International journal of
Central Eurasia Studies
Scopus
Homepage: jcep.ut.ac.ir
Online ISSN: 2345-3117

A Geo-Economic Analysis of Opportunities and Challenges of the Wakhan Corridor for Iran

Hossein Rafie[2] and Gholam Abbas Hosseini[1]*

1. Associate Professor of International Relations, Department of Political Science and International Relations, Faculty of Law and Political Science, University of Mazandaran, Babolsar, Iran
2. PhD in International Relations, Faculty of Law and Political Science, University of Mazandaran, Babolsar, Iran.
Email: g.hosseini04@umail.umz.ac.ir (Corresponding Author)

Article Info.

Article Type:
Research Paper

Article History:
Received:
4 February 2026
Revised:
1 June 2026
Approved:
26 October 2026
Published Online:

Keywords:
Wakhan Corridor, Khaf, Herat, Kashgar, Iran, Afghanistan, China.

ABSTRACT

Recent developments in Eurasia's geoeconomic landscape have brought the "Wakhan Corridor" into the spotlight as an emerging transit axis connecting East and West Asia via Afghanistan. This route has gained strategic importance within China's "Belt and Road" Initiative (BRI) and could redefine Iran's role in the region's economic order. This study examines the opportunities and challenges of the Wakhan Corridor from the perspective of Iran's geo-economics, while simultaneously addressing its economic, political, and security dimensions within the framework of multilateral cooperation. The central research question is: What capacities and limitations does the Wakhan rail corridor offer for enhancing Iran's geo-economic standing? This study posits that, on the one hand, this corridor holds significant potential to enhance Iran's geoeconomic standing by improving transit efficiency, linking the country to the "Belt and Road" Initiative (BRI) and fostering regional economic integration; on the other hand, some constraints such as political instability in Afghanistan, security risks, infrastructural deficiencies, and institutional and financial challenges may hinder the full realization of this potential. The findings indicate that although this project could enhance transit efficiency and elevate Iran from a peripheral position to a regional geo-economic hub, security and institutional obstacles remain the primary barriers to its implementation. This study employs a qualitative research method.

Cite this article: Rafie, H. and Gh. A. Hosseini (2026), "A Geo-Economic Analysis of Opportunities and Challenges of the Wakhan Corridor for Iran", **Central Eurasia Studies**, Vol. 19, No. 2, pp. 1-31.

http//doi.org/10.22059/jcep.2026.409941.450400

© The Author(s).
Publisher: University of Tehran

Introduction: Recent developments in Eurasia's geoeconomic dynamics have made redefining transit routes a strategic necessity for countries such as Iran and Afghanistan. Among these emerging routes, the Wakhan Corridor, a narrow strip in northeastern Afghanistan that connects China to Central Asia and subsequently to the Middle East, holds a unique position in facilitating infrastructure connectivity between East and West Asia. The proposed railway connecting Iran, Afghanistan, and China, coupled with Beijing's growing interest in utilizing Afghan territory for transit, has transformed the Wakhan Corridor into a pivotal hub within the Eurasian transport network. This research examines the geoeconomic capacities and limitations of the "Wakhan Corridor" and evaluates its potential for strengthening Iran's strategic position within the evolving structure of Eurasian transit. If Afghanistan achieves political stability and trilateral cooperation becomes institutionalized, the Wakhan Corridor could emerge as a key hub for regional economic integration. This route's significance lies in its potential to transform Iran's role—shifting it from a mere "transit corridor" to a "connectivity hub" within the Eurasian transport system. This transformation, while diversifying export routes, reduces reliance on southern ports. Furthermore, as this corridor aligns with China's "Belt and Road" Initiative, it could catalyze the emergence of a new geoeconomic order across Eurasia.

Research question: The central question of this research is: "What capacities and limitations does the Wakhan Rail Corridor present for enhancing Iran's geo-economic standing"?

Research hypothesis: The research hypothesis posits that "if political stability is achieved in Afghanistan and institutionalized cooperation is established among Iran, Afghanistan, and China, the Wakhan Corridor could become a pivotal hub for Eurasian economic integration and infrastructural connectivity".

Methodology and theoretical framework: This study employs a qualitative research method. Its theoretical framework is based on geo-economics, defined as the strategic use of economic tools to advance geopolitical objectives. As a key dimension in the rivalry among contemporary great powers, geo-economics highlights mechanisms such as economic aid and coercion, the regulation of capital flows, macroeconomic policies, the management of international trade, and the control of energy resources. This study also emphasizes the importance of geographical location and transit functions in building geo-economic capacity. Accordingly, it posits that the interplay between geographical location and economic capabilities underpins geoeconomic power and significantly shapes patterns of regional integration.

Results and discussion: The Wakhan Corridor, located in northeastern Afghanistan at the confluence of the Karakoram, Hindu Kush, and Pamir Mountain ranges, has historically served as a strategic Silk Road passage. This corridor, which took shape in 1895 during the "Great Game" between Britain and Russia, has regained significance within the context of contemporary initiatives related to connectivity in Eurasia. This route, which extends for over 350 kilometers and connects Afghanistan to China, Tajikistan, and Pakistan, presents significant geoeconomic (economic-geographical) opportunities. For China, this supports the "Belt and Road" Initiative by providing alternative access to regional and global markets; for Afghanistan, it facilitates economic recovery and regional integration;

and for Iran, it enhances east-west transit connectivity and strengthens the country's "Look to the East" strategy.

The geo-economic significance of this corridor lies in its potential to advance trade diversification, energy cooperation, logistical integration and political convergence among regional actors. By connecting Iran, Afghanistan, and China, this initiative could transform Afghanistan from a landlocked country into a strategic transit hub while strengthening Iran's position within Eurasian transport networks. However, realizing these benefits faces significant obstacles. Persistent security threats from extremist groups, the Taliban's limited international legitimacy, inadequate infrastructure, challenging mountainous terrain, poor inter-agency coordination, and limited financial resources continue to hinder development. In addition, competition from alternative transit routes and a lack of strong multilateral support limit the corridor's ability to become a fully functional component of the Eurasian connectivity network.

Conclusion: The Wakhan Corridor is emerging as an important geo-economic corridor with the potential to reshape trade and connectivity across Eurasia. This position—situated between China, Afghanistan and Iran—can strengthen Iran's role as a strategic transit hub by linking regional transport networks and supporting trade, investment and transit diplomacy. At the same time, security instability in Afghanistan, institutional limitations and competition from alternative routes remain major obstacles. This corridor also provides opportunities for broader economic and security cooperation across Central and South Asia. Chinese investment, Iranian infrastructure, and Afghanistan's geography-supported by multilateral frameworks and effective governance-can combine to foster a sustainable geoeconomic partnership and enhance regional integration.

Keywords: Wakhan Corridor, Khaf, Herat, Kashgar, Iran, Afghanistan, China.

مجله بین‌المللی مطالعات اوراسیای مرکزی
Scopus
Homepage: jcep.ut.ac.ir
شاپا الکترونیکی: ۲۳۴۵-۲۱۱۷

تحلیل ژئواکونومیک فرصت‌ها و چالش‌های راه‌گذر واخان برای ایران

حسین رفیع[۲]* و غلام‌عباس حسینی[۱]

۱. دانشیار روابط بین‌الملل، گروه علوم سیاسی و روابط بین‌الملل، دانشکدهٔ حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران.

۲. دکتری روابط بین‌الملل، دانشکدهٔ حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران.

نویسنده مسئول: g.hosseini04@umail.umz.ac.ir

اطلاعات مقاله

نوع مقاله: علمی‌پژوهشی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۱۱/۱۵
تاریخ بازنگری: ۱۴۰۵/۰۳/۱۱
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۸/۰۴
تاریخ انتشار برخط:

واژگان اصلی:
راه‌گذر واخان، خواف، هرات، کاشغر، ایران، افغانستان، چین.

چکیده

تحولات اخیر در نظام ژئواکونومیک اوراسیا، راه‌گذر واخان را به‌عنوان یکی از محورهای نوپدید ترانزیتی در اتصال شرق و غرب آسیا مطرح کرده است. این مسیر که چین را از مسیر افغانستان به ایران پیوند می‌دهد، در چارچوب ابتکار یک کمربند و یک راه جایگاهی راهبردی یافته و می‌تواند به ابزاری برای بازتعریف نقش ایران در نظم اقتصادی منطقه‌ای تبدیل شود. در این نوشتار با نگاهی تحلیلی، فرصت‌ها و چالش‌های راه‌گذر واخان را از دیدگاه ژئواکونومیک ایران واکاوی و ابعاد اقتصادی، سیاسی و امنیتی آن را در چارچوب همکاری‌های چندجانبه بررسی می‌کنیم. پرسش اصلی این است که راه‌گذر ریلی واخان برای ارتقای جایگاه ژئواکونومیک ایران چه ظرفیت‌ها و محدودیت‌هایی ایجاد می‌کند؟ در پاسخ این فرضیه مطرح می‌شود که این راه‌گذر از یک‌سو با ظرفیت‌هایی مانند ارتقای کارایی حمل‌ونقل، اتصال به ابتکار یک کمربند و یک راه و تقویت هم‌گرایی اقتصادی منطقه‌ای، توان ارتقای جایگاه ژئواکونومیک ایران را دارد. از سوی دیگر، محدودیت‌هایی مانند بی‌ثباتی سیاسی افغانستان، ناامنی و ضعف زیرساختی می‌تواند تحقق این ظرفیت‌ها را محدود کند. یافته‌ها نشان می‌دهد این طرح می‌تواند ایران را از موقعیت پیرامونی به محور ژئواکونومیک منطقه ارتقا دهد؛ هرچند موانع امنیتی و نهادی، چالش‌های مهم پیش‌روی آن هستند. روش این نوشتار کیفی است.

استناد: رفیع، حسین و غلام‌عباس حسینی (۱۴۰۵)، «تحلیل ژئواکونومیک فرصت‌ها و چالش‌های راه‌گذر واخان برای ایران»، **مطالعات اوراسیای مرکزی**، دوره ۱۹، شماره ۲، صص. ۱- ۳۱.
http//doi.org/ 10.22059/jcep.2026.409941.450400

© The Author(s).

ناشر: دانشگاه تهران

مقدمه

تحولات اخیر در ژئواکونومیک اوراسیای مرکزی، بازتعریف مسیرهای ترانزیتی را برای ایران و افغانستان ضروری کرده است. راه‌گذر واخان در شمال شرق افغانستان، چین را به آسیای مرکزی و خاورمیانه متصل می‌کند. با توجه به اعلام مدیرعامل راه‌آهن ایران در دسامبر ۲۰۲۵ مبنی بر طراحی مسیر ریلی جدید ایران، افغانستان و چین و علاقهٔ چین به ساخت مسیر ترانزیتی در افغانستان (HOA, 2025)، واخان به حلقه‌ای حیاتی در پیوند شرق و غرب آسیا تبدیل شده است. پرسش اصلی نوشتار این است که راه‌گذر ریلی واخان برای ارتقای جایگاه ژئواکونومیک ایران چه ظرفیت‌ها و محدودیت‌هایی ایجاد می‌کند؟ در پاسخ این فرضیه مطرح می‌شود که این راه‌گذر از یک‌سو با ظرفیت‌هایی مانند ارتقای کارایی ترانزیت، اتصال به یک کمربند و یک راه و تقویت هم‌گرایی منطقه‌ای توان ارتقای جایگاه ایران را دارد. از سوی دیگر، محدودیت‌هایی مانند بی‌ثباتی سیاسی افغانستان، ناامنی و ضعف زیرساختی تحقق این ظرفیت‌ها را محدود می‌کند.

اهمیت موضوع در این است که راه‌گذر واخان موقعیت ژئواستراتژیک ایران را از «مسیر عبور» به «گره پیوند» در شبکهٔ حمل‌ونقل اوراسیا ارتقا می‌دهد. اجرای این طرح وابستگی به بندرهای جنوبی را کاهش می‌دهد، مسیرهای صادراتی را متنوع می‌کند و می‌تواند به افزایش سرمایه‌گذاری خارجی، توسعهٔ شرق ایران و پیوند اقتصادی میان اعضای سازمان همکاری شانگهای منجر شود. هدف اصلی نوشتار، تحلیل فرصت‌ها و چالش‌های این راه‌گذر برای ایران در چارچوب نظریهٔ ژئواکونومیک است. نوآوری نوشتار در بازتعریف جایگاه ایران در معادلهٔ سه‌جانبهٔ چین، افغانستان و ایران از دیدگاه قدرت اقتصادی اتصال‌محور است. این نوشتار با رویکرد توصیفی‌تحلیلی و با استفاده از روش کیفی انجام شده است. همچنین داده‌ها به‌وسیلهٔ تحلیل اسنادی و مطالعهٔ منابع کتابخانه‌ای، مقاله‌های علمی، اسناد رسمی و پایگاه‌های خبری معتبر گردآوری شده‌اند.

پیشینهٔ پژوهش

الف) مطالعات سیاست‌های ترانزیتی افغانستان و آسیای مرکزی و جایگاه راه‌گذر واخان

بخش مهمی از ادبیات نوشتار به ظرفیت‌های ترانزیتی افغانستان، آسیای مرکزی و جایگاه راه‌گذر واخان در اتصال منطقه‌ای اختصاص دارد. پلیس[1] و همکاران (۲۰۱٤) در مقالهٔ «طرح

1. Pleis

ملی راه‌آهن افغانستان: برنامه‌ای برای فرصت»، بر نقش شبکهٔ ریلی در توسعهٔ اقتصادی و ضرورت مدل مالکیت ترکیبی دولتی‌خصوصی تأکید کرده‌اند. ربانی (۲۰۲۲) در مقالهٔ «پروژه راه‌آهن پاکستان، افغانستان و ازبکستان: پویایی‌ها، چالش‌ها و راهکارها»، مسیر مزارشریف، کابل و پیشاور را محور اتصال جنوب و شمال آسیا دانسته و بی‌ثباتی سیاسی و چالش‌های فنی را از موانع اصلی آن معرفی کرده است. اوکوچی[1] و همکاران (۲۰۲۲) در مقالهٔ «بازپایداری افغانستان با چارچوب لجستیکی جامع برای دسترسی به بندرها»، بر نقش سرمایه‌گذاری خارجی و همکاری چندجانبه در مسیرهایی مانند چابهار و راه‌گذر شمال‌جنوب در کاهش انزوای جغرافیایی افغانستان تأکید دارند. یار[2] و همکاران (۲۰۲۳) در مقالهٔ «اهمیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی افغانستان در اتصال و توسعهٔ منطقه‌ای» افغانستان را پل ارتباطی آسیای مرکزی و جنوبی معرفی کرده‌اند. سیدالی‌یوا[3] (۲۰۲۵) در مقالهٔ «نقش سیاست ترانزیتی در رشد اقتصادی افغانستان»، دیپلماسی ترانزیتی را عامل تقویت همکاری منطقه‌ای دانسته و فساد اداری و ضعف زیرساختی را چالش‌های اصلی برشمرده است. مخمدوا[4] و همکاران (۲۰۲٤) در مقالهٔ «بررسی حمل‌ونقل ریلی در آسیای مرکزی و احیای جادهٔ ابریشم بزرگ»، گسترش خطوط ریلی منطقه را زمینه‌ساز تسهیل تجارت، مشروط به رفع موانع گمرکی و ناهماهنگی سیاستی می‌دانند.

در این چارچوب، مطالعات مشخصی به راه‌گذر واخان و پیوند آن با ابتکار یک کمربند و یک راه پرداخته‌اند. منیر و شفیق (۲۰۱۸) در «اهمیت ژئواستراتژیک راه‌گذر واخان برای افغانستان، چین و پاکستان» بر ظرفیت اتصال واخان تأکید کرده‌اند. سربلند[5] و ستانکزی[6] (۲۰۲٤) در مقالهٔ «روابط چین و افغانستان و راه‌گذر واخان: ارزیابی منافع اقتصادی، توسعهٔ زیرساختی و پیامدهای ژئوپلیتیکی» و تورگونبایوا[7] و قیاسی (۲۰۲٤) در مقالهٔ «راه‌گذر واخان: راه نفوذ چین به افغانستان»، نقش اقتصادی و امنیتی چین را برجسته کرده‌اند. ملکیار[8] (۲۰۲۵) در مقالهٔ «تحلیل

1. Okochi
2. Yar
3. Saydaliyeva
4. Mukhamedova
5. Sarbiland
6. Stanikzai
7. Turgunbaeva
8. Malikyar

راهبردی ابتکار کمربند و جاده در افغانستان» و هاروتیونیان[1](۲۰۲٤) در مقالهٔ «چین و مسیر همکاری با افغانستان و چالش‌های پیش‌رو» فرصت‌های توسعه‌ای و چالش‌های امنیتی را بررسی کرده‌اند. زلاند[2](۲۰۲۵) نیز با بهره‌گیری از نظریه‌های «مجتمع امنیت منطقه‌ای» و «سرریز ژئوپلیتیکی»، بی‌ثباتی افغانستان را تهدید و زمینه‌ساز همگرایی دانسته است.

ب) جایگاه ایران و فرصت‌های ژئواکونومیک آن در شبکهٔ ترانزیتی اوراسیا

گروه دیگری از پژوهش‌ها بر نقش ایران در شبکه‌های ترانزیتی اوراسیا و ارتباطش با افغانستان و آسیای مرکزی تمرکز دارند. چاترجی[3](۲۰۲٤) در مقالهٔ «رقابت یا مشارکت ترانزیتی؟ راه‌گذر بین‌المللی شمال‌جنوب در برابر راه‌گذر میانی در آسیای مرکزی» بر ظرفیت همکاری ایران، روسیه، هند و ترکیه برای ایجاد شبکه‌ای یکپارچه تأکید کرده است. کرمی[4](۲۰۲٤) در پژوهش «همکاری سه‌جانبهٔ ایران، روسیه و چین و امنیت اوراسیا» هم‌گرایی این سه قدرت را بر شکل‌گیری نظم چندقطبی مؤثر می‌داند. کلیوال[5]و مبارز (۲۰۲٤) در مقالهٔ «فرصت‌ها و چالش‌های راه‌گذر بین‌المللی شمال‌جنوب و نقش افغانستان»، تحریم‌های ایران و رقابت چین و پاکستان را از چالش‌های بهره‌برداری از ظرفیت‌های ترانزیتی برشمرده‌اند. کولایی و امامی (۱٤۰۲) در مقالهٔ «جایگاه بندر چابهار در تعمیق همکاری ایران و آسیای مرکزی»، چابهار را محور هم‌گرایی منطقه‌ای معرفی کرده‌اند. سازمند و کاویانی‌فر (۱۳۹٦) در مقالهٔ «گسترش و اتصال زیرساخت‌های حمل‌ونقل و انرژی اتحادیهٔ اروپا به حوزهٔ خزر و دریای سیاه» بر فرصت‌ها و تهدیدهای ناشی از طرح‌های ترانزیتی منطقه برای ایران تأکید کرده‌اند. توکلی‌رودی و جوانشیری (۲۰۱۸) در مقالهٔ «کنسرسیوم فولاد مشترک در هرات و پیامدهای اقتصادی، سیاسی و امنیتی آن در منطقه» بر اهمیت همکاری اقتصادی و تکمیل اتصال ریلی ایران و افغانستان در ارتقای جایگاه ژئواکونومیک ایران تأکید کرده‌اند.

در مجموع، ادبیات موجود ظرفیت بالای افغانستان و واخان را در شکل‌دهی به شبکه‌های ترانزیتی منطقه‌ای نشان می‌دهد؛ بااین‌حال، پیوند مستقیم این ظرفیت‌ها با منافع، فرصت‌ها و

1. Harutyunyan
2. Zaland
3. Chatterjee
4. Karami
5. Keliwaal

چالش‌های ژئواکونومیک ایران در راه‌گذر واخان کمتر بررسی شده است و این خلأ، ضرورت نوشتار حاضر را برجسته می‌کند.

چارچوب نظری

الف) سیر تحول نظریهٔ ژئواکونومی

ژئواکونومی بر بهره‌گیری از ابزارهای اقتصادی برای دستیابی به هدف‌های ژئوپلیتیک تأکید دارد. برخی پژوهشگران آن را به‌منزلهٔ به‌کارگیری قدرت ژئوپلیتیک برای منافع اقتصادی می‌دانند، درحالی‌که گروهی دیگر آن را مفهومی درهم‌تنیده از اقتصاد بین‌الملل، ژئوپلیتیک و راهبرد تعبیر می‌کنند (Cowen and Smith, 2009: 38–40). به‌طور کلی، ژئواکونومی استفادهٔ هدفمند از ابزارهای اقتصادی برای تحقق نتیجه‌های ژئوپلیتیکی مطلوب است (Søilen, 2010: 4). کاربست ابزارهای اقتصادی در راهبردها پیشینهٔ تاریخی دارد؛ در اندیشه‌های سان تزو بر پیروزی به‌وسیلهٔ ابزارهای غیرنظامی تأکید شده است (Ota, 2014: 76). مکتب مرکانتیلیسم نیز منافع اقتصادی را با سیاست‌های نظامی یکپارچه کرد (Shahzad, 2022: 4). بازگرداندن نوین ژئواکونومیک نتیجهٔ سه عامل است: افزایش نقش اقتصاد در نظام بین‌الملل، تمرکز دولت‌ها بر ابعاد اقتصادی قدرت و تأثیر تحول‌های بازار جهانی بر سیاست‌گذاری. در دورهٔ پس از جنگ سرد، عوامل اقتصادی به ابزارهای اصلی قدرت تبدیل شدند و ژئواکونومیک در مطالعات روابط بین‌الملل رسمیت یافت (Babić, Dixon, and Liu, 2022: 2–4).

ب) سازوکارها و اهرم‌های ژئواکونومی

ژئواکونومی از مجموعهٔ متنوعی از سازوکارها و اهرم‌های اقتصادی برای دستیابی به هدف‌های راهبردی استفاده می‌کند:

۱. **سازوکارهای کمک و فشار اقتصادی:** کمک‌های خارجی (زیرساختی‌توسعه‌ای، بشردوستانه و نظامی) می‌توانند ابزاری ژئواکونومیک برای به‌دست‌آوردن نفوذ سیاسی در کشورهای دریافت‌کننده باشند، به‌ویژه در بحران‌های بین‌المللی (McGuirk and Trebesch, 2025: 13). در برابر، تحریم‌های اقتصادی از مؤثرترین ابزارهای فشار هستند. میزان اثربخشی آن‌ها به عواملی مانند اندازهٔ بازار داخلی کشور هدف، وابستگی به تجارت خارجی و سهم در بازار جهانی

بستگی دارد. همچنین کنترل زیرساخت‌های مالی حیاتی مانند سوئیفت یا تسلط بر صنایع راهبردی، دامنهٔ اثرگذاری تحریم‌ها را افزایش می‌دهد (Mohr and Trebesch, 2025: 567-568).

۲. سازوکارهای تنظیم جریان سرمایه و سیاست‌های اقتصاد کلان: این اهرم‌ها بر سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی، مالکیت خارجی دارایی‌ها و جهت‌دهی سرمایه به بخش‌های مولد تأثیر می‌گذارند. توانایی جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به شفافیت نهادی و کیفیت حکمرانی اقتصادی وابسته است (Babic, 2023: 202–203). ابزارهای اقتصاد کلان مانند مدیریت نرخ بهره، هزینه‌های دولت و مالیات، جایگاه رقابتی و قدرت اقتصادی کشور را در نظام بین‌الملل تعیین می‌کنند (Gasimli, 2015: 54–56).

۳. ابزارهای تنظیم تجارت بین‌المللی: ابزارهای تنظیم تجارت بین‌المللی، ممنوعیت واردات، تعرفه‌های گمرکی، یارانه‌های صادراتی و سیاست‌های ضددمپینگ هستند. جنگ تجاری آمریکا و چین نمونه‌ای معاصر از کارکرد ژئواکونومیک آن‌هاست. افزون بر این، ملاحظه‌های ژئواکونومیک می‌توانند به تقویت هم‌گرایی ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک میان کشورها به‌وسیلهٔ طراحی توافق‌نامه‌های تجاری کمک کنند (Mohr and Trebesch, 2025: 569).

٤. اهرم‌های کنترل منابع طبیعی و انرژی‌های راهبردی: سه متغیر اساسی تعیین می‌کند که یک کشور تا چه اندازه می‌تواند از سیاست‌های انرژی برای تأثیرگذاری بر جایگاه ژئوپلیتیکی خود بهره برد: نخست، برخورداری از قدرت انحصاری در بازار منابع؛ دوم، برخورداری از قدرت خرید متمرکز (انحصار تک‌خریدار)؛ سوم، موقعیت جغرافیایی کانونی به‌عنوان گره ترانزیتی میان تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان اصلی انرژی (Blackwill and Harris, 2016: 90).

ج) موقعیت جغرافیایی کانونی و نقش ترانزیتی در توسعهٔ اقتصادی

موقعیت جغرافیایی کانونی و نقش ترانزیتی از مهم‌ترین عوامل توسعهٔ اقتصادی و یکپارچگی در نظام اقتصاد جهانی است. درهم‌تنیدگی در شبکه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، جذابیت سرمایه‌گذاری را افزایش داده و جایگاه پیرامونی مناطق را تعدیل می‌کند (Litvinenko and Others, 2016: 123). زیرساخت‌های کارآمد حمل‌ونقل، به‌ویژه بندرها، ستون فقرات توسعهٔ اقتصادی هستند. موقعیت مرزی و میزان دسترسی به شبکه‌های ارتباطی، سطح یکپارچگی اقتصادی را تعیین می‌کند. کاهش زمان جابه‌جایی از راه زیرساخت‌های کارآمد، شاخصی از

عمق پیوندهای اقتصادی است؛ هرچه اتصال فضایی افزایش یابد، تعامل‌های اقتصادی و انسجام منطقه‌ای تقویت می‌شود (Lachninsky and Kuznetsov, 2014: 88-89).

فضای ژئواکونومیک هر منطقه زیر تأثیر عوامل داخلی و خارجی شکل می‌گیرد، اما عوامل خارجی در عصر جهانی‌شدن نقشی تعیین‌کننده دارند. موقعیت ژئواکونومیک، میزان یکپارچگی منطقه در نظام اقتصادی جهانی را تعیین می‌کند. همسایگی با کشورهای توسعه‌یافته و قرارگرفتن در مرزهای فعال تجاری، شرایطی مناسب برای کاهش وضعیت پیرامونی فراهم می‌کند (Jaeger and Brites, 2020: 32–34). بااین‌حال، موقعیت مطلوب فقط در صورتی کارکرد راهبردی دارد که با توسعهٔ ظرفیت‌های درونی همراه باشد. در نقطهٔ مقابل، فاصله از مسیرهای اصلی حمل‌ونقل و کمبود ظرفیت‌های اقتصادی می‌تواند موقعیت پیرامونی را تشدید کند.

شناخت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی راه‌گذر واخان

الف) مسیر و ویژگی‌های جغرافیایی

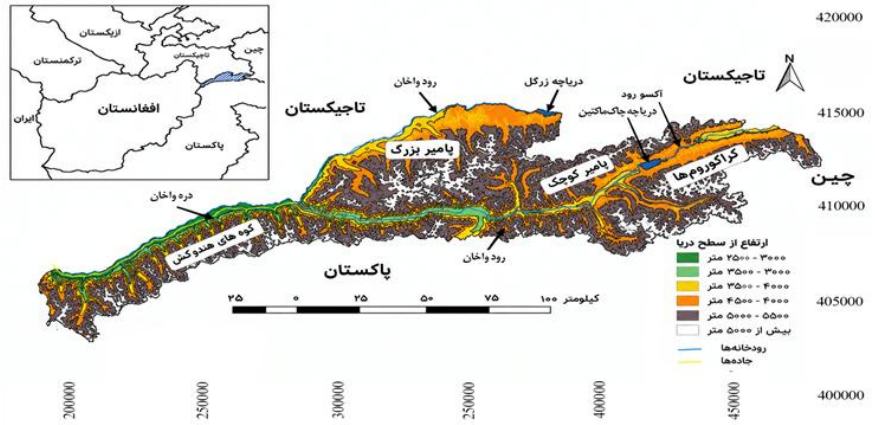
از دیدگاه جغرافیایی، راه‌گذر واخان بخش شمال شرقی قلمروی افغانستان را تشکیل می‌دهد. سه رشته‌کوه بزرگ قراقروم[1]، هندوکش و پامیر در این ناحیه به یکدیگر می‌پیوندند. این منطقه به‌عنوان «بامِ دنیا» شناخته می‌شود؛ ناحیه‌ای که در آن کوه‌ها به هم می‌رسند و گره کوهستانی پامیر را پدید می‌آورند (Shahi, 2022: 204). طول این راه‌گذر اندکی بیش از ۳۵۰ کیلومتر در امتداد شرق به غرب و پهنای آن میان ۱۰ تا ٦۰ کیلومتر در امتداد شمال به جنوب است و در مجموع، حدود ۱۰,۳۰۰ کیلومتر مربع مساحت دارد. در جنوب، واخان با پاکستان ۳۰۰ کیلومتر مرز مشترک دارد؛ در شمال و شمال شرق با تاجیکستان مرزی به طول بیش از ۲٦۰ کیلومتر و در بخش شرقی، حدود ۷٤ کیلومتر با چین مرز دارد (Munir and Shafiq, 2018: 203-204).

ازنظر تاریخی، راه‌گذر واخان یکی از مسیرهای مهم جادهٔ ابریشم باستان بود که ارتباط میان چین و ایران را برقرار می‌کرد. این گذرگاه کوهستانی از مسیر پامیر، زائران چینی را به مراکز مهم بودایی مانند گندهارا هدایت می‌کرد و در قرن‌های چهارم و پنجم میلادی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین راه‌های زیارتی شناخته می‌شد. در قرن هفتم میلادی، «هوان تسانگ» راهب نامدار چینی نیز در مسیر سفر خود برای فراگیری آموزه‌های بودا از این گذرگاه عبور کرد

1. Karakoram

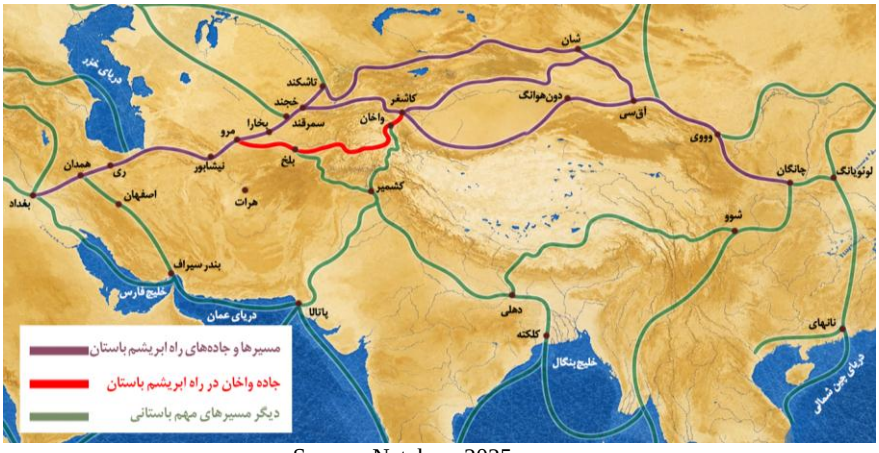
(Shahrani, 2002: 24). افزون بر اهمیت مذهبی، وجود معدن طلا و نقره، سنگ‌های گران‌بها، زمین‌های حاصل‌خیز، مراتع گسترده و پیشه‌وران ماهر، واخان را به مسیری پررونق برای تجارت و تبادل کالا تبدیل کرده بود (مزینانی و قرچانلو، ۱۳۹۶: ۱۸۷).

نقشه ۱: نما و ویژگی‌های جغرافیایی راه‌گذر واخان



Source: Smallwood and Shank, 2019: 214

نقشهٔ ۲. جادهٔ ابریشم در اواخر قرن هشتم و موقعیت مسیر واخان در این جاده



Source: Netchev, 2025

بازرگانان ایرانی در مسیر جادهٔ ابریشم از این راه استفاده می‌کردند. تا زمان فروپاشی امپراتوری گورکانی هند، واخان یکی از مسیرهای اصلی تجارت میان هند، چین و شهرهای افغانستان و آسیای

مرکزی بود (Ashraf, 1986: 54-55). در دوره‌های بعد نیز مارکوپولو از این مسیر گذر کرد و پرتغالی‌ها از همین راه برای دسترسی به چین بهره بردند (Callahan, 2007: 39). راه‌گذر واخان در افغانستان امروزی نتیجهٔ رقابت‌های امپریالیستی قرن نوزدهم میان امپراتوری بریتانیا و روسیهٔ تزاری، معروف به «بازی بزرگ» بود. در سال ۱۸۹۵ بریتانیا و روسیه با مشورت چین، نواری بی‌طرف از خاک افغانستان تا مرز چین را به‌عنوان «راه‌گذر واخان» تعیین کردند. این توافق در کنوانسیون ۱۹۰۷ تصویب شد و مرزهای آن با کمیسیون‌های مشترک مشخص شد (Ishaq, 2025: 14-15).

موقعیت جغرافیایی واخان، امکان شکل‌گیری شبکه‌ای پیوسته از ارتباطات میان چین، افغانستان، آسیای مرکزی و خاورمیانه را فراهم می‌کند. هم‌اکنون راه‌گذر واخان از سه محور اصلی ارتباطی تشکیل شده است: نخست، مسیر شمالی که در امتداد رودخانه‌های پنج و پامیر قرار دارد و سرانجام از مسیر دریاچهٔ زارکول به رود آق‌سو[1] در خاک چین می‌پیوندد. دوم، مسیر جنوبی که از گذرگاه واخجیر[2] به چین منتهی می‌شود، اما به‌دلیل بارش سنگین برف در بیشتر ماه‌های سال غیر قابل عبور است. سومین مسیر، شاخهٔ مرکزی است که دو مسیر شمالی و جنوبی را در محدودهٔ واخان به‌هم متصل می‌کند و از گذرگاه کوهستانی تگرمن‌سو[3] با ارتفاع تقریبی ۴۸۲۷ متر عبور کرده و به مرز چین ختم می‌شود (Malik, 2014: 311).

نقشهٔ ۳: موقعیت راه‌ها و جاده‌ها راه‌گذر واخان در افغانستان و چین



Source: Meng Hui Hutou, 2024

1. Asku River
2. Wakhjir
3. Tegermansu

ب) بازیگران و ذی‌نفعان اصلی

۱. چین

در دهۀ اخیر، سیاست چین در برابر راه‌گذر واخان را می‌توان در چارچوب منطق ژئواکونومی تحلیل کرد. پکن تلاش می‌کند با تنوع‌بخشی به مسیرهای تجاری و کاهش آسیب‌پذیری ژئوپلیتیکی، وابستگی خود را به مسیرهای سنتی از مسیر پاکستان و آسیای مرکزی کاهش دهد. واخان، به‌عنوان راه‌گذر راهبردی، امکان اتصال مستقیم زمینی چین و افغانستان را ایجاد می‌کند و می‌تواند جایگزینی برای مسیرهای دریایی پرخطر یا مسیرهای وابسته به بازیگران ثالث باشد. این راه‌گذر در چارچوب ابتکار یک کمربند و یک راه قرار دارد که هدف آن بازتعریف ژئواکونومی اوراسیا از راه توسعۀ زیرساخت‌های حمل‌ونقل و گسترش تجارت میان‌منطقه‌ای است (Ishaq, 2025: 48). از این دیدگاه، واخان برای چین ابزاری برای تعمیق نفوذ اقتصادی، دسترسی به منابع افغانستان و تقویت جایگاه این کشور در هم‌گرایی اقتصادی آسیای مرکزی و جنوبی است.

در سطح عمیق‌تر، حضور چین در واخان بخشی از سیاست «گسترش غربی»[1] و توسعۀ نفوذ اقتصادی در مرزهای پیرامونی آن است. طرح‌هایی مانند راه‌آهن خواف، هرات و کاشغر و اتصال آن به شبکۀ ریلی آسیای مرکزی، در راستای شکل‌دادن «جادۀ ابریشم زمینی نوین» قرار دارند. این طرح‌ها علاوه بر افزایش کارایی تجاری و کاهش هزینه‌های ترانزیت، هدف‌های ژئواستراتژیک مهمی مانند تقویت همگرایی اقتصادی شین‌جیانگ، تحکیم پیوند با افغانستان و ایران و کاهش وابستگی به مسیرهای دریایی زیر نفوذ آمریکا را دنبال می‌کنند (Yamaguchi, 2025: 173). ازاین‌رو، واخان برای چین ابزاری ژئواکونومیک در جهت شکل‌دادن به نظم منطقه‌ای جدید مبتنی بر اتصال‌گرایی و قدرت اقتصادی است.

۲. افغانستان

افغانستان در شبکۀ ریلی پیشنهادی، نقشی محوری و غیرقابل جایگزینی دارد و به‌عنوان پل زمینی میان ایران و چین و میان اروپا و آسیای مرکزی عمل می‌کند. به‌دلیل محصوربودن در خشکی، توسعه این کشور به مسیرهای ترانزیتی مطمئن وابسته است و ازاین‌رو اتصال ریلی از اولویت‌های اساسی آن است. در این میان، راه‌آهن خواف‌هرات اهمیت ویژه‌ای دارد، زیرا افغانستان را به شبکۀ ریلی ایران و در ادامه به اروپا متصل می‌کند (Okochi and Others, 2022: 432). این اتصال

1. March West

می‌تواند رشد اقتصادی، توسعهٔ اجتماعی، تجارت منطقه‌ای و بهره‌برداری از منابع معدنی افغانستان را آسان کند. بااین‌حال، افغانستان با چالش‌هایی مانند تأخیر در تکمیل خطوط حیاتی، به‌ویژه مسیر خواف‌هرات و وابستگی به سرمایه‌گذاری و همکاری ایران روبه‌رو است. افزون بر این، رقابت طرح‌های ریلی ازبکستان و پاکستان می‌تواند جایگاه ژئواکونومیک مسیر خواف، هرات و کاشغر را تضعیف کند (Rabbani, 2022: 32). با وجود این موانع، گسترش شبکهٔ ریلی بین‌المللی برای تبدیل افغانستان از یک بازیگر ژئوپلیتیکی به کنشگری ژئواکونومیک، یکپارچگی در تجارت منطقه‌ای و جهانی و کاهش انزوای تاریخی آن ضروری است.

نقشهٔ ٤: طرح شبکهٔ ریلی افغانستان و اتصال آن به شبکه‌های ریلی کشورهای همسایه



Source: Yawar, 2025, 54

۳. ایران

در سیاست اقتصادی ایران، حمل‌ونقل ریلی در چارچوب «اقتصاد مقاومتی» جایگاهی راهبردی یافته است. این رویکرد از ابتدای قرن بیست‌ویکم، با هدف دستیابی به خودکفایی اقتصادی و کاهش وابستگی به درآمدهای نفتی، در دستور کار قرار گرفت و به‌تدریج به یکی از محورهای سیاست رسمی دولت تبدیل شد. در ادامه، گسترش زیرساخت‌ها و خطوط ریلی به‌عنوان یکی از ابزارهای تقویت صادرات غیر نفتی، گسترش ظرفیت‌های تجاری و کاهش آسیب‌پذیری اقتصادی در برابر تحریم‌ها مورد توجه قرار گرفت (Noorali and Ahmadi, 2023: 6-10). «برنامهٔ هفتم

توسعه» (۲۰۲۸–۲۰۲۳) نیز بر نقش ریلی در بهره‌وری انرژی، امنیت ملی و بازآرایی ژئواکونومیک تأکید دارد. حدود ۱۷ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری برای توسعهٔ زیرساخت‌ها، نوسازی ناوگان و طرح‌های اولویت‌دار پیش‌بینی شده است. تمرکز اصلی بر تکمیل راه‌گذرهای بین‌المللی شرق‌غرب و شمال‌جنوب است؛ مسیرهایی که جایگاه ترانزیتی ایران را در پیوند ژئواکونومیک میان شرق آسیا، آسیای مرکزی و خاورمیانه تقویت می‌کنند (ملکوتی‌فر، ۱٤۰۵: ٤۹–٤۷).

مشارکت ایران در طرح راه‌آهن خواف، هرات و کاشغر، ناشی از تمایل این کشور به نقش محوری در ترانزیت منطقه‌ای و بهره‌گیری از موقعیت ژئواستراتژیک برای توسعهٔ اقتصادی و افزایش نفوذ سیاسی است. این طرح، در شبکهٔ ریلی بین‌المللی حلقه‌ای حیاتی است که ایران را از مسیر افغانستان به چین متصل و پیوندهای اقتصادی و فرهنگی ایران با اروپا و غرب را تقویت می‌کند. تلاش‌های تاریخی ایران در گسترش زیرساخت‌های ریلی، از جمله خط مشهد و بافق تا بندرعباس، بیانگر چشم‌انداز بلندمدت برای ایجاد راه‌گذرهای شمال‌جنوب و شرق‌غرب است (Khan and Zaheer, 2024: 113-114). تکمیل خط خواف و هرات، برای گسترش زیرساخت، جذب سرمایه‌گذاری (به‌ویژه در معدن) و افزایش تعامل منطقه‌ای چارچوب ایجاد می‌کند. هدف نهایی، تبدیل موقعیت ژئواستراتژیک ایران به ژئواکونومیک و پیوند شرق کشور با افغانستان و فراتر از آن است.

نقشهٔ ۵: خط آهن خواف ـ هرات و مراحل چهارگانهٔ ساخت این مسیر



Source: Ghafori, 2018, 14

طرح راه‌آهن خواف و هرات، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین طرح‌های اتصال ریلی میان ایران و افغانستان، در مراحل پایانی اجرا قرار دارد و مقام‌های ایرانی بر ضرورت تداوم آن تا شهر مزارشریف تأکید کرده‌اند. در همین زمینه، در ۲۳ اکتبر ۲۰۲۵ نشست سه‌جانبه‌ای میان نمایندگان راه‌آهن ایران، افغانستان و ترکیه در حاشیهٔ نشست اتحادیهٔ جهانی راه‌آهن در استانبول برگزار شد. در این نشست، دو طرف بر تقویت همکاری‌های چندجانبهٔ ریلی، یکپارچه‌سازی شبکه‌های حمل‌ونقل و گسترش پیوندهای ترانزیتی تأکید کردند. مسیر خواف، هرات و مزارشریف به‌عنوان گزینه‌ای راهبردی برای اتصال خاورمیانه و اروپا به آسیای شرقی معرفی شد؛ مسیری که می‌تواند با احیای پیوندهای تاریخی جادهٔ ابریشم، به ایجاد راه‌گذر ریلی نوینی میان ایران، افغانستان، آسیای مرکزی و چین بینجامد. براین‌اساس، سه کشور توافق کردند بازسازی و توسعهٔ مشترک این مسیر در دستور کار قرار گیرد تا زمینهٔ شکل‌گیری محور ژئواکونومیک جدید در اوراسیا فراهم شود (ارغوانی پیرسلامی و همکاران، ۱۴۰۲: ۳۹۹–۳۹۸).

نقشهٔ ٦: طرح پیشنهادی مسیر ریلی هرات و مزارشریف



Source: Ghafori, 2018, 8

فرصت‌های راه‌گذر واخان

۱. اتصال به ابتکار یک کمربند و یک راه

تحلیلگران چینی، ایران را کانون اصلی در ابتکار «کمربند اقتصادی جادهٔ ابریشم» می‌دانند و معتقدند سرمایه‌گذاری‌های چین در پاکستان و روسیهٔ سفید با هدف اتصال راهبردی به ایران انجام می‌شود. چین در سه طرح مهم در ایران سرمایه‌گذاری کرده است: راه‌آهن تندروی تهران، قم و اصفهان، مجتمع صنعتی چری و طرح‌های پشتیبان بندر چابهار (Mohammadi, Sohrabi and Rabiei, 2025: 8). این ابتکار هم‌راستا با هدف‌های توسعه‌ای ایران است و موقعیت ژئواکونومیک کشور را در اوراسیا تقویت می‌کند. مشارکت فعال ایران در این طرح، انزوای ژئواکونومیکی را کاهش می‌دهد، زمینهٔ یکپارچگی در زنجیره‌های ارزش آسیا و اروپا را فراهم می‌کند و ظرفیت جذب سرمایه‌گذاری خارجی را افزایش می‌دهد.

ساخت جاده در راه‌گذر واخان برای اتصال مستقیم افغانستان و چین، گامی راهبردی در ایجاد پیوند زمینی میان شرق و غرب آسیاست. این طرح بخشی از سیاست «یک کمربند و یک راه» برای گسترش شبکه‌های ترانزیتی و گسترش نفوذ ژئواکونومیک پکن است. سرمایه‌گذاری‌های چین در زیرساخت‌های حمل‌ونقل شمال شرقی افغانستان، به توسعهٔ محلی و ارتقای نقش افغانستان در زنجیره ارزش جهانی کمک می‌کند (Bukhari, Khan and Khan, 2024: 473-474). در این چارچوب، راه‌گذر اقتصادی چین، افغانستان و ایران نیز در پی اتصال غرب چین به خاورمیانه و بازارهای اروپا از مسیر افغانستان و ایران است.

تحقق راه‌گذر واخان و اتصال ریلی ایران به چین می‌تواند زمینه‌ساز پیوند عملی ایران با «راه‌گذر ریلی پنج‌ملت»[1]شود؛ طرحی که یکی از مسیرهای اصلی ابتکار یک کمربند و یک راه چین است و با عبور از قرقیزستان، تاجیکستان و افغانستان، چین را به ایران و ترکیه متصل می‌کند. این راه‌گذر که از ابتدای دههٔ ۲۰۰۰ مطرح بوده و حدود ۲۱۰۰ کیلومتر طول دارد، ظرفیت دارد که به رقیبی ژئواکونومیک برای «راه‌گذر میانی»[2]در مسیر آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی تبدیل شود (Khan and Zaheer, 2024: 121). تکمیل خط‌آهن خواف و هرات به طول ۲۲۵ کیلومتر تا سال ۲۰۲۶، از اجزای اصلی این شبکه است و ضمن تقویت مبادله‌های تجاری ایران و افغانستان، مسیر پیوند به شمال افغانستان و چین را هموار می‌کند. جمهوری اسلامی

1. Five Nations Railway Corridor - FNRC
2. Middle Corridor

ایران این طرح را بخشی از راهبرد «نگاه به شرق» خود می‌داند؛ راهبردی که هدف آن کاهش اثر تحریم‌های غرب، افزایش تعامل با اقتصادهای نوپدید آسیایی و ارتقای نقش ایران در معادله‌های ژئواکونومیک اوراسیاست (Avdaliani, 2025: 4-5).

نقشهٔ ۷: طرح راه آهن پنج‌ملت (چین، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران)



Source: Yawar, 2025, 56

۲. افزایش درهم‌تنیدگی روابط اقتصادی‌سیاسی کشورهای منطقه

ایجاد راه‌گذر ریلی واخان که چین را از مسیر افغانستان به ایران متصل می‌کند، یکی از مهم‌ترین تحولات ژئواکونومیک منطقه در دههٔ اخیر است. این طرح سه کشور اصلی را به همکاری واداشته و بازیگرانی مانند روسیه، ترکیه و برخی کشورهای عربی را نیز به مشارکت در طرح‌های مکمل جذب کرده است (Price and Hakimi, 2019: 24). اهمیت این راه‌گذر در تأمین محور زمینی امن برای تبادل‌های انرژی و کالا میان شرق و غرب، به‌جای مسیرهای پرهزینهٔ دریایی است. چین در قالب یک کمربند و یک راه به‌دنبال گسترش اتصال اوراسیایی است و ایران این مسیر را بخشی از راهبرد «نگاه به شرق» خود می‌داند (Ghourchi, Joufar

and Farshchin, 2025: 145). افغانستان نیز می‌تواند با نقش پل ارتباطی، از موقعیت ترانزیتی خود برای بازسازی اقتصاد داخلی بهره گیرد.

تحولات محور ریلی خواف و هرات نشان می‌دهد این طرح به بستری برای تعامل‌های اقتصادی واقعی تبدیل شده است. انتقال نخستین محمولهٔ ۵۰۰۰ تُنی گازوئیل روسیه به افغانستان از این خط آهن در نوامبر ۲۰۲۵، نقطهٔ عطفی در فعال‌سازی ظرفیت‌های ترانزیتی منطقه است. ساخت پایانهٔ نفتی روزنک در هرات و فرستادن هم‌زمان بیش از ۱۱۰۰ تُن گازوئیل از ایران، نشان‌دهندهٔ شکل‌گیری محور انرژی ایران، افغانستان و روسیه است (Kohanets, 2025). این شبکه می‌تواند زمینه‌ساز «راه‌گذر انرژی اوراسیایی» شود و نقش افغانستان را به حلقه‌ای حیاتی در زنجیرهٔ تأمین سوخت و تجارت منطقه‌ای ارتقا دهد.

در مقایسه با گذشته که افغانستان از توسعهٔ منطقه‌ای کنار مانده بود، اکنون چشم‌انداز جدیدی از همکاری شکل گرفته است. دولت طالبان در سیاست تبدیل «بحران به فرصت»، تلاش می‌کند جایگاه کشور را به مسیر ترانزیت بین‌المللی ارتقا دهد (Hilal and Ali, 2025: 96). امضای توافق سه‌جانبهٔ افغانستان، ایران و ترکیه در اکتبر ۲۰۲۵ برای راه‌آهن هرات و مزار شریف، گامی مهم در این مسیر است. مشارکت شرکت «گاما گروپ» افغانستان و حمایت روسیه از مرحلهٔ چهارم راه‌آهن خواف و هرات نیز نشان‌دهندهٔ پیوند سرمایه‌گذاری خارجی، بهره‌برداری از منابع معدنی و توسعهٔ زیرساختی است (Burna-Asefi, 2025). در مجموع، راه‌گذر واخان می‌تواند ساختار ژئواکونومیک منطقه را بازتعریف و درهم‌تنیدگی اقتصادی، امنیت جمعی و همکاری‌های سیاسی را تقویت کند.

۳. ابعاد مالی و فرصت‌های سرمایه‌گذاری

راه‌گذر واخان برای افغانستان فرصتی ژئواکونومیک برای ورود به زنجیرهٔ تأمین اوراسیایی است. دولت طالبان در سال ۲۰۲۳ با بودجهٔ ۵،۱٦ میلیون دلاری بازسازی مسیر واخان را شروع کرد و در ژانویهٔ ۲۰۲٤ از پیشرفت آن خبر داد. این اقدام هم‌زمان با افزایش گفت‌وگوهای کابل و پکن، بیانگر تلاش افغانستان برای داشتن نقش فعال در ترانزیت منطقه‌ای است (Rahmati, 2024). واخان مسیری برای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و انرژی چین و منبعی برای درآمد ترانزیتی و اشتغال‌زایی افغانستان است. در صورت سرمایه‌گذاری پایدار، این راه‌گذر می‌تواند

افغانستان را از کشوری بحران‌زده به گره‌ای اصلی در اتصال شرق و غرب آسیا تبدیل کند (Assanbayev, 2023: 36).

چین به‌عنوان طراح «یک کمربند و یک راه»، واخان را پلی برای هدف‌های ژئواکونومیک خود در اوراسیا می‌بیند. کمک‌های پکن به افغانستان از ۳۲۷ میلیون دلار در سال ۲۰۱۳ به بیش از ٤۲۷ میلیون دلار در سال ۲۰۱٦ رسید که مقدمهٔ ورود کابل به این ابتکار بود (Roy, 2017: 108). یادداشت تفاهم سال ۲۰۱٦ به سرمایه‌گذاری ۹۰ میلیون دلاری در زیرساخت‌های شمال شرق افغانستان شامل جاده در راه‌گذر واخان انجامید. هرچند طرح ساخت جادهٔ ۵۰ کیلومتری در سال ۲۰۲۱ به‌دلیل ناامنی متوقف شد، پس از بازگشت طالبان، پکن راهبرد مالی خود را بازتعریف کرد (Wani, 2025: 8). قرارداد ٥٤۰ میلیون دلاری استخراج انرژی میان طالبان و شرکت نفت‌وگاز آسیای مرکزی چین، نماد بازگشت سرمایه‌گذاری چین در یک کمربند و یک راه است (Popalzay and Singh, 2025: 233). این حضور، تلاشی برای تثبیت نفوذ ژئواکونومیک چین در آسیای مرکزی و مسیرهای جایگزین دریایی است.

در ضلع غربی راه‌گذر واخان، ایران با گسترش خطوط ریلی، جایگاه خود را در ترانزیت منطقه‌ای تقویت کرده است. خط‌آهن خواف و هرات، جایگاه ایران را به‌عنوان شریک فعال افغانستان تثبیت کرده است. آمار سال ۲۰۲۱ نشان‌دهندهٔ جابه‌جایی بیش از ٤۱۸ هزار تُن کالا در کمتر از نه ماه با رشد ۵۰ درصدی نسبت به سال پیش است. هم‌اکنون صادرات ریلی ایران به افغانستان ماهانه ۵۰ هزار تن است و کالاهایی مانند سیمان، کاشی و فرآورده‌های نفتی را شامل می‌شود (Ariana News, 2025). از دیدگاه ژئواکونومیک، این روند بخشی از راهبرد «ایران به‌عنوان چهارراه ترانزیت منطقه» است که با تکمیل راه‌گذر واخان، نقش ایران در اتصال خلیج فارس به آسیای مرکزی و چین را تثبیت می‌کند و به تنوع‌بخشی درآمدهای غیرنفتی یاری می‌رساند.

چالش‌ها

۱. چالش‌های سیاسی‌امنیتی

گرچه راه‌گذر واخان از دیدگاه اقتصادی و ترانزیتی برای پیوند چین، افغانستان و ایران ظرفیت بالایی دارد، اما این مسیر در یکی از ناپایدارترین مناطق امنیتی اوراسیا واقع شده است. نگرانی اصلی پکن ناشی از فعالیت گروه‌های غیردولتی، به‌ویژه «جنبش اسلامی ترکستان شرقی» و

«ولایت خراسان دولت اسلامی (داعش خراسان)» است که حمله‌هایی را علیه منافع چین در افغانستان سازماندهی کرده‌اند. حضور عناصر مسلح ترکستان شرقی در ولایت بدخشان، تهدیدی مستقیم برای امنیت مرزهای غربی چین است (Harutyunyan, 2024: 106). هرچند طالبان پس از سال ۲۰۲۱ زیر فشار پکن به جابه‌جایی نیروهای ترکستان شرقی اقدام کرد، اما گزارش‌ها از بازتجمیع این گروه در افغانستان و سوریه حکایت دارد (Viswanathan, 2025). این بی‌ثباتی نه‌تنها سرمایه‌گذاری در طرح‌های ترانزیتی را مختل می‌کند، بلکه هزینه‌های امنیتی طرح‌ها را به‌طور چشمگیری افزایش می‌دهد.

داعش خراسان نیز برای منافع اقتصادی چین در افغانستان تهدیدی فزاینده ایجاد کرده است. این گروه که مسئول حمله‌هایی مانند انفجار مسجد قندوز (۲۰۲۱) و هدف‌گیری اتباع چینی در کابل (۲۰۲۲) بوده است، در سال ۲۰۲۵ چین را «دشمن ایدئولوژیک» خواند و از این گفتمان برای جذب جنگ‌جویان اویغور بهره می‌برد. مهاجرت نیروهای این گروه به بدخشان و همکاری تاکتیکی میان داعش خراسان و ترکستان شرقی، احتمال هدف‌گیری زیرساخت‌های واخان را افزایش داده است (Fazli and Others, 2025: 63). چنین روندی خطرهای امنیتی راه‌گذر را از سطح ملی به مقیاس منطقه‌ای ارتقا داده است (Tadych, 2025).

یکی از چالش‌های بنیادین در تحقق همکاری‌های ژئواکونومیک، به‌رسمیت‌نشناختن امارت اسلامی افغانستان از سوی جامعهٔ بین‌المللی است. انتقادهای جهانی نسبت به وضعیت حقوق بشر و محدودیت‌های مدنی، فضای همکاری با افغانستان را محدود کرده است و هرگونه مشارکت مستقیم با طالبان می‌تواند برای تهران و پکن هزینه‌های سیاسی قابل توجهی به همراه داشته باشد (Veretilnyk, 2022: 210). این مشروعیت‌نداشتن، موجب تردید نهادهای مالی بین‌المللی در تأمین سرمایه و بیمهٔ طرح‌های زیربنایی شده است. در نتیجه، افغانستان در وضعیتی متناقض‌نما قرار دارد: نیازمند تعامل اقتصادی برای بقا، اما گرفتار در انزوای سیاسی که سرمایه‌گذاری منطقه‌ای را تضعیف می‌کند.

۲. چالش‌های زیرساختی، فنی و مالی

راه‌گذر واخان در شمال شرق افغانستان از نظر جغرافیایی و زیرساختی یکی از دشوارترین مناطق کوهستانی آسیای مرکزی است. این گذرگاه ۳۵۰ کیلومتری میان ارتفاع‌های پامیر و

هندوکش از نبود راه‌های پایدار و شبکهٔ حمل‌ونقل اتکاپذیر رنج می‌برد (Yawar, 2024: 44). مسیر فیض‌آباد تا مرز چین بیشتر شامل جاده‌های خاکی ناهموار و گذرهای آب خطرناک است که عبور وسایل نقلیهٔ سنگین را دشوار می‌کند. با وجود اعلام دولت طالبان مبنی بر تکمیل جاده تا مرز چین در ژانویهٔ ۲۰۲٤، واقعیت میدانی نشان می‌دهد که بخش‌های پایانی مسیر همچنان به شکل آفرود باقی مانده است (Wani, 2025: 10). این شرایط موجب افزایش هزینه و زمان ترانزیت و کاهش جذابیت سرمایه‌گذاری در این محور شده است. نبود زیرساخت‌های پشتیبان تجاری مانند گمرک، انبارها و ایستگاه‌های لجستیکی از موانع بنیادین بهره‌برداری از واخان است. در مقایسه با مسیرهای جایگزین چین به افغانستان از راه قرقیزستان و ازبکستان یا راه‌گذر چین و پاکستان، مسیر واخان امکانات لازم برای تبادل تجاری و خدمات ترانزیتی ندارد. به همین دلیل، بیشتر تجارت میان چین و افغانستان از مسیرهای دریایی و بندرهای پاکستان انجام می‌شود. ناهماهنگی نهادهای فنی، نبود استانداردهای مشترک حمل‌ونقل و ضعف اتصال دیجیتال گمرکی از عواملی هستند که مانع ارتقای واخان به مسیر تجاری پایدار می‌شوند (Khan, 2024).

راه‌گذر واخان در مرحلهٔ کنونی با خلأ جدی در ساختار مالی و نهادی روبه‌رو است. تغییر رژیم سیاسی در افغانستان، استمرار منابع تأمین مالی را دچار ابهام کرده و سرمایه‌گذاران را نسبت به ثبات اقتصادی و حقوقی این مسیر مردد کرده است. نبود نظام بانکی کارآمد، تحریم‌های مالی بین‌المللی و ضعف شفافیت نهادی مانع جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی می‌شود (Popalzay and Singh, 2025: 238-239). رقابت مسیرهای جایگزین مانند راه‌گذر ازبکستان، افغانستان و پاکستان و راه‌گذر لاجورد نیز موقعیت مالی واخان را تضعیف کرده است. تا زمانی که این مسیر از پشتوانهٔ نهادی چندجانبه و سازوکارهای تضمین مالی برخوردار نشود، در سطح یک طرح بالقوه باقی خواهد ماند.

جدول ۱: تحلیل تطبیقی فرصت‌ها و چالش‌های راه‌گذر ریلی واخان برای ایران

محور تحلیلی	فرصت‌ها	چالش‌ها
موقعیت ژئواستراتژیک و ترانزیتی	ایجاد مسیر مستقیم ریلی ایران، افغانستان و چین و پیوند شرق به غرب آسیا	موقعیت کوهستانی و دشوار پامیر و واخان
	زنده‌کردن مسیر تاریخی جادهٔ ابریشم و تبدیل ایران به چهارراه حمل‌ونقل منطقه‌ای	محدودیت‌های فنی زیرساخت‌های پایدار در بلندی‌ها و مناطق یخبندان

	کاهش وابستگی ایران به بندرهای جنوبی و مسیرهای دریایی ناامن	هزینهٔ بالای ساختن و نگهداری مسیر
همکاری‌های منطقه‌ای و چندجانبه	امکان هم‌گرایی سه‌جانبهٔ ایران، افغانستان و چین در قالب ابتکار یک کمربند و یک راه	رقابت ژئوپلیتیکی قدرت‌ها (چین، هند، آمریکا، روسیه)
	افزایش نقش ایران در سازمان‌های منطقه‌ای مانند شانگهای و اکو	نبود هماهنگی نهادی و ضعف در دیپلماسی اقتصادی افغانستان
	تقویت دیپلماسی حمل‌ونقلی ایران در برابر مسیرهای رقیب	نبود چارچوب حقوقی شفاف برای سرمایه‌گذاری مشترک
بحث‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری	جذب سرمایه‌گذاری چینی در حوزهٔ زیرساخت و لجستیک	کمبود منابع مالی و تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران و افغانستان
	توسعهٔ صادرات غیرنفتی و افزایش سهم ایران در زنجیرهٔ ارزش آسیایی	نبود تضمین‌های بیمه‌ای و بانکی برای طرح‌های چندملیتی
	اشتغال‌زایی در مناطق شرقی ایران و غرب افغانستان	وابستگی شدید افغانستان به کمک‌های خارجی
ابعاد امنیتی و سیاسی	تقویت امنیت مرزهای شرقی ایران از راه توسعهٔ اقتصادی	حضور گروه‌های تروریستی و خطر فعالیت داعش خراسان و ترکستان شرقی
	تبدیل همکاری اقتصادی به ابزار ثبات منطقه‌ای	بی‌ثباتی سیاسی افغانستان و به‌رسمیت‌نشناختن امارت اسلامی
	کاهش نفوذ مسیرهای در کنترل غرب	تهدید قاچاق و فعالیت‌های غیرقانونی در مناطق مرزی
ابعاد زیست‌محیطی و توسعهٔ پایدار	امکان مدیریت مشترک منابع طبیعی و مسیرهای انرژی	تهدید زیست‌محیطی ناشی از ساخت‌وساز در مناطق بکر کوهستانی
	تقویت توسعهٔ پایدار و عدالت فضایی در شرق ایران	نبود مطالعات ارزیابی محیط زیستی در افغانستان
	کاهش مصرف انرژی و آلایندگی از راه حمل‌ونقل ریلی	خطر نابرابری منافع میان جوامع محلی و دولت‌های مرکزی

منبع: نویسندگان

نتیجه

راه‌گذر واخان درحال تبدیل‌شدن به یکی از محورهای اصلی ژئواکونومیک اوراسیاست که می‌تواند معادله‌های ترانزیتی و اقتصادی منطقه را بازتعریف کند. این راه‌گذر ظرفیت دارد ایران

را به گره راهبردی اتصال چین، آسیای مرکزی و خلیج فارس تبدیل کند. با توجه به موقعیت جغرافیایی ممتاز و سرمایه‌گذاری‌های کلان چین در چارچوب ابتکار «یک کمربند و یک راه»، واخان به پلی میان توسعه و رقابت ژئوپلیتیکی تبدیل شده است. در همان حال، استمرار ناامنی در افغانستان، رقابت مسیرهای موازی مانند راه‌گذر لاجورد و راه‌گذر میانی و چالش‌های زیست‌محیطی و نهادی، تهدیدهایی جدی برای تحقق منافع ژئواکونومیک این مسیر هستند. آیندهٔ این طرح به تعامل مؤثر میان ایران، افغانستان و چین و توانایی آنان در مدیریت این متغیرها بستگی دارد.

از دیدگاه ایران، واخان فرصتی برای گذار از موقعیت «پیرامونی» به «محور ژئواکونومیک» است. اتصال شبکهٔ ریلی ایران از راه خواف و هرات به بلخ و سپس کاشغر می‌تواند مزیت‌هایی مانند افزایش صادرات غیرنفتی، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و گسترش دیپلماسی ترانزیتی را فراهم کند. ایران با رویکرد «نگاه به شرق»، تلاش می‌کند از مسیرهایی مانند واخان، چابهار و پنج‌ملت موقعیت خود را در ابتکار یک کمربند و یک راه تثبیت کند. تحقق این هدف نیازمند هماهنگی فنی، تسهیل گمرکی و سازوکارهای مالی مشترک با چین و افغانستان است تا ایران از یک مسیر عبور به بازیگری تعیین‌کننده در نظم اقتصادی اوراسیا ارتقا یابد.

در سطح منطقه‌ای، واخان می‌تواند به کاتالیزور هم‌گرایی اقتصادی و امنیتی میان کشورهای آسیای مرکزی و جنوبی تبدیل شود. مشارکت نهادهای چندجانبه مانند سازمان همکاری شانگهای و اکو، امکان مدیریت خطرپذیری‌های امنیتی و ایجاد چارچوبی شفاف برای سرمایه‌گذاری را فراهم می‌کند. ترکیب سرمایهٔ چینی، زیرساخت ایرانی و موقعیت جغرافیایی افغانستان می‌تواند بستر یک «محور ژئواکونومیک سه‌جانبه» را فراهم کند. بااین‌حال، موفقیت این طرح مشروط به رعایت حکمرانی اقتصادی، شفافیت مالی و ملاحظه‌های زیست‌محیطی است؛ بی‌توجهی به این عناصر می‌تواند واخان را از فرصت توسعه‌ای به منبع رقابت و ناپایداری تبدیل کند.

سرانجام راه‌گذر واخان نمادی از تلاقی ژئوپلیتیک و اقتصاد در عصر جدید است. این گذرگاه اگر با برنامه‌ریزی جامع، حمایت مالی پایدار و امنیت منطقه‌ای همراه شود، می‌تواند نقش ایران را به‌عنوان محور پیوند شرق و غرب آسیا تثبیت کند. از دیدگاه ژئواکونومیک، واخان نه فقط طرح ترانزیتی، بلکه سکویی برای بازتعریف روابط قدرت در اوراسیاست؛

بستری که در آن اتصال‌گرایی به عامل اصلی توسعهٔ پایدار تبدیل می‌شود و ایران می‌تواند با دیپلماسی زیرساختی، جایگاه خود را در نظم اقتصادی نوپدید منطقه تثبیت کند.

منابع

فارسی

ارغوانی پیرسلامی، فریبرز و حسین علی‌پور و حبیبه امینی (۱٤۰۲)، «سازمان همکاری شانگهای و دیپلماسی اقتصادی ایران در آسیای مرکزی؛ تبیینی از منظر ظرفیت‌ها و چالش‌ها»، **فصلنامه مجلس و راهبرد**، دورهٔ ۳۰، شمارهٔ ۱۱۳، صص. ۳۸۳–٤۲۲، (doi: 10.22034/mr.2022.4919.4750).

سازمند، بهاره و پیمان کاویانی‌فر (۱۳۹٦)، «گسترش و اتصال زیرساخت‌های حمل‌ونقل و انرژی اتحادیهٔ اروپا به حوزهٔ خزر و دریای سیاه: ابعاد، فرصت‌ها و تهدیدها»، **مطالعات اوراسیای مرکزی**، دورهٔ ۱۰، شمارهٔ ۱، صص. ۸۵–۱۰۰، (doi: 10.22059/jcep.2017.62901).

کولایی، الهه و نبی‌الله امامی (۱٤۰۲)، «جایگاه بندر چابهار در تعمیق همکاری ایران و آسیای مرکزی»، **مطالعات اوراسیای مرکزی**، دورهٔ ۱٦، شمارهٔ ۲، صص. ۲۷۳–۲۹۸، (doi: 10.22059/jcep.2021.317262.449974).

مزینانی، سید علی و حسن قرچانلو (۱۳۹٦)، «جاده وخان در مبادلات تجاری میان ایران و چین (از قرن اول تا قرن هشتم ه.ق)»، **پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام**، دوره ۱۱، شمارهٔ ۲۰، صص. ۱۷۱–۱۹٦، (doi: 10.22111/jhr.2018.3695).

ملکوتی‌فر، حبیب‌الله (۱٤۰۵)، «ژئواکونومی نوین خزر؛ از منابع تا کریدورها»، **مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز**، دورهٔ ۳۲، شماره ۱۳٤، صص. ۲۹–٦٦، (doi: 10.22034/ca.2026.2079814.1958).

English

Ariana News (2025), “Imports via Khaf–Herat Railway Rise Fivefold Compared to Last Year”, Available at: https://www.ariananews.af/imports-via-khaf-herat-railway-rise-fivefold-compared-to-last-year/ (Accessed on: 1/11/2025).

Ashraf, Fahmida (1986), “The Strategic Wakhan”, **Strategic Studies**, Vol. 9, No. 2, pp. 48–67, Available at: http://www.jstor.org/stable/45182417 (Accessed on: 29/11/2025).

Assanbayev, Mukhit (2023), "Enhancing Connectivity of the Countries of Central and South Asia", **Journal of Central Asian Studies,** Vol. 92, No. 4, pp. 29–38, (doi:10.52536/2788-5909.2023-4.03)

Avdaliani, Emil (2025), "The Emergence of Transit Afghanistan", **Gulf Research Center**, Vol. 1, No. 1, pp. 1–7, Available at: https://www.grc.net/single-commentary/343 (Accessed on: 27/12/2025).

Babić, Milan (2023), "State Capital in a Geoeconomic World: Mapping State-Led Foreign Investment in the Global Political Economy", **Review of International Political Economy**, Vol. 30, No. 1, pp. 201–228, (doi:10.1080/09692290.2021.1993301).

Babić, Milan, Adam D. Dixon, and Imogen T. Liu (2022), **The Political Economy of Geoeconomics: Europe in a Changing World**, Cham: Springer International Publishing.

Blackwill, Robert D., and Jennifer M. Harris (2016), **War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft**, Cambridge, MA: Harvard University Press.

Bukhari, Syed Rizwan Haider, Amir Ullah Khan, and Tehsin Ullah Khan (2024), "The Wakhan Economic Corridor: Examining its Impact on Regional Power Dynamics and Geopolitical Strategies", **Spry Contemporary Educational Practices (SCEP)**, Vol. 3, No. 1, pp. 461–483, (doi: 10.62681/sprypublishers.scep/3/1/25).

Burna-Asefi, Sophia Nina (2025), "Russia's First Oil Export to Afghanistan via the Iranian Railways: A Closer Look", Available at: https://www.rusi.org/explore-our-research/publications/commentary/russias-first-oil-export-afghanistan-iranian-railways-closer-look (Accessed on: 12/12/2025).

Callahan, Ted (2007), "The Kyrgyz of the Afghan Pamir Ride On," **Nomadic Peoples**, Vol. 11, No. 1, pp. 39–48, (doi:10.3167/np.2007.110103).

Chatterjee, Sanchita (2024), "Transit Rivalry or Partnership? INSTC vs. Middle Corridor in Central Asia", **IOSR Journal of Humanities and Social Science**, Vol. 29, No. 12, pp. 21–27, (doi:10.9790/0837-2912042127).

Cowen, Deborah, and Neil Smith (2009), "After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics", **Antipode**, Vol. 41, No. 1, pp. 22–48, (doi:10.1111/j.1467-8330.2008.00654.x).

Fazli, Aziz Ahmad, K. A. Habib, M. H. Moaz and M. S. Ayoubi (2025), "The Political Relations Between the Islamic Emirate of Afghanistan and China: Opportunities and Challenges", **Journal of Social and Political Sciences**, Vol. 8, No. 1, pp. 52–65, (doi:10.31014/aior.1991.08.01.545).

Gasimli, Vusal (2015), **Geo-economics**, Baku: Center for Strategic Studies under the President of the Republic of Azerbaijan.

Ghafori, M. (2018), Development Plan of Afghanistan Railway Network and Regional Connectivity, **Afghanistan Railway Authority**, Kabul: Islamic Republic of Afghanistan.

Ghourchi, Morteza, Mohammadreza Joufarand Soroush Farshchin (2025), "Iran's Look East Policy and Its Role in the Sustainable Development", **Researches in Earth Sciences**, Vol. 16 (Special Issue), pp. 144–154, (doi:10.48308/esrj.2025.238445.1252).

Harutyunyan, Aghavni A. (2024), "China and Afghanistan's Path to Collaboration and Challenges", **Linguarum Universe**, Vol. 1, No. 1, pp. 99–114, Available at:

https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=1252504 (Accessed on: 28/11/2025).

Hilal, Maira, and Umair Ali (2025), "Mode of Taliban Diplomacy Before and After the US Withdrawal: A Geopolitical and Economic Perspective", **Social Sciences Spectrum**, Vol. 4, No. 3, pp. 93–105, (doi:10.71085/sss.04.03.320).

HOA (2025), "Iran Connects to China via Afghanistan", Heart of Asia, Available at: https://heartofasia.af/iran-connects-to-china-via-afghanistan-2/ (Accessed on: 21/12/2025).

Ishaq, Muhammad (2025), **Geo-political Significance of the Wakhan Corridor: Mapping Interests of Afghanistan, Pakistan, and China (Master's Thesis)**, Islamabad: International Islamic University.

Jaeger, Bruna Coelho, and Pedro Vinicius Pereira Brites (2020), "Geoeconomics in the Light of International Political Economy: A Theoretical Discussion", **Brazilian Journal of Political Economy**, Vol. 40, No. 1, pp. 22–36, (doi:10.1590/0101-31572020-2982).

Karami, Jahangir (2024), "Triangle Cooperation of Iran, Russia, and China and Eurasian Security", **Journal of Iran and Central Eurasia Studies**, Vol. 7, No. 1, pp. 45–57, (doi:10.22059/jices.2024.368921.1060).

Keliwaal, Ahmad Neshat and Abdul Saboor Mubariz (2024), "North-South Transport Corridor Opportunities, Challenges, and the Role of Afghanistan", **Educational Administration: Theory and Practice**, Vol. 30, No. 11, pp. 1–9, (doi:10.53555/kuey.v30i11.8208).

Khan, Aarish U. (2024), "The Reality of Afghanistan's Land Link with China", **The Diplomat**, Available at: https://thediplomat.com/2024/10/the-reality-of-afghanistans-land-link-with-china/ (Accessed on: 9/10/2024).

Khan, Usama Bin Nawaz and Muhammad Akram Zaheer (2024), "The China–Iran Railway: Sail Across Geopolitical Challenges and Economic Cooperation in the Context of Pakistan's CPEC", **Insights of Pakistan, Iran and the Caucasus Studies**, Vol. 3, No. 4, pp. 112–125, (doi:10.5281/zenodo.14064785).

Khan, Usama Bin Nawaz, and Muhammad Akram Zaheer (2024), "The China-Iran Railway: Sail Across Geopolitical Challenges and Economic Cooperation in the Context of Pakistan's CPEC", **Insights of Pakistan, Iran and the Caucasus Studies,** Vol. 3, No. 4, pp. 112–125, (doi:10.5281/zenodo.14064785).

Kohanets, Roman (2025), **Russia and Iran Extend Fuel Rail Network Through Afghanistan**, Available at: https://united24media.com/latest-news/russia-and-iran-extend-fuel-rail-network-through-afghanistan-14285 (Accessed on: 15/12/2025).

Lachninsky, Stanislav, and Sergey Kuznetsov (2014), "Modern Understanding of 'Geoeconomic Position' and the Saint-Petersburg Agglomeration", **Baltic Region**, Vol. 1, No. 19, pp. 79–92, (doi:10.5922/2079-8555-2014-1-7).

Litvinenko, Inna L., A. S. Kaminskaya, V. V. Prokhorova, E. O Belova, F. V., Shutilov, and E. B. Sheludko (2016), "The Economic Space in the Region: The Theoretical Approaches to the Study", **International Review of Management and Marketing**, Vol. 6, No. 1S, pp. 119–124, Available at: https://econjournals.com/index.php/irmm/article/view/1887

Malik, Hasan Yaser (2014), "Geopolitical Significance of the Wakhan Corridor for China", **Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences,** Vol. 7, No. 2, pp. 307–323, (doi:10.1007/s40647-014-0017-z).

Malikyar, Ghulam M. (2025), "Strategic Analysis of the Belt and Road Initiative (BRI) in Afghanistan: Opportunities, Challenges, and Long-Term Implications", **ResearchGate**, Available at: https://www.researchgate.net (Accessed on: 1/12/2025).

McGuirk, Eoin, and Christoph Trebesch (2025), "Geoeconomics and Conflict: A Review and Open Questions", **Economic Policy**, Vol. 40, No. 123, pp. 683–715, (doi:10.1093/epolic/eiaf005).

Meng, Hui Hutou (2024), "The Contrast: The China–Pakistan Economic Corridor Amidst Escalating Terrorist Attacks", **Zhihu**, Available at: https://zhuanlan.zhihu.com/p/720421183 (Accessed on: 16/9/2024).

Mohammadi, Mohammadreza, Mohammad Sadegh Sohrabi, and Saeed Rabiei (2025), "The Geoeconomic Impacts of China's Belt and Road Initiative on Iran: Benefits and Challenges", **Discover Global Society**, Vol. 3, No. 56, pp. 1–10, (doi:10.1007/s44282-025-00206-4).

Mohr, Cathrin, and Christoph Trebesch (2025), "Geoeconomics", **Annual Review of Economics**, Vol. 17, No. 1, pp. 563–587, (doi:10.1146/annurev-economics-092424-111952).

Muhammad, J., Jan, Z. and B. K. Afridi (2025), "Kushana's Era: The Rise of Gandhara — The Ancient Regional Political History", **International Journal of Social Sciences Bulletin**, Vol. 3, No. 5, pp. 136–149, (doi:10.62843/jssr.v5i1.492).

Mukhamedova, Ziyoda, D. Mukhamedova, G. Fuzailova, Z. Ergasheva, and K. Yakupbaev (2024), "A Review of Railway Transportation in Central Asia for Corridors and the Revival of the Great Silk Road", **Journal of Eastern European and Central Asian Research**, Vol. 11, No. 4, pp. 828–837, (doi:10.15549/jeecar.v11i4.1700).

Munir, Muhammad, and Muhammad Shafiq (2018), "Geostrategic Significance of Wakhan Corridor for Afghanistan, China and Pakistan", **Margalla Papers**, Vol. 22, No. 1, pp. 203–215,

Available at: https://prdb.pk/article/geostrategic-significance-of-wakhan-corridor-for-afghanistan-7506 (Accessed on: 8/12/2025).

Netchev, Simeon (2025), "Map of the Silk Road at Its Height in the Late 8th Century", World History Encyclopedia, Available at: https://www.worldhistory.org/image/146/map-of-the-silk-road-at-its-height-in-the-late-8th/ (Accessed on: 4/2/2025).

Noorali, Hassan and Seyyed Abbas Ahmadi (2023), "Iran's New Geopolitics: Heartland of the World's Corridors", **GeoJournal,** Vol. 88, No. 2, pp. 1–16, (doi:10.1007/s10708-022-10727-z).

Okochi, Mika, Nawabi, F., Hemmi, S., and Takemoto, T. (2022), "Restabilising Afghanistan Through a Comprehensive Logistics Framework for the Access to Ports", **TransNav: The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation**, Vol. 16, No. 3, pp. 429–438, (doi:10.12716/1001.16.03.03).

Ota, Fumio (2014), "Sun Tzu in Contemporary Chinese Strategy", **Joint Forces Quarterly**, Vol. 73, No. 2, pp. 76–80, Available at: https://ndupress.ndu.edu/Media/News/Article/577507/sun-tzu-in-contemporary-chinese-strategy/ (Accessed on: 4/11/2025).

Pleis, Lawrence J., R. Lliteras, D. A. Wood, M. D. Bain, and S. J. Hendrickson (2014), "The Afghanistan National Railway: A Plan of Opportunity", **Joint Forces Quarterly (JFQ)**, No. 75 (4th Quarter 2014), pp. 19–27.

Popalzay, Abdul Wasi and Bawa Singh (2025), "Strategic Convergence or Tactical Accommodation? An Analysis of China–Taliban Engagements Since the Taliban's Takeover", **China Quarterly of International Strategic Studies**, Vol. 11, No. 3, pp. 231–258, (doi:10.1142/S2377740025500113).

Price, Gareth, and Hameed Hakimi (2019), **Reconnecting Afghanistan: Lessons from Cross-Border Engagement**, London: Chatham House.

Rabbani, Asima (2022), "Pakistan–Afghanistan–Uzbekistan Railroad Project: An Analysis of the Dynamics, Challenges, Implications and Suggestions for Addressing Challenges", **Journal of Pakistan Administration**, Vol. 43, No. 1, pp. 31–56, Available at: https://journal.nspp.gov.pk/index.php/jpa/article/view/45 (Accessed on: 12/1/2026).

Rahmati, Fidel (2024), "Wakhan Corridor Officially Connects Afghanistan to China: Taliban", **Khaama Press**, Available at: https://www.khaama.com/badakhshan-province-officially-connects-afghanistan-to-china-via-wakhan-corridor-official/ (Accessed on: 16/1/2024).

Roy, Meena Singh (2017), "Afghanistan and the Belt and Road Initiative: Hope, Scope, and Challenges", **Asia Policy**, Vol. 24, pp. 103–109, (doi:10.1007/978-981-15-2564-3_20).

Sarbiland, Habiburrahman and Irfan Ullah Stanikzai (2024), "China–Afghanistan Relations and the Wakhan Corridor: Assessing Economic Interests, Infrastructural Development, and Geopolitical Implications", **Educational Administration: Theory and Practice**, Vol. 30, No. 6, pp. 3514–3520, (doi:10.53555/kuey.v30i6.5097).

Saydaliyeva, Jumagul (2025), "The Role of Transit Policy in Afghanistan's Economic Growth", **International Multidisciplinary Journal for Research and Development**, Vol. 1, No. 3, pp. 66–72, Available at: https://inlibrary.uz/index.php/imjrd/article/view/79947 (Accessed on: 4/1/2026).

Shahi, Dharmendra Kumar (2022), "Geopolitical and Geostrategic Significance of Wakhan Corridor", **International Journal of Research in Social Science**, Vol. 12, No. 7, pp. 115–123, Available at: https://www.academia.edu/82215362/Geopolitical_and_Geostrategic_Significance_of_Wakhan_Corridor_D_K_Shahi_IJRSS_July (Accessed on: 8/1/2026).

Shahrani, M. Nazif (2002), **The Kirghiz and Wakhi of Afghanistan: Adaptation to Closed Frontiers and War**, Seattle: University of Washington Press.

Shahzad, Aneela (2022), "Geoeconomics", **Policy Perspectives**, Vol. 19, No. 2, pp. 21–40, (doi: 10.13169/polipers.19.2.ra2).

Smallwood, Peter D. and Christopher C. Shank (2019), **Collateral Values: The Natural Capital Created by Landscapes of War**, Cham: Springer International Publishing.

Søilen, Klaus Solberg (2010), "The Shift from Geopolitics to Geoeconomics and the Failure of Our Modern Social Sciences", in **TELOS Conference – From Lifeworld to Biopolitics: Empire in the Age of Obama**, New York: The Telos Institute.

Tadych, Morgan (2025), "ISIS Has Its Sights Set on a New Potential Ally-Uyghur Jihadi Groups", **Atlantic Council**, Available at: https://www.atlanticcouncil.org/blogs/menasource/isis-has-its-sights-set-on-a-new-potential-ally-uyghur-jihadi-groups/ (Accessed on: 30/9/2025).

Tavakoli Roody, Amir and Amir Sadra Javanshiri (2018), "Steel Joint Consortium (Iran, Afghanistan, Russia, China, India and Germany) in Herat, and the Economic, Political and Security Impacts in the Region, by Futuristic Approach with an Emphasis on SWOT", **International Journal of Multicultural and Multireligious Understanding**, Vol. 5, No. 2, pp. 157–176, (doi:10.18415/ijmmu.v5i2.236).

Turgunbaeva, Aigerim and Fayazuddin Ghiasi (2024), "The Wakhan Corridor: China's Inroad to Afghanistan", Central Asia-Caucasus Institute and Silk Road Studies Program, Available at: https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13827-the-wakhan-corridor-chinas-inroad-to-afghanistan.html
(Accessed on: 6/11/2025).

Veretilnyk, Oleksandr (2022), "International Sanctions Against the Islamic Emirate of Afghanistan and Their Impact on the National Security of the Afghan State", **Zeszyty Naukowe PUNO**, No. 1, pp. 203–213, Available at: http://cejsh.icm.edu.pl/cejsh/element/bwmeta1.element.ojs-issn-2052-319X-year-2022-issue-1-article-4c948681-f12f-3d34-9cf6-904262e2c850 (Accessed on: 30/1/2026).

Viswanathan, Balasubramaniyan (August 28, 2025), "China's Wakhan Corridor Dilemma: Economic Development or Security?", **Geopolitical Monitor**, Available at: https://www.geopoliticalmonitor.com/chinas-wakhan-corridor-dilemma-economic-development-or-security/ (Accessed on: 28/8/2025).

Wani, Ayjaz (2025), "China and Afghanistan's Jousting Over the Wakhan Corridor", **Observer Research Foundation**, No. 796, pp. 1–20, Available at: https://www.orfonline.org/research/china-and-afghanistan-s-jousting-over-the-wakhan-corridor#_edn25

Yamaguchi, Shinji (2025), "China's Diplomacy in Central Asia: The Logic of Internal Politics Coupled with the Logic of Great Power Competition", **Journal of Contemporary East Asia Studies,** Vol. 14, No. 2, pp. 83–161, (doi:10.1080/24761028.2026.2619803.).

Yar, Fayaz Gul Mazloum, Shamsurahman Zahid and Jan Mohammad Miakhil (2023), "Afghanistan's Geopolitical and Geo-Economic Significance in Regional Connectivity and Development", **Journal of Political and Legal Sovereignty**, Vol. 1, No. 3, pp. 79–87, (doi:10.38142/jpls.v1i3.86).

Yawar, Mohammad Ekram (2024), "Investigating the Political, Economic and Geopolitical Role of Afghanistan's Wakhan Corridor in China's Belt and Road

Initiative", **Law and Humanities Quarterly Reviews**, Vol. 3, No. 1, pp. 39–53, (doi:10.31014/aior.1996.03.01.101).

Yawar, Mohammad Ekram (2025), "The Dreaded Railway to Herat and China: An Opportunity to Shift the Geoeconomic Situation", **Porta Universorum**, Vol. 1, No. 3, pp. 37–61, (doi:10.69760/portuni.010304).

Zaland, Faiz Muhammad (2025), "The Political, Security, and Economic Implications of Contemporary Afghanistan for Central Asia", **Journal of Central Asian Studies**, Vol. 23, No. 2, pp. 4–16, (doi:10.52536/3006-807X.2025-2.001).