشترک وجود ندارد. ازاین‌رو، رتبه‌بندی عددی یا اثبات برتری اقتصادی مطلق در دامنه این پژوهش نیست. مرحله اجرای ترانس‌افغان بر پایه توافق ۱۷ ژوئیه ۲۰۲۵ و گزارش ۱۲ فوریه ۲۰۲۶ توصیف می‌شود.

نسخه پیش از انتشار. غیر قابل استناد

[1] Complex Interdependence

[2] Sensitivity.

[3] Vulnerability.

[4] Comparative-Analytical Approach.

۱. جایگاه ژئواکونومیک آسیای مرکزی و مسئله دسترسی به دریا

میراث شبکه شوروی. پس از فروپاشی شوروی، شبکه‌های حمل‌ونقلی که پیش‌تر در چارچوب یک نظام اقتصادی واحد عمل می‌کردند، ناگهان در معرض مرزها، تعرفه‌ها و ترتیبات ملی تازه قرار گرفتند. مسئله صرفاً از دست رفتن زیرساخت نبود؛ بخشی از دشواری به تبدیل ارتباطات داخلی پیشین به مبادلات فرامرزی مربوط می‌شد. مسیرهای تحول اقتصادی و میزان وابستگی جمهوری‌ها نیز یکسان نبود و نباید تجربه پنج کشور را به الگویی واحد فروکاست (Batsaikhan & Dabrowski, 2017). با این حال، شبکه‌های به‌جامانده نقش مهمی برای مسیرهای شمالی و ترانزیت از روسیه حفظ کردند. این موقعیت را می‌توان در تحلیل ژئواکونومیک به‌عنوان منبع اهرم چانه‌زنی فهم کرد.

با این حال، کاربست تجربی چارچوب لوتواک را نباید به مقاله سال ۱۹۹۰ او محدود کرد. تحولات پس از ۲۰۲۲ نشان می‌دهد که شبکه‌های اقتصادی – از خطوط لوله و کریدورهای ترانزیتی تا ترتیبات تجاری – عملاً به عرصه رقابت ژئوپلیتیک تبدیل شده‌اند. روسیه در سال ۲۰۲۲ چهار بار صادرات نفت قزاقستان را از پایانه نووروسیسک متوقف کرد؛ یکی از این توقف‌ها تنها یک روز به طول انجامید و بلافاصله پس از پیشنهاد علنی توکایف برای کمک به تثبیت عرضه انرژی اروپا رخ داد. بسیاری از ناظران این الگو را علامت‌دهی اقتصادی هدفمند از سوی مسکو تفسیر کردند، نه صرفاً یک اختلال فنی. در جبهه گازی، نورد استریم ۱ در ژوئیه ۲۰۲۲ تعطیلی سالانه تعمیرات خود را آغاز کرد؛ اما پس از پایان تعمیرات، روسیه جریان گاز را به ۲۰ درصد ظرفیت خط لوله کاهش داد و دلیل آن را مشکل توربین‌های زیمنس انرژی اعلام کرد. مقام‌های آلمان و اروپا این اقدام را «بهانه‌ای با انگیزه سیاسی» و نه یک نقص فنی واقعی توصیف کردند. (New York Times, 2022, July 27) در حوزه ترتیبات تجاری نیز اتحادیه اقتصادی اوراسیا[1] همواره تضمین‌کننده جریان آزاد کالا نبوده و در موارد متعدد به ابزار اعمال فشار تبدیل شده است: در سپتامبر و اکتبر ۲۰۲۴، سرویس فدرال نظارت بر دامپزشکی و بهداشت گیاهی روسیه با استناد به دلایل قرنطینه‌ای، صدور گواهی برای محصولات کشاورزی قزاقستان را متوقف کرد و ۸۹ کامیون حامل این محصولات را بازگرداند. در حوزه خودرو نیز در سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴، روسیه عوارض بازیافت را افزایش داد و در گمرک از خودروهای مونتاژشده قزاقستان مطالبه پرداخت مالیات مضاعف کرد که در عمل صادرات خودرو قزاقستان به روسیه را محدود ساخت (Kursiv, 2024, October 16; K-News, 2026, February 5).

هزینه‌های محصور بودن در خشکی. پایگاه داده هزینه‌های تجاری مشترک–ESCAP بانک جهانی، برخلاف کرایه حمل یا تعرفه گمرکی، یک شاخص جامع و نظریه‌محور از هزینه‌های دوجانبه تجارت ارائه می‌دهد که با روش گرانش معکوس (Novy, 2012)محاسبه می‌شود و همه هزینه‌های مبادله کالا میان دو کشور را نسبت به تجارت داخلی همان کشورها به‌صورت معادل ارزشی[2] بیان می‌کند. این شاخص هم‌زمان هزینه‌های حمل و لجستیک بین‌المللی، موانع تعرفه‌ای و غیرتعرفه‌ای، و هزینه‌های رویه‌ای مرزی را در بر می‌گیرد .(ESCAP & World Bank, 2024) بر پایه همین پایگاه داده، هزینه جامع تجارت میان کشورهای آسیای مرکزی معادل ۱۳۶ درصد ارزش کالا برآورد شده است؛ یعنی بار مقرراتی و

[1] EAEU
[2] ad valorem

رویه‌ای بین‌مرزی عملاً بیش از دو برابر قیمت خود کالاست. این رقم در مقایسه با ۴۲ درصد میان سه اقتصاد بزرگ اتحادیه اروپا و ۵۷ درصد میان چین، ژاپن و کره جنوبی، بیش از سه برابر سطح اروپا و حدود دو و نیم برابر سطح شرق آسیا است (ESCAP, 2025). چنین شکافی نشان می‌دهد که مسئله اصلی آسیای مرکزی نه صرفاً فاصله جغرافیایی، بلکه محیط نهادی و رویه‌ای تجارت است.

این یافته با برآوردهای گریگوریو هم‌راستاست. او با استفاده از داده‌های پانل ۱۶۷ کشور در دوره ۱۹۹۲–۲۰۰۴ نشان می‌دهد که کیفیت زیرساخت داخلی و محصور بودن در خشکی دو متغیر توضیح‌دهنده مستقل تجارت آسیای مرکزی‌اند؛ به‌گونه‌ای که بهبود زیرساخت می‌تواند صادرات را حدود ۲.۴ درصد و واردات را حدود ۳.۱ درصد افزایش دهد (Grigoriou, 2007). توصیه سیاستی او نیز دووجهی است: از یک سو، کریدورهای ترانزیتی کالای عمومی منطقه‌ای هستند و باید با همکاری بین‌المللی اداره شوند؛ از سوی دیگر، کشورهای منطقه باید تنوع‌بخشی به کریدورها را جدی بگیرند تا از شکل‌گیری یا تداوم موقعیت انحصاری در نقاط گلوگاهی جلوگیری شود (همان).

در مورد طرح ترانس‌افغان، اسناد رسمی ۲۰۲۵–۲۰۲۶ تصویر مشخص‌تری ارائه می‌دهند. بر پایه توافق چارچوب سه‌جانبه ژوئیه ۲۰۲۵ و گزارش‌های پس از آن، طول خط میان ۵۷۳ تا ۷۶۰ کیلومتر (بسته به مسیر) و ظرفیت طراحی آن تا ۲۰ میلیون تن در سال برآورد شده است (Interfax, 2026; Daryo, 2026). برآورد هزینه در دوره‌های مختلف از ۴.۸ میلیارد دلار تا بیش از ۷ میلیارد دلار نوسان داشته و تکمیل مطالعه امکان‌سنجی برای پایان ۲۰۲۶ پیش‌بینی شده است؛ ساخت نیز دست‌کم پنج سال زمان می‌برد (Interfax, 2026; Daryo, 2026). مقام‌های ازبک اعلام کرده‌اند که این خط می‌تواند زمان حمل میان پاکستان و ازبکستان را از میانگین کنونی ۳۵ روز به ۳ تا ۵ روز کاهش دهد و هزینه جابه‌جایی یک کانتینر استاندارد را تا نزدیک سه برابر کمتر از گزینه‌های موجود کند (Daryo, 2026). این اعداد، چشم‌انداز روشنی از مزیت بالقوه طرح در صورت تحقق ترسیم می‌کنند و هم‌زمان تفاوت آن با یک مسیر فعال را آشکار می‌سازند: ترانس‌افغان هنوز در مرحله امکان‌سنجی است و ارقام آن برآورداند، نه عملکرد مشاهده‌شده.

در سوی دیگر، مسیر ایران داده‌های عملکردی قابل استناد دارد. در چارچوب کریدور بین‌المللی شمال–جنوب، آزمون‌های عملی نشان داده‌اند که حمل از بمبئی به مسکو از طریق ایران ۱۹ تا ۲۳ روز طول می‌کشد، در حالی که مسیر سنتی سوئز ۳۲ تا ۳۷ روز زمان می‌برد؛ صرفه‌جویی هزینه در این آزمون‌ها حدود ۲۵۰۰ دلار به ازای هر محموله ۱۵ تنی گزارش شده است (ARTARail, 2025). برای محموله‌های به مقصد آسیای مرکزی نیز زمان حمل ریلی از ایران معمولاً ۸ تا ۱۴ روز و حمل جاده‌ای ۵ تا ۱۰ روز برآورد می‌شود (Rasta Nik, 2025). این ارقام متعلق به مسیری است که هم‌اکنون فعال است و بنابراین با برآوردهای طرحی که هنوز ساخته نشده، از نظر ماهیت داده قابل مقایسه نیست؛ اما همین تفاوت ماهیت، معیار مقایسه مقاله را روشن می‌کند: مزیت کنونی ایران در آمادگی برای استفاده جاری است، نه در اثبات برتری مطلق در هزینه یا زمان.

نسخه پیش از انتشار غیر قابل استناد

تنوع‌بخشی به مسیرها. توسعه ارتباط با چین، مسیرهای عبوری از خزر و برنامه‌هایی مانند تراسیکا [1] دامنه گزینه‌های منطقه را گسترش داده است. پس از جنگ اوکراین، توجه بیشتری به ظرفیت و محدودیت‌های کریدور میانی معطوف شد؛ بااین‌حال، این کریدور نیز با مسائل هماهنگی مرزی، ظرفیت و زمان‌بندی خدمات مواجه است (OECD, ۲۰۲۳). بنابراین، تنوع‌بخشی به معنای جایگزینی یک مسیر بی‌مسئله با مسیری پرریسک نیست، بلکه انتخاب میان مجموعه‌هایی متفاوت از هزینه و ریسک است.

در این مجموعه، مسیر ایران امکان دسترسی جنوبی از طریق شبکه‌های موجود را فراهم می‌کند و ترانس‌افغان وعده پیوند ریلی تازه‌ای با پاکستان و جنوب آسیا را مطرح می‌سازد. اهمیت هر گزینه به محل تولید و مصرف، نوع کالا و بازار مقصد بستگی دارد؛ نیاز ترانزیتی یک صادرکننده در ازبکستان لزوماً با نیاز یک بنگاه در شمال قزاقستان یکسان نیست. به همین دلیل، تعبیر «بهترین مسیر آسیای مرکزی» بدون تعیین مبدأ و مقصد، بیش از حد کلی است.

۲. مسیرهای ایران: مزایا، محدودیت‌ها و موانع تحریمی

بندرعباس و چابهار؛ دو کارکرد متمایز. موقعیت ایران امکان اتصال آسیای مرکزی به بنادر جنوبی را فراهم می‌کند، اما به‌خودی‌خود اثبات نمی‌کند که این گزینه برای همه مبادی و مقاصد کوتاه‌ترین یا کم‌هزینه‌ترین مسیر است. مطالعات مربوط به چابهار بر ظرفیت همکاری منطقه‌ای تأکید دارند؛ تحقق این ظرفیت به پیوند میان زیرساخت و ترتیبات اجرایی بستگی دارد (کولایی و امامی، ۱۴۰۲).

بندر شهید رجایی در بندرعباس به شبکه سراسری راه‌آهن متصل است و یکی از گره‌های اصلی پیوند حمل‌ونقل زمینی و دریایی ایران به شمار می‌رود. مسیرهای عبوری از ترکمنستان، از جمله گذرگاه‌های سرخس و اینچه‌برون، امکان ارتباط با شبکه آسیای مرکزی را فراهم می‌کنند. بااین‌حال، دسترسی به خط آهن به معنای نبود توقف مرزی یا تضمین خدمات منظم برای هر محموله نیست.

چابهار در ساحل دریای عمان و خارج از تنگه هرمز قرار دارد و برای تنوع‌بخشی به دسترسی دریایی ایران و ارتباط با افغانستان، هند و آسیای مرکزی اهمیت دارد. ولی فعال بودن بندر را نباید با آماده بودن تمام زنجیره حمل ریلی از آسیای مرکزی تا اسکله برابر دانست. وضعیت بهره‌برداری تجاری اتصال چابهار–زاهدان، ظرفیت قطعات مرتبط و خدمات حمل ترکیبی باید با تاریخ ارزیابی تطبیق داده شود. آمادگی کل شبکه ایران از آمادگی یکسان بندرعباس و چابهار نتیجه گرفته نمی‌شود.

[1] TRACECA: Transport Corridor Europe–Caucasus–Asia.

پیوندهای ریلی و ترتیبات منطقه‌ای. راه‌آهن قزاقستان–ترکمنستان–ایران [1]، که در سال ۲۰۱۴ افتتاح شد، یکی از پیوندهای موجود میان منطقه و شبکه ایران است. موافقت‌نامه عشق‌آباد نیز چارچوبی حقوقی برای همکاری حمل‌ونقلی فراهم می‌کند؛ اما موافقت‌نامه و خط آهن دو چیز متفاوت‌اند و کارایی هیچ‌یک را نمی‌توان صرفاً از امضا یا افتتاح نتیجه گرفت.

در مرز شبکه‌ها، تفاوت عرض خط، ظرفیت انتقال بار یا تعویض بوژی، هماهنگی واگن و لکوموتیو و رویه‌های گمرکی بر زمان و هزینه اثر می‌گذارند. بنابراین، تعبیر «یکپارچگی کامل ریلی» برای کل مسیر فرامرزی دقیق نیست. مزیت ایران در وجود بخش مهمی از زیرساخت و تجربه بهره‌برداری است؛ ارزیابی کیفیت خدمات به داده‌های توقف مرزی، نظم حرکت و زمان تحویل نیاز دارد.

همکاری با شرکای منطقه‌ای نیز زمانی بر انتخاب مسیر اثر می‌گذارد که به خدمت مشخص تبدیل شود. اعلام علاقه به استفاده از یک بندر یا امضای تفاهم‌نامه، بدون تعیین تعرفه، ظرفیت قابل تخصیص و تعهدهای اجرایی، تضمینی برای افزایش پایدار بار نیست.

محدودیت‌های مالی و اجرایی. تحریم‌ها می‌توانند دامنه دسترسی به خدمات بانکی، بیمه‌ای و حمل‌ونقل بین‌المللی را محدود کنند و هزینه معامله را افزایش دهند. شدت این اثر برای همه کالاها، شرکت‌ها و قراردادها یکسان نیست و به وضعیت حقوقی معامله و مقررات قابل اعمال بستگی دارد. ازاین‌رو، نه مصونیت عمومی یک بندر از تحریم و نه ناممکن بودن همه مبادلات را می‌توان بدون بررسی حقوقی فرض کرد.

در کنار این محدودیت‌ها، توقف‌های مرزی، تغییرات تعرفه‌ای، کمبود ناوگان و هماهنگی ناکافی میان بندر، راه‌آهن و گمرک می‌تواند از جذابیت مسیر بکاهد. برای افزایش سهم ترانزیتی، توسعه زیرساخت باید با انتشار تعرفه‌های روشن، برنامه حرکت قابل اتکا و سازوکار رسیدگی به اختلاف همراه باشد. وجود مسیر فعال مزیتی مهم است، اما حفظ آن در رقابت کریدوری به کیفیت خدمات وابسته خواهد بود.

۳. راه‌آهن ترانس‌افغان و کریدورهای جایگزین.

رقابت بر سر مسیرها و گره‌های اتصال. رقابت کریدوری تنها به طول خط اصلی محدود نمی‌شود. بندرها، پایانه‌های مرزی و مراکز لجستیکی می‌توانند جهت جریان بار و هزینه دسترسی را تغییر دهند. بحث «جنگ اتصال» [2] و نقش بنادر آکتائو و کوریک نیز در همین زمینه مطرح می‌شود (ملکوتی‌فر، ۱۴۰۴). این تعبیر در مقاله مفهومی تحلیلی برای رقابت بر سر اتصال است، نه به معنای خصومت اجتناب‌ناپذیر میان همه مسیرها.

[1] Kazakhstan–Turkmenistan–Iran Railway (KTI)

[2] The Corridor War / Connectivity War

در چنین فضایی، ترانس‌افغان برای ازبکستان و دیگر استفاده‌کنندگان بالقوه، امکان دسترسی تازه‌ای به پاکستان و بازارهای جنوب آسیا را مطرح می‌کند. علاقه سیاسی به پروژه، بااین‌حال، باید از تعهد اجرایی، تأمین سرمایه و تقاضای تضمین‌شده بار جدا شود (The Diplomat, ۲۰۲۴).

نقشه شماره ۱. پروژه راه‌آهن ترانس افغان



منبع: https://afghanistan-iim.com/?p=9763

مرحله اجرا و اختلاف برآوردها. وضعیت حقوقی طرح ترانس‌افغان را باید از دامنه برآوردهای مالی و فنی آن جدا کرد. در ۱۷ ژوئیه ۲۰۲۵، وزرای حمل‌ونقل ازبکستان، افغانستان و پاکستان در کابل یک توافق چارچوب بین‌دولتی برای تهیه مطالعه امکان‌سنجی مسیر نایب‌آباد–خارلاچی امضا کردند (وزارت امور خارجه افغانستان، ۲۰۲۵؛ AVA Press, 2026). در فوریه

۲۰۲۶، رئیس‌جمهور ازبکستان این توافق را تصویب کرد و وزارت خارجه این کشور مأمور شد مراتب را به طرف‌های افغان و پاکستانی ابلاغ کند (The Times of Central Asia, 2026؛AVA Press, 2026). بنابراین، سند موجود مجوز آغاز مطالعه است، نه قرارداد ساخت کل خط یا تعهد نهایی تأمین مالی. این تفکیک برای ارزیابی درست گزینه ترانس‌افغان در برابر مسیر فعال ایران اهمیت تعیین‌کننده دارد: مسیر ایران عملکرد جاری دارد، در حالی که ترانس‌افغان هنوز در مرحله امکان‌سنجی قرار دارد.

طول و هزینه: برآوردهای چندگانه و جهت‌گیری صعودی .طول خط در گزارش‌های مختلف عمدتاً حدود ۶۴۷ کیلومتر ذکر شده است (Daryo, 2026؛The Times of Central Asia, 2026). با این حال، برآورد هزینه در فاصله کمتر از یک سال دست‌خوش تغییرات محسوس شده است: در ژوئیه ۲۰۲۵، رسانه‌های ازبکی هزینه را ۴.۶ میلیارد دلار اعلام کردند (IntelliNews, 2025)؛ در فوریه ۲۰۲۶، مقام‌های ازبک ۶.۹ میلیارد دلار را به عنوان برآورد رسمی ارائه دادند (The Times of Central Asia, 2026؛AVA Press, 2026)؛ و در ژوئن ۲۰۲۶، معاون وزیر حمل‌ونقل ازبکستان اعلام کرد که برآورد به بیش از ۷ میلیارد دلار افزایش یافته است (Daryo, 2026). بازه کلی برآوردها در گزارش‌های تخصصی ۴.۶ تا ۷ میلیارد دلار و در برخی ارزیابی‌ها تا ۷.۶ میلیارد دلار ذکر شده است (Daryo, 2026؛IntelliNews, 2025). به نظر نگارنده، این اختلاف صرفاً ناشی از تورم نیست؛ سه عامل ساختاری در آن نقش دارد :تغییر مسیر (حذف گذرگاه تورخم از نسخه اولیه و جایگزینی با مسیر نایب‌آباد–میدان‌شهر–لوگر–خارلاچی) (AVA Press, 2026)، دامنه محاسبه (شمول یا عدم شمول تونل‌ها، پل‌ها و اتصالات پس از مرز) و بازنگری برآورد بر پایه مطالعات تکمیلی (IntelliNews, 2025؛ Daryo, 2026).

ریسک‌های فنی: فراتر از یک خط ساده .مسیر پیشنهادی از گذرگاه سالنگ در رشته‌کوه هندوکوش با ارتفاع حدود ۳۵۰۰ متر عبور می‌کند. بخش افغانستانی خط به‌تنهایی به ۱۲۰۰ سازه نیاز دارد که شامل ۳۶۰ پل و حدود ۷۰ کیلومتر تونل است (IntelliNews, 2025). مقایسه کارشناسی نشان می‌دهد که تونل گوتهارد در آلپ با فناوری پیشرفته اروپایی و شرایط زمین‌شناسی مساعدتر، ۱۵ سال زمان و حدود ۱۰ میلیارد دلار هزینه برد؛ بنابراین اهداف زمانی اعلام‌شده برای تونل‌های هندوکوش غیرواقع‌بینانه ارزیابی می‌شود (IntelliNews, 2025). بارش سنگین برف نیز می‌تواند خط را برای ماه‌ها غیرقابل بهره‌برداری کند، مگر آنکه تونل‌های اضافی ساخته شود (IntelliNews, 2025). این شرایط فنی، برآوردهای هزینه و زمان را به‌طور سیستماتیک به سمت بالا هدایت می‌کند و توضیح می‌دهد که چرا ارقام اولیه با گذشت زمان بازنگری شده‌اند.

ظرفیت طراحی و زمان حمل: ظرفیت طراحی خط در گزارش‌های مختلف بین ۱۵ تا ۲۰ میلیون تن در سال ذکر شده است؛ برنامه‌های توسعه‌ای نیز رسیدن به ۱۵ تا ۲۰ میلیون تن را برای بازه ۲۰۳۵–۲۰۴۰ هدف‌گذاری کرده‌اند (Trend, 2026؛IAIS Center for Strategic Connectivity, 2026). برخی برآوردهای خوش‌بینانه‌تر، جریان بار بالقوه را تا ۲۲ میلیون تن در سال ۲۰۳۰ و ۳۴ میلیون تن در سال ۲۰۴۰ پیش‌بینی می‌کنند (IAIS Center for Strategic Connectivity, 2026). زمان حمل نیز از میانگین کنونی ۳۵ روز (در برخی گزارش‌ها ۳۵ تا ۴۰ روز) به ۳ تا ۵ روز

کاهش می‌یابد. هزینه جابه‌جایی یک کانتینر استاندارد نیز تا نزدیک سه برابر کمتر از گزینه‌های موجود برآورد شده است (Trend, 2026؛Daryo, 2026). با این حال، این ارقام اهداف طراحی و پیش‌بینی‌های مدل‌محور هستند، نه عملکرد مشاهده‌شده و می‌بایست بین هدف و عملکرد، تفکیک قائل شد. تحقق آن‌ها به بار قابل اتکا، ناوگان، برنامه حرکت منظم، هماهنگی مرزی و اتصال مؤثر به شبکه پاکستان وابسته است .

اتصال به بنادر پاکستان: تفکیک خط ریلی از دسترسی بندری .مسیر نایب‌آباد–خارلاچی در مرز پاکستان به شبکه ریلی این کشور متصل می‌شود و از طریق پیشاور و روهری به بندر کراچی دسترسی پیدا می‌کند (Trend, 2026؛IntelliNews, 2025). برخی گزارش‌ها نیز از دسترسی به بندر گوادر و بندر قاسم پس از اتصال به شبکه پاکستان سخن گفته‌اند (Trend, 2026). با این حال، وجود خط ریلی تا مرز با دسترسی ریلی مستقیم و یکسان به همه بنادر یکی نیست. اتصال به کراچی از طریق شبکه موجود پاکستان محتمل‌ترین مسیر است؛ دسترسی به گوادر به تکمیل اتصالات ریلی داخلی پاکستان و ظرفیت تخلیه بار در آن بندر وابسته است؛ و بندر قاسم نیز از طریق شبکه ریلی کراچی قابل دسترسی است، نه با خط مستقیم از خارلاچی. بنابراین، نام بردن از بنادر مقصد باید مسیر دسترسی پس از مرز را نیز مشخص کند، نه آنکه به‌صورت ادعای اتصال ریلی مستقیم و هم‌سطح به همه بنادر اعلام شود.

محدودیت‌های مالی و سیاسی: تأمین مالی طرح با موانع ساختاری روبه‌روست: عدم شناسایی بین‌المللی طالبان از سوی بیشتر کشورها، محدودیت‌های حقوق زنان و نگرانی‌های حاکمیتی، دسترسی به اعتبار نهادهای مالی بین‌المللی را محدود کرده است (Trend, 2026؛ IntelliNews, 2025). در این شرایط، پاکستان تعهد کرده است بخش واقع در خاک افغانستان را تأمین مالی کند، اما جذب سرمایه گسترده‌تر دشوار ارزیابی می‌شود (Trend, 2026). در ژوئن ۲۰۲۶ اعلام شد که بانک توسعه اوراسیا آمادگی مشارکت در تأمین مالی را نشان داده و مذاکراتی نیز با شرکای اماراتی و قطری در جریان است (Daryo, 2026). با این حال، تا زمان نهایی‌شدن مطالعه امکان‌سنجی (که پایان ۲۰۲۶ پیش‌بینی شده)، هیچ تعهد مالی الزام‌آور و تخصیص ریسک روشنی وجود ندارد (Daryo, 2026؛ AVA Press, 2026). برآورد طول و هزینه، توافق امکان‌سنجی و اعلام ظرفیت هدف، هیچ‌یک به‌تنهایی نشان‌دهنده آمادگی عملیاتی نیستند.

شروط فنی، امنیتی و مالی. اجرای پروژه به طراحی مسیر، ساخت سازه‌های مهندسی، تعیین استانداردهای فنی، ایجاد پایانه‌ها و هماهنگی با شبکه‌های دو سوی خط نیاز دارد. حتی پس از ساخت خط اصلی، نبود توافق درباره تعرفه، تبادل تجهیزات، تشریفات مرزی و مسئولیت تأخیر می‌تواند مانع شکل‌گیری خدمت منظم شود. بنابراین، احداث راه‌آهن شرط لازم ایجاد کریدور است، نه شرط کافی آن.

ارزیابی امنیت باید ساخت و بهره‌برداری را جدا کند. در مرحله ساخت، حفاظت از کارکنان و تجهیزات و دسترسی به کارگاه‌ها اهمیت دارد؛ در مرحله بهره‌برداری، نگهداری خط، حفاظت از محموله، استمرار عبور مرزی و جبران خسارت تعیین‌کننده است. روابط افغانستان و پاکستان و ترتیبات اجرایی گذرگاه‌ها بخشی از این ارزیابی‌اند. بدون داده مشخص نمی‌توان ریسک را با تعابیری مانند «بالاترین حد ناامنی» توصیف کرد.

نسخه پیش از انتشار غیر قابل استناد

در بخش مالی، موضع بانک توسعه آسیایی [1] باید دقیق بیان شود. بنا بر معرفی رسمی این بانک، کمک‌های عادی به افغانستان از ۱۵ اوت ۲۰۲۱ در حالت تعلیق قرار گرفته، اما حمایت از نیازهای اساسی مردم از سال ۲۰۲۲ ادامه یافته است (ADB, ۲۰۲۶). این حمایت با تأمین مالی ترانس‌افغان برابر نیست؛ در عین حال، تعلیق کمک‌های عادی نیز به معنای توقف مطلق همه حمایت‌ها نیست. در نهایت، منابع بررسی‌شده، این که کل پروژه تأمین مالی شده باشد را تأیید نمی‌کنند.

نسبت با کریدور میانی و مسیرهای خزر. توسعه مسیرهای خزر و بنادر آکتائو و کوریک، گزینه‌های منطقه را به‌طور محسوس متنوع کرده است. ظرفیت ترکیبی این دو بندر در حال حاضر حدود ۲۲ میلیون تن در سال است و قرار است با تکمیل فازهای توسعه به ۳۰ میلیون تن افزایش یابد (Prime Minister of Kazakhstan, 2026; Trend, 2026). بندر آکتائو به‌تنهایی ظرفیت پردازش حدود ۱۲ میلیون تن بار در سال را دارد و اولین مرحله یک هاب کانتینری با ظرفیت ۱۴۰ هزار TEU در آن به بهره‌برداری رسیده است؛ مرحله دوم که برای ۲۰۲۷–۲۰۲۸ برنامه‌ریزی شده، ظرفیت کل را به ۲۴۰ هزار TEU می‌رساند (Prime Minister of Kazakhstan, 2026; Trend, 2026). همچنین شش فروند کشتی کانتینری سفارش داده شده که چهار فروند آن در ۲۰۲۷ و دو فروند دیگر در ۲۰۲۸ تحویل خواهد شد (Prime Minister of Kazakhstan, 2026). این سرمایه‌گذاری‌ها نشان می‌دهد که کریدور میانی صرفاً یک مسیر جایگزین حاشیه‌ای نیست، بلکه در حال تبدیل شدن به یک سیستم حمل‌ونقل چندوجهی با ظرفیت نهادی مشخص است.

حجم بار در کریدور میانی [2] در سال‌های اخیر رشد چشمگیری داشته است: از ۸۴۰ هزار تن در سال ۲۰۲۱ به حدود ۴.۵ میلیون تن در سال ۲۰۲۴ رسیده که رشدی بیش از پنج برابر در سه سال را نشان می‌دهد؛ در سال ۲۰۲۵ حجم کل بار با افت جزئی به حدود ۴.۱۲ میلیون تن رسید، اما حمل کانتینری با ۳۶ درصد رشد به ۷۶,۹۰۰ TEU افزایش یافت و ۴۳۳ قطار کانتینری در این مسیر فعال بودند (Trend, 2025; AZERTAC, 2026). زمان حمل نیز به‌طور محسوس کاهش یافته است: در سال ۲۰۲۵، زمان تحویل قطارهای کانتینری به ۱۲ تا ۱۵ روز (به‌جز دوره زمستان) رسید، در حالی که پیش‌تر ۳۸ تا ۵۳ روز بود (AZERTAC, 2026; Trend, 2025). برخی گزارش‌ها نیز زمان حمل قطارهای بلوکی کانتینری از کریدور میانی به مقاصد اروپایی را ۱۸ تا ۲۵ روز ذکر کرده‌اند (Trend, 2026). این ارقام نشان می‌دهد که کریدور میانی در بخش کانتینری به یک گزینه رقابتی با زمان‌بندی قابل پیش‌بینی‌تر تبدیل شده است، هرچند حجم مطلق آن هنوز با ظرفیت مسیرهای ریلی پیوسته فاصله دارد.

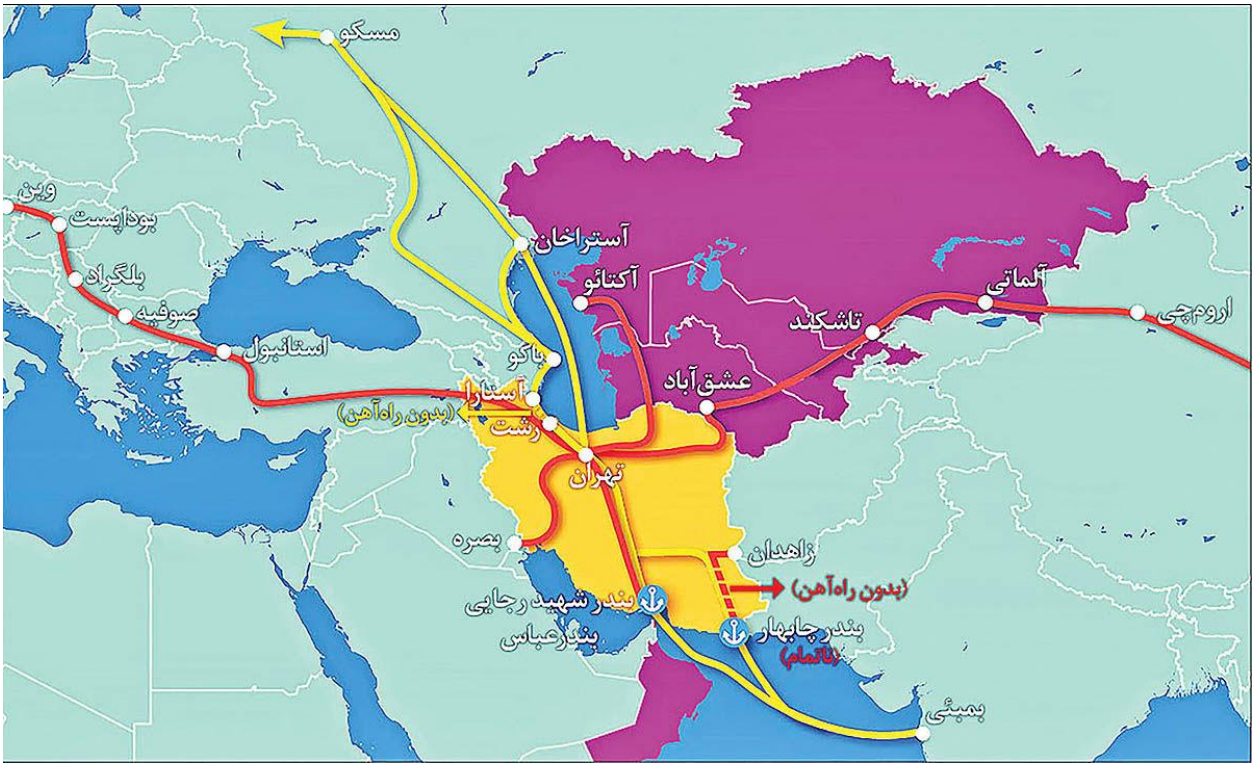
با این حال، محدودیت ساختاری اصلی کریدور میانی، ماهیت گسسته آن است: برخلاف مسیر ایران که یک زنجیره ریلی-جاده‌ای پیوسته تا بنادر جنوبی است، کریدور میانی مستلزم تخلیه قطار، بارگیری کشتی و حمل دریایی از روی خزر و سپس بارگیری مجدد است (OECD, 2025; ISPI, 2026). سازمان همکاری‌های توسعه اقتصادی در ارزیابی خود تصریح می‌کند که این مسیر با کمبود کشتی، ظرفیت محدود جابه‌جایی کانتینر، آب‌وهوای سخت و کاهش سطح آب دریای خزر روبه‌روست و این عوامل بقاپذیری بلندمدت بنادر خزر را زیر سؤال می‌برد (OECD, 2025). گزارش‌های دیگر نیز

[1] ADB: Asian Development Bank.

[2] TITR

هشدار می‌دهند که بدون اقدامات جبرانی، زیرساخت بندری خزر ممکن است در ۲۰۲۷–۲۰۲۸ به مرز ظرفیت خود برسد (Fergana, 2026). بنابراین، ظرفیت اسمی ۲۲ تا ۳۰ میلیون تن نباید با ظرفیت قابل استفاده و قابل اتکا برای بار آسیای مرکزی یکسان گرفته شود؛ همان تفکیکی که در مورد بندر عباس و چابهار نیز مطرح شد، در مورد آکتائو و کوریک نیز معتبر است.

نقشه شماره ۲. کریدور شمال – جنوب



منبع: ملکوتی‌فر، ۱۴۰۵

مقایسه با مسیر ایران: مسیرهای ایران مزیت پیوستگی زمینی و عدم نیاز به حمل دریایی واسط را دارند و زمان حمل آن‌ها در بازه ۱۰ تا ۱۴ روز قرار می‌گیرد (جوان‌آنلاین، ۱۴۰۵). کریدور میانی در بهترین حالت به ۱۲ تا ۱۵ روز می‌رسد و در دوره‌های زمستان و شرایط نامساعد جوی می‌تواند به‌طور محسوس طولانی‌تر شود (AZERTAC, 2026; OECD, 2025). از منظر هزینه، مسیر ایران به‌دلیل حذف هزینه‌های تخلیه و بارگیری مجدد و حمل دریایی، معمولاً بار مالی کمتری بر صاحب کالا تحمیل می‌کند (جوان‌آنلاین، ۱۴۰۵). با این حال، تحلیل *ترند* در ژوئیه ۲۰۲۵ نشان می‌دهد که در دوره‌های ناامنی و اختلال در مسیر ایران، کریدور میانی به‌سرعت به «قابل‌دوام‌ترین جایگزین کوتاه‌مدت» تبدیل شده و کشورهای آسیای مرکزی بار خود را به آن منتقل کرده‌اند (Trend, 2025a). این رفتار نشان می‌دهد که رابطه دو مسیر رابطه جانشینی کامل نیست، بلکه رابطه تکمیل‌کنندگی در شرایط بحران و رقابت در شرایط عادی است.

توسعه مسیرهای خزر و بنادر آکتائو و کوریک، آسیب‌پذیری منطقه را در برابر اختلال در یک مسیر واحد کاهش می‌دهد و قدرت انتخاب کشورهای آسیای مرکزی را افزایش می‌دهد. اما این گزینه‌ها جانشین بی‌قید و شرط مسیرهای جنوبی نیستند:

مزیت آن‌ها در تنوع‌بخشی و تاب‌آوری است، نه در برتری مطلق در هزینه یا پیوستگی. تحقق این مزیت نیز به رفع گلوگاه‌های بندری، تأمین کشتی، بهبود اتصالات ریلی داخلی و مدیریت چالش‌های زیست‌محیطی خزر وابسته است (OECD, 2025). در چارچوب نظری مقاله، این وضعیت نمونه‌ای از وابستگی متقابل پیچیده است: افزایش تعداد گزینه‌ها می‌تواند حساسیت را کاهش دهد، اما آسیب‌پذیری واقعی به کیفیت خدمات و هزینه انتقال بار بستگی دارد، نه صرفاً به وجود یک مسیر جدید.

۴. ارزیابی و مقایسه تطبیقی دو گزینه

هزینه و زمان حمل‌ونقل. مسیر ایران: زمان‌بندی مبتنی بر عملکرد موجود .مسیر ایران از این مزیت ساختاری برخوردار است که بخش عمده زیرساخت آن از پیش وجود دارد و استفاده از ظرفیت‌های قابل دسترس، به ساخت یک خط فرامرزی جدید وابسته نیست. با این حال، کمتر بودن نیاز به ایجاد زیرساخت جدید لزوماً به معنای کمتر بودن نرخ حمل پرداختی صاحب کالا نیست؛ هزینه‌های نگهداری، نوسازی، رفع گلوگاه و تکمیل اتصالات همچنان برقرار است.

داده‌های عملیاتی سال ۲۰۲۵ تصویر مشخص‌تری از زمان مسیر ایران ارائه می‌دهند. زمان ترانزیت از آسیای مرکزی تا بنادر ایران حدود ۱۰ تا ۱۴ روز گزارش شده، در حالی که مسیرهای دریایی برای همین مبدأ و مقصد ۲۵ تا ۳۵ روز زمان می‌برند. در مسیر ایران–آسیای مرکزی، زمان عبور به ۱۲ روز رسیده و هزینه حمل ۱۸ درصد کاهش یافته است. برای حمل ریلی از بندرعباس به منطقه تاشکند، بازه ۱۰ تا ۱۶ روز و برای حمل جاده‌ای ۱۲ تا ۱۸ روز ذکر شده است (Rasta Nik, 2026). گزارش دیگری بازه کلی حمل ریلی به کشورهای مستقل مشترک‌المنافع را ۸ تا ۱۴ روز و حمل جاده‌ای را ۵ تا ۱۰ روز برآورد می‌کند (Rasta Nik, 2025).

از منظر هزینه، داده‌های مقایسه‌ای محدود اما گویا هستند. یک مطالعه تطبیقی، هزینه حمل هر کانتینر TEU در کریدور ایران را حدود ۳,۳۰۰ دلار و زمان ترانزیت آن را ۱۵ تا ۱۷ روز برآورد کرده است (Bo’riyev et al., 2025). هزینه حمل هر تن-کیلومتر در کریدور ریلی ایران–آسیای مرکزی حدود چهار سنت گزارش شده که کمتر از حمل جاده‌ای و رقابتی‌تر از برخی مسیرهای دریایی است. با این حال، این ارقام میانگین‌هایی هستند که به نوع کالا، مبدأ و مقصد مشخص و شرایط عملیاتی وابسته‌اند و نباید به‌عنوان نرخ ثابت برای هر محموله تلقی شوند.

یک عامل ساختاری تأخیر این است که راه‌آهن ایران از عرض استاندارد ۱,۴۳۵ میلی‌متر استفاده می‌کند، در حالی که ترکمنستان و ازبکستان از عرض پهن‌تر ۱,۵۲۰ میلی‌متری بهره می‌برند. در گذرگاه‌های سرخس و اینچه‌برون، بار باید به واگن دیگر منتقل شود یا بوژی تعویض شود و این مرحله به زمان ترانزیت ریلی می‌افزاید (Rasta Nik, 2026). بنابراین، حتی در مسیر فعال ایران نیز «زمان سیر» با «زمان تحویل» یکسان نیست و توقف در مرز بخشی جدایی‌ناپذیر از زنجیره است.

نسخه پیش از انتشار نهایی
قابل استناد

ترانس‌افغان: زمان هدف و سرمایه‌گذاری برنامه‌ریزی‌شده .طرح ترانس‌افغان در اسناد رسمی با کاهش زمان حمل میان پاکستان و ازبکستان از میانگین کنونی ۳۵ روز به ۳ تا ۵ روز معرفی می‌شود (Daryo, 2026؛IntelliNews, 2025). ظرفیت طراحی آن تا ۲۰ میلیون تن در سال برآورد شده و هزینه جابه‌جایی یک کانتینر استاندارد تا نزدیک سه برابر کمتر از گزینه‌های موجود پیش‌بینی شده است (Daryo, 2026). با این حال، این ارقام اهداف طراحی و پیش‌بینی‌های مدل‌محور هستند، نه عملکرد مشاهده‌شده. برآورد هزینه ساخت نیز در فاصله کمتر از یک سال از حدود ۴.۶ میلیارد دلار به ۶.۹ میلیارد دلار و سپس بیش از ۷ میلیارد دلار افزایش یافته و مطالعه امکان‌سنجی برای پایان ۲۰۲۶ پیش‌بینی شده است (Daryo, 2026؛ IntelliNews, 2025). هزینه ساخت چندمیلیارددلاری یک متغیر سرمایه‌گذاری است و نمی‌توان آن را مستقیماً با کرایه جاری مسیر ایران مقایسه کرد؛ این هزینه بر نیاز به تأمین سرمایه و بازپرداخت اثر می‌گذارد، اما نرخ حمل آینده به سیاست تعرفه‌گذاری، حجم بار، هزینه عملیات و نوع حمایت عمومی نیز وابسته خواهد بود.

یک مطالعه تطبیقی نشان می‌دهد که کریدور ایران به‌دلیل تحریم‌ها و محدودیت‌های زیرساختی، به‌طور میانگین ۱۵ تا ۱۷ روز زمان ترانزیت دارد، در حالی که کریدور قزاقستان ۱۲ روز و کریدور در حال توسعه ازبکستان–قرقیزستان–چین ۸ تا ۱۰ روز هدف‌گذاری شده است (Bo’riyev et al., 2025). همین مطالعه، ریسک ژئوپلیتیک کریدور ایران را «بالا» و تعداد گذرگاه‌های مرزی آن را چهار برآورد می‌کند، در حالی که کریدور قزاقستان سه گذرگاه و ریسک «پایین» دارد (Bo’riyev et al., 2025). این داده‌ها نشان می‌دهد که مزیت زمان ایران مطلق نیست و در مقایسه با گزینه‌های جایگزین منطقه‌ای، به شرایط عملیاتی و ریسک‌های نهادی وابسته است. تحلیل‌های انتقادی نیز تصریح می‌کنند که مسیر ایران زیر سایه کمبود زیرساخت، تأخیرهای مزمن و ابهام‌های حقوقی باقی مانده است و همین فاصله، رقابت‌پذیری آن را در برابر کریدور میانه تحت تأثیر قرار داده است (IRASIN, 2025).

داده‌های موجود امکان یک مقایسه هم‌سطح را فراهم نمی‌کنند: مسیر ایران زمان و هزینه مشاهده‌شده دارد، اما با محدودیت‌های تحریمی، تغییر عرض ریل و ریسک ژئوپلیتیک روبه‌روست؛ ترانس‌افغان زمان و هزینه هدف دارد، اما هنوز در مرحله امکان‌سنجی است و تحقق آن به تأمین مالی، اتصال پس از مرز و بهره‌برداری پایدار وابسته است. بنابراین، نتیجه‌گیری معتبر درباره این معیار، آمادگی بیشتر ایران برای استفاده جاری است، نه اثبات برتری اقتصادی یا زمانی مطلق آن.

ظرفیت و آمادگی زیرساختی. مسیر ایران: ظرفیت اسمی بالا در برابر گلوگاه‌های پس‌کرانه‌ای. مسیر ایران از نظر وجود بنادر فعال، شبکه ریلی داخلی و گذرگاه‌های مرزی، مهم‌ترین تفاوت ساختاری با ترانس‌افغان را دارد. با این حال، ظرفیت واقعی یک کریدور را ضعیف‌ترین حلقه زنجیره آن تعیین می‌کند، نه بزرگ‌ترین عدد روی کاغذ. بندر شهید رجایی بندرعباس با ۴۵ پست اسکله، ظرفیت اسمی سالانه ۱۴۰ میلیون تن کالا و بیش از ۶ میلیون **TEU** کانتینر را دارد و به‌تازگی ظرفیت کانتینری آن به ۷.۸ میلیون **TEU** افزایش یافته است. سالانه بیش از ۱۰۰ میلیون تن کالا در این بندر جابه‌جا می‌شود و بیش از ۵۰ درصد واردات و صادرات و ۷۰ درصد ترانزیت کشور از این بندر انجام می‌گیرد .این ارقام نشان می‌دهد که بندرعباس یک هاب عملیاتی جاافتاده است، نه یک ظرفیت بالقوه.

در سوی دیگر، بندر چابهار تصویر متفاوتی ارائه می‌دهد. ظرفیت اسمی این بندر حدود ۱۰ میلیون تن در سال برآورد می‌شود و مقام‌های سازمان بنادر از ایجاد ظرفیت عملیاتی برای حدود ۸ میلیون تن سخن گفته‌اند .با این حال، آمارهای واقعی نشان می‌دهد که تنها حدود ۲ میلیون تن بار در سال در این بندر تخلیه و بارگیری می‌شود .این شکاف پنج‌برابری میان ظرفیت اسمی و عملکرد واقعی، دقیقاً به نبود ارتباط کارآمد با پس‌کرانه و تأخیر در تکمیل راه‌آهن چابهار–زاهدان نسبت داده می‌شود .بندری که به شبکه ریلی متصل نباشد، عملاً کارکرد اقتصادی خود را از دست می‌دهد؛ توسعه پس‌کرانه‌ها در اینجا حیاتی‌تر از ساخت اسکله است.

وضعیت اتصال ریلی چابهار. پروژه راه‌آهن چابهار–زاهدان به‌طول حدود ۶۵۰ کیلومتر، که بندر چابهار را به شبکه ریلی سراسری کشور متصل می‌کند، در حال حاضر از پیشرفت فیزیکی بیش از ۸۰ درصد برخوردار است و مراحل نهایی عملیات اجرایی خود را طی می‌کند .ریل‌گذاری بیش از ۵۰ درصد مسیر ۶۵۰ کیلومتری به پایان رسیده و زیرسازی باقیمانده نیز در حال تکمیل است .این پروژه که عملیات اجرایی آن از سال ۱۳۹۲ آغاز شده، نقش کلیدی در اتصال آسیای میانه و افغانستان به آب‌های آزاد اقیانوسی ایفا خواهد کرد .بنابراین، چابهار در آستانه اتصال ریلی قرار دارد، اما هنوز به یک زنجیره ریلی عملیاتی و قابل اتکا تبدیل نشده است. اهمیت راهبردی چابهار جای داده عملکردی را نمی‌گیرد؛ همان تفکیکی که در مورد تفاوت میان «ظرفیت اسمی» و «ظرفیت قابل استفاده» مطرح شد، در مورد چابهار نیز صادق است (کولایی و امامی، ۱۴۰۲).

ترانس‌افغان: مرحله امکان‌سنجی، نه ساخت .برخلاف مسیر ایران که دارای زیرساخت عملیاتی است، طرح ترانس‌افغان هنوز در مرحله مطالعه امکان‌سنجی قرار دارد. توافق چارچوب بین‌دولتی در ۱۷ ژوئیه ۲۰۲۵ میان ازبکستان، افغانستان و پاکستان امضا شد و در فوریه ۲۰۲۶ از سوی رئیس‌جمهور ازبکستان تصویب شد؛ موضوع سند، تهیه مطالعه برای خط نایب‌آباد–خارلاچی است، نه آغاز ساخت یا انعقاد قرارداد نهایی تأمین مالی .طول خط در گزارش‌های رسمی ۵۷۳ کیلومتر و در برخی برآوردها تا ۷۶۰ کیلومتر ذکر شده است .برآورد هزینه از حدود ۴.۸ میلیارد دلار در مراحل اولیه به بیش از ۷ میلیارد دلار در ژوئن ۲۰۲۶ افزایش یافته است و تکمیل مطالعه امکان‌سنجی برای پایان ۲۰۲۶ پیش‌بینی شده است .حتی در صورت تأمین مالی، ساخت خط حداقل پنج سال زمان خواهد برد.

ظرفیت طراحی خط تا ۲۰ میلیون تن در سال برآورد شده و پیش‌بینی می‌شود زمان حمل میان پاکستان و ازبکستان را از میانگین کنونی ۳۵ روز به ۳ تا ۵ روز کاهش دهد .با این حال، این ارقام اهداف طراحی هستند، نه عملکرد مشاهده‌شده. تحقق ظرفیت طراحی تنها در صورتی به عملکرد تبدیل می‌شود که بار کافی، ناوگان، برنامه حرکت منظم، هماهنگی مرزی و اتصال مؤثر به شبکه پاکستان فراهم شود. مقایسه ظرفیت موجود ایران با ظرفیت نهایی اعلام‌شده پروژه، بدون تصریح این تفاوت بنیادین، گمراه‌کننده است.

گلوگاه اتصال پس از مرز .حتی پس از احداث خط اصلی، اتصال به بنادر پاکستان نیازمند شبکه ریلی داخلی این کشور است. مسیر پیشنهادی از طریق پیشاور و روهری به بندر کراچی متصل می‌شود، اما دسترسی به گوادر و قاسم به تکمیل اتصالات ریلی داخلی پاکستان و ظرفیت تخلیه بار در آن بنادر وابسته است .بنابراین، «رسیدن خط به مرز» با «دسترسی

ریلی مستقیم و یکسان به همه بنادر پاکستان» یکی نیست. راه‌اندازی خدمت تجاری نیز به تقسیم مسئولیت میان بهره‌برداران، تبادل تجهیزات، مدیریت توقف‌ها و تأمین خدمات در مرزها نیاز دارد.

آمادگی مسیرهای موجود ایران برای استفاده جاری بیشتر است، اما این مزیت مطلق نیست: بندرعباس ظرفیت عملیاتی بالا دارد، در حالی که چابهار هنوز در آستانه تکمیل اتصال ریلی است و با شکاف ظرفیت اسمی و عملکرد واقعی روبه‌روست. ترانس‌افغان نیز در مرحله امکان‌سنجی قرار دارد و برآوردهای ظرفیت آن اهداف طراحی‌اند، نه عملکرد. نتیجه معتبر درباره این معیار، آمادگی بیشتر ایران برای استفاده جاری است، نه اثبات برتری نهایی یا بی‌نیازی از نوسازی و رفع گلوگاه.

امنیت عملیاتی. مسیر ایران: شبکه فعال ایران از دو جهت متمایز است: نخست، سابقه بهره‌برداری پیوسته و نهادهای مسئول مشخص برای اداره زیرساخت وجود دارد؛ دوم، همین سابقه امکان ارزیابی عملکرد واقعی را فراهم می‌کند، نه صرفاً ارزیابی بر پایه پیش‌بینی. بااین‌حال، سابقه فعالیت به‌خودی‌خود ثابت نمی‌کند که مسیر در هر دوره و برای هر محموله امن‌تر است. داده‌های ۲۰۲۵ نشان می‌دهد که ریسک‌های عملیاتی این مسیر عمدتاً نهادی و مالی هستند، نه صرفاً فیزیکی.

نخستین سازوکار، محدودیت‌های بیمه و بانکی است. بیمه‌گران پس از بازگشت تحریم‌های سازمان ملل در اواخر سپتامبر ۲۰۲۵، در پوشش محموله‌های عبوری از ایران تردید نشان داده‌اند، بانک‌ها بررسی‌های انطباق را تشدید کرده‌اند و سرمایه‌گذاران پروژه‌های نوسازی بندری و ریلی را کند کرده‌اند. بیمه دریایی استاندارد ممکن است ایران را مستثنی کند و پوشش تخصصی ریسک جنگ و بیمه مختص ایران مورد نیاز باشد (The Diplomat, 2025). این وضعیت دقیقاً همان تفکیکی را برجسته می‌کند که میان امکان عبور فیزیکی و امکان استفاده تجاری وجود دارد: زیرساخت می‌تواند قابل استفاده باشد، اما صاحب کالا به‌سبب موانع بیمه‌ای، بانکی یا حقوقی نتواند از آن بهره ببرد (Chenxin Cargo, 2026).

دومین سازوکار، ریسک‌های فیزیکی و زیرساختی است. بندر شهید رجایی در آوریل ۲۰۲۵ انفجاری را تجربه کرد که ظاهراً ناشی از آتش‌سوزی شیمیایی در یک کانتینر بود و ریسک کنترل محموله‌های خطرناک را آشکار ساخت. در ژوئن ۲۰۲۵ نیز اختلال الکترونیکی در نزدیکی بندرعباس و تنگه هرمز سیستم‌های ناوبری کشتی‌ها را مختل کرد و نگرانی فعالان ناوگان را برانگیخت .افزایش حق بیمه دریایی و هزینه‌های حمل از پیامدهای مستقیم این تنش‌ها بوده است (OilPrice, 2026). در سطح کریدور، زمان حمل در حالت ایدئال از بالتیک به هند حدود ۱۸ روز است، اما گزارش‌ها نشان می‌دهد که مسیر در عمل بیش از شش هفته زمان می‌برد و پس از تکمیل کریدور رشت–آستارا به حدود سه هفته کاهش خواهد یافت .این شکاف میان زمان ایدئال و زمان واقعی، خود نشانه‌ای از اثر توقف‌های مرزی و گلوگاه‌های زیرساختی بر تداوم خدمات است (Avdaliani, 2025; Trend, 2025).

ترانس‌افغان: امنیت یک خدمت ریلی سراسری در ترانس‌افغان هنوز از طریق تجربه بهره‌برداری قابل سنجش نیست. ارزیابی ناگزیر بر ریسک‌های ساخت، حفاظت از تأسیسات، ترتیبات مرزی و توان اجرای تعهدها متمرکز می‌شود. بر پایه گزارش‌های ۲۰۲۵–۲۰۲۶، سه مسئله ساختاری در این حوزه برجسته است.

نخست، تعهد امنیتی بدون سازوکار مشترک .مقام‌های طالبان اعلام کرده‌اند که امنیت کامل مسیر ریلی در خاک افغانستان را تضمین می‌کنند .بااین‌حال، بر پایه گزارش‌های مبتنی بر اسناد روسی، هر کشور شرکت‌کننده مستقل از دیگران مسئول امنیت در قلمرو خود است و ایده ایجاد یک نهاد امنیتی مشترک برای پروژه رد شده است؛ در همان گزارش تصریح شده که با وجود تضمین‌های طالبان و گفت‌وگوهای سطح بالا، کارشناسان همچنان ریسک‌ها را جدی می‌دانند .بنابراین، «تضمین سیاسی اعلام‌شده» با «ترتیبات نهادی اجرایی» فاصله دارد (IntelliNews, 2025).

دوم، ریسک فرامرزی و سیاسی است. امنیت کریدور به داخل افغانستان محدود نیست. تنش‌ها میان پاکستان و طالبان بارها مرز و مسیرهای تجاری را مختل کرده و بسته‌شدن گذرگاه‌های مرزی، تجارت زمینی موجود را منقطع می‌کند؛ (AF International, 2026; OilPrice, 2026) همین امر نشان می‌دهد که حتی در صورت تأمین مالی و پیشرفت ساخت، اختلافات سیاسی و امنیتی می‌تواند استفاده تجاری از خط را تحت تأثیر قرار دهد. در مارس ۲۰۲۶ نیز گزارش شد که درگیری میان طالبان و پاکستان پروژه‌هایی مانند ترانس‌افغان، خط لوله تاپی و کریدور برق کاسا-۱۰۰۰ را تهدید می‌کند و این پروژه‌ها تنها در صورت صلح پایدار میان کابل و اسلام‌آباد می‌توانند موفق شوند. تحلیل‌های منطقه‌ای نیز بی‌ثباتی سیاسی در کشورهای مشارکت‌کننده، به‌ویژه افغانستان و پاکستان، و ناآرامی در مناطق بلوچستان و خیبر پختونخوا را از موانع اصلی پروژه برشمرده‌اند.

سوم، ریسک‌های ساخت و بهره‌برداری در زمین دشوار. خط از گذرگاه سالنگ در هندوکش با ارتفاع حدود ۳۵۰۰ متر عبور می‌کند و بخش افغانستانی به‌تنهایی به ۱۲۰۰ سازه، از جمله ۳۶۰ پل و حدود ۷۰ کیلومتر تونل نیاز دارد .بارش سنگین برف می‌تواند خط را برای ماه‌ها غیرقابل بهره‌برداری کند، مگر آنکه تونل‌های اضافی ساخته شود .این شرایط، هم حفاظت فیزیکی از تأسیسات را دشوارتر می‌کند و هم تداوم خدمات در دوره‌های مشخصی از سال را زیر سؤال می‌برد. گزارش‌های ۲۰۲۶ نیز تصریح می‌کنند که کار عملی روی راه‌آهن در افغانستان هنوز آغاز نشده و پروژه در مرحله طراحی باقی مانده است (IntelliNews, 2025; Arab News PK, 2026).

برای ایران، ریسک اصلی در دسترسی به خدمات مالی و بیمه‌ای و تداوم عملیات در شرایط تنش متمرکز است؛ در حالی که برای ترانس‌افغان، ریسک اصلی در نبود ترتیبات امنیتی مشترک الزام‌آور و وابستگی امنیت خط به ثبات روابط پاکستان–افغانستان قرار دارد.

پایداری سیاسی و مالی. در گزینه ایران، مسئله اصلی «جذب سرمایه جدید» نیست، بلکه حفظ و بهره‌برداری از شبکه‌ای موجود، در شرایطی است که دسترسی به نظام مالی و بیمه‌ای بین‌المللی محدود شده است. این محدودیت یک ریسک انتزاعی نیست بلکه در عمل بر تصمیم‌های سرمایه‌گذاری اثر گذاشته است. ایالات متحده در ۲۹ سپتامبر ۲۰۲۵ معافیت تحریمی چابهار را لغو کرد و هند که توسعه‌دهنده پایانه شهید بهشتی در این بندر بود، ناچار شد برای حفظ دسترسی خود به بازارهای آسیای مرکزی به دنبال راه‌های دور زدن تحریم‌ها باشد؛ گزارش‌های آوریل ۲۰۲۶ نشان می‌دهد که دهلی‌نو در حال بررسی واگذاری سهم خود در پروژه چابهار به یک نهاد ایرانی است تا از دام تحریم‌های آمریکا خارج شود (The

Economic Times, 2026; CNBC TV18, 2026). این نمونه نشان می‌دهد که محدودیت حقوقی و مالی می‌تواند مستقیماً به خروج یک بازیگر کلیدی از زنجیره منجر شود، حتی زمانی که زیرساخت فیزیکی وجود دارد.

بااین‌حال، همین شبکه در حال بهره‌برداری است و داده‌های عملکردی نشان می‌دهد که افزایش حجم بار می‌تواند بخشی از ظرفیت موجود را فعال کند. در سال ۲۰۲۵، ترانزیت ریلی ایران از مرز پنج میلیون تن عبور کرد و رکورد تازه‌ای ثبت شد، در حالی که پیش‌بینی شده بود در سال ۲۰۲۶ حمل بار در شاخه شرقی کریدور شمال–جنوب به سه میلیون تن برسد (RailFreight, 2026; Trend, 2025). حمل کانتینری از مسیر آستارا در سال ۲۰۲۵ بیش از ۵۰ درصد رشد کرد و از هشت هزار کانتینر گذشت (۱۴۰۵،جوان‌آنلاین). این ارقام نشان می‌دهد که ایران در بهره‌برداری از ظرفیت موجود پیشرفت کرده است، اما این پیشرفت جایگزین رفع محدودیت‌های ساختاری نیست: سرمایه‌گذاری در نوسازی تجهیزات، توسعه پایانه‌ها و ارتقای اتصالات ریلی همچنان با موانع مالی و حقوقی روبه‌روست.

مسئله تقاضای بار نیز در گزینه ایران به همان اندازه اهمیت دارد. ظرفیت اسمی بنادر و خطوط، درآمد تضمین‌شده نیست. افزایش حجم ترانزیت در سال ۲۰۲۵ نشان می‌دهد که تقاضا وجود دارد، اما تداوم آن به نرخ‌های رقابتی، زمان‌بندی قابل پیش‌بینی و کیفیت خدمات وابسته است، نه صرفاً به وجود زیرساخت. توجه به گره‌های فرعی، پایانه‌های مرزی و پیوندهای منطقه‌ای نیز بر بازده شبکه اثر می‌گذارد (ملکوتی‌فر، ۱۴۰۴)؛ انتخاب پروژه باید بر داده تقاضا و شناسایی گلوگاه استوار باشد، نه بر فرض سودآوری همه توسعه‌های بندری.

در ترانس‌افغان، پایداری مالی و سیاسی با یک شکاف نهادی روبه‌روست: توافق‌های سیاسی و اعلام علاقه نهادهای مالی، هنوز به تعهد الزام‌آور تأمین سرمایه تبدیل نشده‌اند. سه کشور ازبکستان، افغانستان و پاکستان در ژوئیه ۲۰۲۵ یک توافق چارچوب برای تهیه مطالعه امکان‌سنجی امضا کردند، اما تا سپتامبر ۲۰۲۶ هیچ تأمین مالی برای ساخت حاصل نشده بود (Arab News PK, 2026). بانک جهانی، بانک توسعه آسیایی، بانک اروپایی بازسازی و توسعه، بانک سرمایه‌گذاری اروپا، بانک توسعه اسلامی، بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی و مؤسسه مالی توسعه بین‌المللی آمریکا همگی علاقه خود را اعلام کرده‌اند، اما این اعلام علاقه با تعهد مالی فاصله دارد (Open4Business, 2026; BidDetail, 2026). بانک توسعه اوراسیا نیز آمادگی خود را برای مشارکت در تأمین مالی اعلام کرده است (Khaama Press, 2026). در سپتامبر ۲۰۲۶، پاکستان پیشنهاد ایجاد یک سازوکار مشترک برای مراجعه به وام‌دهندگان بین‌المللی را مطرح کرد، اما در بیانیه دولتی تصریح شده که ازبکستان این پیشنهاد را نپذیرفته و هیچ وام‌دهنده‌ای تعهد مالی نداده است (Arab News PK, 2026).

هزینه و دامنه تعهد .برآورد هزینه پروژه از حدود ۴.۶ میلیارد دلار در مراحل اولیه به بیش از ۷ میلیارد دلار در ژوئن ۲۰۲۶ افزایش یافته است و تکمیل مطالعه امکان‌سنجی برای پایان ۲۰۲۶ پیش‌بینی شده است (Khaama Press, 2026). در صورت تأمین مالی، ساخت خط حداقل پنج سال زمان خواهد برد (Khaama Press, 2026). توافق مطالعه امکان‌سنجی درباره سهم هزینه، مالکیت، تعرفه، نگهداری، حل اختلاف و تخصیص ریسک تصمیم نهایی ایجاد نمی‌کند؛ این‌ها موضوعاتی هستند که در قراردادهای سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری تعیین می‌شوند، نه در سند امکان‌سنجی.

مرکز مطالعاتی روسیه[1] که دوره ۲۰۲۱ تا مارس ۲۰۲۶ را بررسی کرده، نشان می‌دهد که امارت اسلامی افغانستان با وجود امضای بیش از پانزده توافق بین‌المللی، هیچ کیلومتری از خط اصلی جدید را به بهره‌برداری نرسانده است. کارهای فعال محدود به پروژه‌هایی به ارزش تقریبی ۱۰۰ میلیون دلار است که کمتر از یک درصد هزینه کل طرح‌های اعلام‌شده را تشکیل می‌دهد. این شکاف نه از فقدان اراده سیاسی، بلکه از مجموعه‌ای از محدودیت‌های به‌هم‌پیوسته ناشی می‌شود :فقدان تقریباً کامل به رسمیت شناخته شدن بین‌المللی، رژیم تحریم‌ها، عدم دسترسی به تأمین مالی نهادی، ناسازگاری عرض ریل و تیرگی روابط با پاکستان که تا فوریه–مارس ۲۰۲۶ به حملات هوایی به شهرهای افغانستان انجامید (IMEMO, 2026). در چنین شرایطی، حتی تقاضای بار که برای بازپرداخت سرمایه ساخت حیاتی است، نمی‌تواند به‌طور قابل اتکا پیش‌بینی شود؛ زیرا مسیر هنوز وجود ندارد و رفتار صاحبان کالا در آینده نامعلوم است.

ایران با مسئله حفظ و توسعه رقابت‌پذیری یک شبکه موجود زیر تحریم روبه‌روست: محدودیت مالی و حقوقی واقعی است، اما شبکه در حال بهره‌برداری است و داده‌های ۲۰۲۵–۲۰۲۶ رشد ترانزیت را نشان می‌دهد. ترانس‌افغان با مسئله تبدیل توافق و مطالعه به زیرساخت و خدمت پایدار مواجه است: علاقه بین‌المللی وجود دارد، اما هیچ تعهد مالی الزام‌آور، هیچ تخصیص ریسک روشن و هیچ کیلومتر ساخته‌شده‌ای وجود ندارد. این دو وضعیت از نظر نوع عدم‌قطعیت با هم متفاوت‌اند: عدم‌قطعیت ایران عملیاتی و تحریمی است، در حالی که عدم‌قطعیت ترانس‌افغان بنیادی و نهادی است. در نتیجه، مقایسه پایداری دو گزینه نباید به یک رتبه‌بندی ساده فروکاسته شود، بلکه باید تفاوت در مرحله توسعه و جنس قید را برجسته کند.

نسخه پیش از انتشار. غیر قابل استناد

نتیجه‌گیری

پرسش «کدام مسیر بهتر است؟» بدون تعیین افق زمانی، مبدأ و مقصد، نوع کالا و معیار ارزیابی، پاسخ واحدی ندارد. در افق استفاده جاری، شبکه‌های موجود ایران گزینه‌ای عملیاتی‌تر از خط پیشنهادی ترانس‌افغان فراهم می‌کنند؛ زیرا بخش عمده زیرساخت، نهادهای مسئول و تجربه بهره‌برداری در ایران وجود دارد. با این حال، این نتیجه به معنای تکمیل همه اتصالات ایران، برتری مطلق در هزینه و زمان، یا بی‌نیازی از نوسازی و رفع گلوگاه نیست. تحریم‌ها، محدودیت خدمات بیمه‌ای و بانکی، توقف‌های مرزی، تفاوت عرض ریل و کیفیت هماهنگی میان بندر، راه‌آهن و گمرک می‌توانند مزیت زیرساخت موجود را کاهش دهند.

ترانس‌افغان در صورت تحقق می‌تواند برای بخشی از تجارت آسیای مرکزی با پاکستان و جنوب آسیا اهمیت پیدا کند. اما ارزیابی این گزینه هنوز بر برآوردها و اهداف طراحی متکی است، نه بر عملکرد مشاهده‌شده. تحقق این امکان به تکمیل مطالعه امکان‌سنجی، تأمین مالی الزام‌آور، تقاضای قابل اتکا، اتصالات پس از مرز، ترتیبات امنیتی مشترک و بهره‌برداری پایدار وابسته است. بنابراین، مقایسه دو گزینه اساساً نامتقارن است: ایران با مسئله حفظ و ارتقای یک شبکه فعال زیر تحریم روبه‌روست؛ ترانس‌افغان با مسئله تبدیل توافق و مطالعه به زیرساخت و خدمت پایدار.

[1] IMEMO

از نظر نظری، چارچوب ژئواکونومی و وابستگی متقابل پیچیده نشان می‌دهد که کریدورها هم ابزار رقابت‌اند و هم به همکاری وابسته‌اند (Luttwak, 1990; Keohane & Nye, 2012). افزایش تعداد گزینه‌های واقعاً قابل استفاده می‌تواند حساسیت ناشی از تمرکز بر یک مسیر را کاهش دهد؛ اما آسیب‌پذیری واقعی به کیفیت خدمات، هزینه انتقال بار و قابلیت اتکای گزینه‌های جایگزین بستگی دارد، نه صرفاً به وجود یک مسیر جدید. طرحی که هنوز ساخته نشده، جایگزین فوری یک مسیر فعال محسوب نمی‌شود.

یافته‌های اصلی این پژوهش عبارت‌اند از:

۱. **تفاوت مرحله اجرا، مهم‌ترین قید مقایسه است.** مسیر ایران از تجربه بهره‌برداری و داده‌های عملکردی برخوردار است؛ در حالی که ترانس‌افغان در مرحله مطالعه امکان‌سنجی قرار دارد. توافق چارچوب ژوئیه ۲۰۲۵ و تصویب آن در فوریه ۲۰۲۶ مجوز آغاز مطالعه است، نه قرارداد ساخت یا تعهد نهایی تأمین مالی. برآورد هزینه در فاصله کمتر از یک سال از حدود ۴.۶ میلیارد دلار به ۶.۹ میلیارد دلار و سپس بیش از ۷ میلیارد دلار افزایش یافته و طول خط حدود ۶۴۷ کیلومتر (با بازه‌های متفاوت) گزارش شده است. ظرفیت ۱۵ تا ۲۰ میلیون تن و کاهش زمان حمل به ۳ تا ۵ روز، اهداف طراحی‌اند، نه عملکرد مشاهده‌شده.

۲. **در بُعد هزینه و زمان، هیچ‌یک از دو گزینه برتری مطلق اثبات‌شده ندارد.** مسیر ایران زمان ترانزیت حدود ۱۰ تا ۱۴ روز تا بنادر جنوبی و ۸ تا ۱۴ روز برای حمل ریلی به کشورهای مستقل مشترک‌المنافع دارد؛ اما تغییر عرض ریل در گذرگاه‌های سرخس و اینچه‌برون و توقف‌های مرزی، «زمان سیر» را از «زمان تحویل» جدا می‌کند. ترانس‌افغان زمان هدف ۳ تا ۵ روز را در برابر میانگین کنونی ۳۵ روز مطرح می‌کند، اما این رقم در عمل آزمون نشده است. نبود داده همسان در سطح محموله، امکان رتبه‌بندی عددی دقیق را نمی‌دهد.

۳. **در بُعد زیرساخت، تفکیک بندرعباس از چابهار ضروری است.** بندرعباس یک هاب عملیاتی با ظرفیت اسمی بالا و اتصال ریلی موجود است؛ چابهار با وجود اهمیت راهبردی، هنوز با شکاف میان ظرفیت اسمی و عملکرد واقعی و با اتصال ریلی ناتمام روبه‌روست. راه‌آهن چابهار–زاهدان پیشرفت فیزیکی بیش از ۸۰ درصد دارد، اما زنجیره ریلی عملیاتی و قابل اتکا هنوز تکمیل نشده است. در سوی دیگر، رسیدن خط ترانس‌افغان به مرز پاکستان با دسترسی ریلی مستقیم و یکسان به همه بنادر آن کشور، از جمله کراچی، قاسم و گوادر، یکی نیست؛ دسترسی به گوادر و قاسم به تکمیل اتصالات داخلی پاکستان و ظرفیت تخلیه بار وابسته است.

۴. **در بُعد امنیت عملیاتی، مقایسه قطعی ممکن نیست.** ایران سابقه بهره‌برداری دارد که می‌توان آن را بررسی کرد؛ اما ریسک‌های اصلی آن عمدتاً نهادی و مالی است: محدودیت بیمه و بانک، تحریم، و تداوم عملیات در شرایط تنش. ترانس‌افغان فاقد تجربه بهره‌برداری است و ارزیابی آن پیش‌نگر می‌ماند: نبود نهاد امنیتی مشترک الزام‌آور، وابستگی امنیت خط به ثبات روابط پاکستان–افغانستان، و ریسک‌های ساخت و بهره‌برداری در گذرگاه سالنگ. بنابراین، نتیجه معتبر به تفاوت تجربه بهره‌برداری و سطح عدم‌قطعیت محدود می‌شود، نه رتبه‌بندی قطعی امنیت.

نسخه پیش از انتشار نهایی
قابل استناد نیست

۵. **در بُعد پایداری مالی و سیاسی، نوع محدودیت دو گزینه متفاوت است.** ایران با مسئله حفظ و توسعه رقابت‌پذیری شبکه موجود زیر تحریم روبه‌روست؛ لغو معافیت تحریمی چابهار در سپتامبر ۲۰۲۵ و پیامدهای آن بر مشارکت خارجی، نمونه‌ای از این محدودیت است. با این حال، داده‌های ۲۰۲۵–۲۰۲۶ رشد ترانزیت ریلی و حمل کانتینری را نشان می‌دهد. ترانس‌افغان با شکاف نهادی روبه‌روست: اعلام علاقه چند نهاد مالی بین‌المللی هنوز به تعهد الزام‌آور و تخصیص ریسک تبدیل نشده است. بر پایه گزارش‌های ۲۰۲۶، با وجود امضای بیش از پانزده توافق بین‌المللی، هیچ کیلومتری از خط اصلی جدید به بهره‌برداری نرسیده و کارهای فعال کمتر از یک درصد هزینه کل طرح‌های اعلام‌شده را تشکیل می‌دهد. بنابراین، عدم‌قطعیت ایران عملیاتی و تحریمی است، در حالی که عدم‌قطعیت ترانس‌افغان بنیادی و نهادی است.

۶. **کریدور میانی و مسیرهای خزر گزینه‌ای مکمل‌اند، نه جانشین بی‌قید و شرط.** ظرفیت بنادر آکتائو و کوریک و رشد حمل کانتینری در کریدور میانی، تنوع‌بخشی را افزایش داده است؛ اما ماهیت گسسته این کریدور، نیاز به حمل دریایی واسط، کمبود کشتی و چالش‌های زیست‌محیطی خزر، ظرفیت واقعی آن را محدود می‌کند. رابطه این مسیر با مسیر ایران، در شرایط عادی رقابتی و در شرایط بحران تکمیل‌کننده است.

نسخه پیش از انتشار. غیر قابل استناد

منابع

الف. منابع فارسی

تین‌نیوز. (۱۴۰۴). **چشم‌انداز پل‌های راهبردی اتصال ریلی اوراسیا و توسعه ترانزیت کریدور شمال–جنوب**. پایگاه خبری–تحلیلی صنعت حمل‌ونقل.

کولایی، الهه، و ، نبی‌الله امامی. (۱۴۰۲). جایگاه بندر چابهار در تعمیق همکاری ایران و آسیای مرکزی. **مطالعات اوراسیای مرکزی**، ۱۶(۲)، ۲۷۳–۲۹۸.

ملکوتی‌فر، حبیب‌الله. (۱۴۰۴، زمستان). جنگ اتصال: نقش بنادر کوچک در کریدورهای بین‌المللی با تکیه بر توسعه بنادر آکتائو و کوریک. **مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز**، شماره ۱۳۲، ۶۱–۹۳.

ملکوتی‌فر، حبیب‌الله. (۱۴۰۵، تابستان). ژئواکونومی نوین خزر؛ از منابع تا کریدورها. **مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز**، شماره ۱۳۴، ۲۹–۶۶.

وزارت امور خارجه افغانستان. (۲۰۲۵، ۱۷ ژوئیه). **توافق‌نامه مطالعه امکان‌سنجی ترانس‌افغان امضا شد** https://mfa.gov.af/en/۴۵۰۳۷

ب. منابع لاتین

ADB. (n.d.). **Afghanistan and ADB**. Asian Development Bank. https://www.adb.org/where-we-work/afghanistan

AF International. (2026, April 16). **Pakistan–Taliban Tensions Delaying Projects in Afghanistan, Says Kabulov**. https://www.afintl.com/en/202604164422

Arab News PK. (2026, September 28). **Pakistan Proposes Financing Drive for Railway to Uzbekistan Through Afghanistan**. https://www.arabnews.pk/pakistan/pakistan-proposes-financing-drive-for-railway-to-uzbekistan-through-afghanistan-3002606

ARTARail. (2025, September 25). **INSTC Explained: Routes, Transit Times & Costs (2025 Guide)**. https://artarail.com/instc-routes-transit-times-costs-2025/

Arvis, J.-F., Raballand, G., & Marteau, J.-F. (2010). **The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability**. World Bank.

AVA Press. (2026, February 13). **Uzbekistan Approves Feasibility Study of Afghan–Trans Railway**. https://www.avapress.com/en/report/346295/uzbekistan-approves-feasibility-study-of-afghan-trans-railway

Avdaliani, E. (2025, August). **The International North–South Transport Corridor**. Gulf Research Center. https://www.grc.net/documents/68ad934c70486TheInternationalNorthSouthTransportCorridor2.pdf

Batsaikhan, U., & Dabrowski, M. (2017). **Central Asia — Twenty-Five Years After the Breakup of the USSR**. **Russian Journal of Economics**, **3**(3), 296–320. https://doi.org/10.1016/j.ruje.2017.09.005

BidDetail. (2026, May 28). **Procurement News Notice – 31044**. https://biddetail.com/

Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016). **War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft**. Harvard University Press.

Bo'riyev, S. X., Boymurzayev, A. R., & Xakimov, U. (2025). **Comparative Analysis of Transit Competitiveness: UKC Railway vs. Kazakhstan and Iran Corridors**. **International Journal of Artificial Intelligence**, **5**(5), 2000–2003. https://inlibrary.uz/index.php/ijai/article/download/108412/110031

Chenxin Cargo. (2026). **Shipping from China to Iran: Complete Logistics Guide 2026**. https://chenxincargo.com/blog/blog-iran-shipping.html

CNBC TV18. (2026, April 24). **India Planning to Divest Stakes in Iran's Chabahar Port, Says Report**. https://www.cnbctv18.com/

Daryo. (2026, June 19). **Uzbekistan Estimates Trans-Afghan Railway Cost at Over $7bn**. https://daryo.uz/en/2026/06/19/uzbekistan-estimates-7bn-cost-for-trans-afghan-railway-corridor/

ESCAP. (2025). **Trade Costs in the CAREC Region: Non-Tariff Barriers and Digital Facilitation** [Report based on the ESCAP–World Bank Trade Cost Database]. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific.

ESCAP & World Bank. (2024). **ESCAP–World Bank Trade Cost Database: Methodology and Indicators**. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. https://www.unescap.org/resources/escap-world-bank-trade-cost-database

Eurasianet. (2025, July 28). **A Trans-Afghan Railway Chugs Toward Reality with New Agreement**. Alexander Thompson. https://eurasianet.org/a-trans-afghan-railway-chugs-toward-reality-with-new-agreement

Grigoriou, C. (2007). **Landlockedness, Infrastructure and Trade: New Estimates for Central Asian Countries** (Policy Research Working Paper No. 4335). World Bank.

IAIS Center for Strategic Connectivity. (2026). **Central Asia at the Epicenter of the Eurasian Transport and Logistics Landscape: From Strategies to Action**. https://www.iais.uz/

IMEMO. (2026). **Trans-Afghan Railway Corridors: Declaration versus Implementation (2021–2026)**. https://www.imemo.ru/en/publications/info/transafganskie-zheleznodorozhnie-koridori-mezhdu-deklaratsiey-i-realizatsiey-20212026

IntelliNews. (2025, September 8). **Stumbling Blocks Hinder Plan to Build Trans-Afghan Railway Connecting Uzbekistan to Pakistani Seaports**. https://www.intellinews.com/stumbling-blocks-hinder-plan-to-build-trans-afghan-railway-connecting-uzbekistan-to-pakistani-seaports-399866/

Interfax. (2026, February 9). **Uzbek President Endorses Framework Agreement on Feasibility Study for Trans-Afghan Railway Project**. https://interfax.com/newsroom/top-stories/116040/

IRASIN. (2025, December 5). **سبقت کریدور میانه از مسیر ایران** [The Middle Corridor Overtaking the Iran Route]. https://www.irasin.ir/news/78670/

K-News. (2026, February 5). **Станет ли «автомобильная война» России и Казахстана началом конца ЕАЭС?** [Will the Russia–Kazakhstan "Car War" Mark the Beginning of the End of the EAEU?]. https://knews.kg/2026/02/05/stanet-li-avtomobilnaya-vojna-rossii-i-kazahstana-nachalom-kontsa-eaes/

Keohane, R. O., & Nye, J. S. (2012). **Power and Interdependence**, 4th Edition. Longman.

Khaama Press. (2026, June 20). **Cost of Afghanistan Railway Project May Exceed $7 Billion, Uzbekistan Says**. https://www.khaama.com/cost-of-afghanistan-railway-project-may-exceed-7-billion-uzbekistan-says/

Kursiv. (2024, October 16). **Россия возвратила почти 90 машин с казахстанской экспортной продукцией. Минсельхоз РК сделал заявление** [Russia Returned Almost 90 Trucks with Kazakh Export Products: The Ministry of Agriculture of Kazakhstan Commented]. https://kz.kursiv.media/2024-10-16/lgtn-russia-trade-with-qazaq-broke/

Luttwak, E. N. (1990). **From Geopolitics to Geo-Economics: Logic of Conflict, Grammar of Commerce**. **The National Interest**, **20**, 17–23.

Novy, D. (2012). **Gravity Redux: Measuring International Trade Costs with Panel Data**. **Economic Inquiry**, **51**(1), 101–121.

OECD. (2023). **Realising the Potential of the Middle Corridor**. OECD Publishing. https://www.oecd.org/en/publications/realising-the-potential-of-the-middle-corridor_635ad854-en.html

OECD. (2025). **Enhancing the Competitiveness of the Trans-Caspian Transport Corridor in Central Asia: Executive Summary**. OECD Publishing. https://www.oecd.org/en/publications/enhancing-the-competitiveness-of-the-trans-caspian-transport-corridor-in-central-asia_f261e7fa-en/full-report/executive-summary_2d4f97e9.html

Open4Business. (2026). **Uzbekistan, Afghanistan and Pakistan Plan to Build Trans-Afghan Railroad**. https://open4business.com.ua/en/uzbekistan-afghanistan-and-pakistan-plan-to-build-trans-afghan-railroad/

Prime Minister of Kazakhstan. (2026, July 23). **Prime Ministers of Kazakhstan and Uzbekistan Discuss Prospects for Increasing Transportation Along the Middle Corridor**. https://primeminister.kz/en/news/prime-ministers-of-kazakhstan-and-uzbekistan-discuss-prospects-for-increasing-transportation-along-the-middle-corridor-31688

RailFreight. (2026, March 2). **Iran's Record-Breaking Rail Freight 2025 Won't See a 2026 Repeat**. https://www.railfreight.com/

Rasta Nik. (2025, November 14). **Complete Guide to Transit Services Through Iran to CIS**. https://rasta-nik.com/

Rasta Nik. (2026, August 25). **Transit to Uzbekistan via Iran: Routes, Costs & Documents**. https://rasta-nik.com/transit-to-uzbekistan-via-iran/

Seoul Institute of Global Affairs. (2026, July 10). **The Middle Corridor (TITR): Kazakhstan's Strategic Response to Russian Transit Leverage**. https://seoulinstitute.com/the-middle-corridor-titr-kazakhstans-strategic-response-to-russian-transit-leverage/

The Diplomat. (2024, May 31). **Uzbekistan and the New Realities of Trans-Afghan Trade**. https://thediplomat.com/2024/05/uzbekistan-and-the-new-realities-of-trans-afghan-trade/

The Diplomat. (2025, October 7). **Snapback Sanctions on Iran: Risks for Central Asia**. https://sv13.thediplomat.com/2025/10/snapback-sanctions-on-iran-risks-for-central-asia/

The Economic Times. (2026, May 14). **With Chabahar Port in Limbo, Can India Still Reach Central Asia and Russia?** https://infra.economictimes.indiatimes.com/

The New York Times. (2022, July 27). **Russia Cuts Natural Gas Flow to Germany Yet Again**. https://www.nytimes.com/2022/07/27/business/russia-natural-gas-germany.html

The Times of Central Asia. (2026, February 12). **Uzbekistan Approves Feasibility Study for Trans-Afghan Railway**. https://timesca.com/uzbekistan-approves-feasibility-study-for-trans-afghan-railway/

Trend. (2025, July 9). **Iran and Central Asia: Shifting Transit Routes and Emerging Opportunities**. https://www.trend.az/business/4067624.html

Trend. (2026, February 10). **Deals Signed, Questions Remain: Can Uzbekistan and Pakistan Deliver on Southern Corridor Promises?** https://www.trend.az/business/4151250.html

نسخه پیش از انتشار نهایی
قابل استناد

Trend. (2026, April 24). **Kazakhstan to Boost Aktau, Kuryk Port Capacity to 30 Million Tons**. https://www.trend.az/

Trend. (2026, July 16). **Kazakhstan Boosts Middle Corridor with New Aktau Container Hub**. https://www.trend.az/

Trend. (2026, January 30). **Middle Corridor Reduces Cargo Delivery Times Between Asia and Europe – ADY**. https://www.trend.az/

UNESCAP. (2026). **ESCAP–World Bank International Trade Costs Database: Central Asia Regional Overview**. United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific.

World Bank. (2020). **Uzbekistan: Building Blocks for Integrated Transport and Logistics Development** (Policy Paper). https://documents.worldbank.org/en/publication/documentsreports/documentdetail/620601593145818606

نسخه پیش از انتشار - غیر قابل استناد