

Afghanistan's Position in India's Transit Policy in Central Asia

Sayed Mahdi Mousavi Kia 

Ph.D. Student, International Relations, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran

Asghar Keyvan Hosseini * 

Faculty Member, Department of International Relations, Faculty of Law and Political Science, Allameh Tabatabaie'i University, Tehran, Iran

Hamdi Ahmadi 

Faculty Member, Department of Political Science, University of Tehran, Tehran, Iran

Introduction

In the contemporary international system, transit routes and cross-border transportation networks are no longer merely technical mechanisms for the movement of goods and services; rather, they have become critical instruments for shaping state power, geopolitical influence, and strategic positioning. As globalization deepens and national economies become increasingly interdependent, states rely more heavily on secure, cost-effective, and efficient transit corridors to ensure sustainable access to energy resources, consumer markets, and global supply chains. Within this context, transit diplomacy has

* Corresponding Author: keivanhosseiny@atu.ac.ir

How to Cite: Mousavi Kia, M., Keyvan Hosseini, A & Ahmadi, H., (2026), "Afghanistan's Position in India's Transit Policy in Central Asia", *Political Strategic Studies*, Vol. 15, No. 58, 247-282. Doi: [10.22054/qpss.2026.89632.3710](https://doi.org/10.22054/qpss.2026.89632.3710).

emerged as an important dimension of economic and geoeconomic diplomacy, through which states employ transportation infrastructure and connectivity initiatives as instruments of foreign policy.

Central Asia, owing to its vast energy reserves, strategic geographical location, and position at the crossroads of East–West and North–South connectivity, has become a focal point of regional and global geopolitical competition. As one of the major emerging powers of the twenty-first century, India seeks to expand its economic and political presence in Central Asia by diversifying access routes and reducing dependence on constrained or politically challenging transit corridors. However, India’s geographical limitations and its enduring rivalry with Pakistan have significantly restricted direct overland access to Central Asia. Under these circumstances, Afghanistan has acquired particular strategic importance for India as a potential land bridge connecting South Asia to Central Asia. Against this backdrop, the present study adopted a geoeconomic and geopolitical lens to examine Afghanistan’s role in India’s transit diplomacy toward Central Asia.

Literature Review

A review of the existing literature indicates that scholarship on Afghanistan has predominantly focused on security concerns, internal conflicts, terrorism, and strategic competition among major powers. Within this body of research, Afghanistan is often portrayed primarily as a source of instability or a security buffer, while its geoeconomic significance and transit potential have received comparatively limited systematic attention. Similarly, studies of India’s foreign policy have largely concentrated on its bilateral relations with major powers and regional actors, particularly China, Pakistan, and the United States, as well as its participation in major regional and multilateral initiatives. Although a number of studies have examined connectivity projects such as the Chabahar Port, the International North–South Transport Corridor, and broader efforts toward regional integration, Afghanistan’s role as an integral component of India’s transit diplomacy toward Central Asia has often been addressed only in a

fragmented and peripheral manner. Consequently, the existing literature lacks an integrated analytical framework that systematically connects India's transit diplomacy with Afghanistan's geopolitical position and the broader geoeconomic dynamics of Central Asia. The current inquiry sought to address this gap by viewing Afghanistan not merely as a transit corridor, but as a strategic variable within India's broader regional diplomacy and geoeconomic strategy.

Materials and Methods

The present study adopted a qualitative methodology based on a descriptive–analytical and explanatory framework. The data was collected through documentary and library research, including academic articles, policy papers, official government documents, and reports published by international and regional organizations. Moreover, the qualitative content analysis was used to analyze the data, enabling the integration of empirical evidence with relevant theoretical insights. The conceptual framework was grounded in the theory of transit diplomacy, which conceptualizes transit and connectivity as multidimensional instruments encompassing economic, political, and security dimensions. Within this framework, the study examined Afghanistan's role in facilitating India's access to Central Asia, assessing the implications of this role for India's geoeconomic and geopolitical interests.

Results and Discussion

Afghanistan occupies a dual and complex position within India's transit diplomacy. On the one hand, Afghanistan's strategic geographical location provides India with a potential corridor to Central Asia, enabling New Delhi to bypass Pakistan and reduce its dependence on politically constrained transit routes. Through initiatives such as the Chabahar Port, the International North–South Transport Corridor, the Lapis Lazuli Corridor, and prospective road and rail networks, India seeks to strengthen its economic engagement and expand its political influence in Central Asia. On the other hand,

these opportunities are accompanied by substantial structural and security challenges. Persistent political instability, chronic insecurity, underdeveloped transportation infrastructure, limited financial and institutional capacity, regulatory fragmentation, and intense geopolitical competition—particularly involving China and Pakistan—significantly constrain the effectiveness of India's transit diplomacy. Moreover, as a landlocked and fragile state, Afghanistan remains highly vulnerable to political pressures associated with control over transit routes, which in turn increases uncertainty for long-term connectivity projects. According to the findings, without parallel progress in security stabilization, institutional capacity-building, and regional coordination, Afghanistan's geostrategic potential may remain underutilized, thereby limiting the long-term sustainability and effectiveness of India's transit diplomacy.

Conclusion

Transit diplomacy has emerged as a central instrument of India's foreign policy for expanding its geoeconomic footprint in Central Asia. Within this framework, Afghanistan occupies a strategically significant yet inherently ambivalent position. While Afghanistan offers India a unique opportunity to strengthen regional connectivity and diversify its access to energy resources and markets, it simultaneously presents serious political, security, and structural challenges. According to the findings, the success of India's transit diplomacy depends on a multidimensional approach that integrates regional cooperation, targeted infrastructure investment, effective management of geopolitical competition, and a balanced emphasis on both security and economic development in Afghanistan. Without such an approach, continued instability risks transforming Afghanistan from a strategic opportunity into a significant constraint on India's broader regional transit strategy.

Keywords: Transit Diplomacy, Foreign Policy, India, Afghanistan, Central Asia



جایگاه افغانستان در سیاست ترانزیتی هند در حوزه آسیای مرکزی

دانشجوی دکتری روابط بین‌الملل، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

 سیدمهدی موسوی کیا

عضو هیئت علمی گروه روابط بین‌الملل، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

 سید اصغر کیوان حسینی *

عضو هیئت علمی گروه علوم سیاسی، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران، ایران

 حمید احمدی

چکیده

هند به عنوان یکی از قدرت‌های نوظهور اقتصادی و سیاسی، در چارچوب راهبرد کلان خود برای دسترسی پایدار به منابع انرژی، بازارهای نوظهور و تقویت پیوندهای منطقه‌ای، نیازمند مسیرهای حمل‌ونقل امن و متنوع به آسیای مرکزی است. در این میان، افغانستان به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی خاص خود به مثابه حلقه‌ای راهبردی در اتصال جنوب آسیا به آسیای مرکزی مطرح می‌شود. این کشور که در چهارراه حوزه‌های ژئوپلیتیکی مهم منطقه قرار دارد، می‌تواند نقشی تعیین‌کننده در تحقق اهداف حمل‌ونقل و تجاری هند ایفا کند. پرسش اصلی پژوهش این است که افغانستان در چارچوب دیپلماسی حمل‌ونقل هند چگونه و تا چه اندازه اثرگذار بوده است؟ این پژوهش با بهره‌گیری از روش توضیحی-تبیینی و با تکیه بر مفاهیم ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک، این فرضیه را بررسی می‌کند که «هند با استفاده از موقعیت ژئوپلیتیکی افغانستان، به عنوان پلی راهبردی در آسیای مرکزی، در پی ارتقای امنیت انرژی، توسعه پیوندهای اقتصادی و افزایش نفوذ سیاسی خود در این منطقه است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که افغانستان در عین ایفای نقش فرصت‌ساز در دیپلماسی حمل‌ونقل هند، با چالش‌های ساختاری و امنیتی قابل توجهی نیز مواجه است. این چالش‌ها از یک سو ریشه در بی‌ثباتی‌های سیاسی و امنیتی داخلی افغانستان دارند و از سوی دیگر تحت تأثیر رقابت قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای اثرگذاری بر تحولات داخلی و جهت‌گیری‌های سیاست خارجی این کشور قرار می‌گیرند.

واژگان کلیدی: کریدورهای راهبردی، سیاست خارجی، هند، افغانستان، آسیای مرکزی.

* نویسنده مسئول: keivanhosseiny@atu.ac.ir

مقدمه

در فضای بین‌المللی کنونی، حمل‌ونقل و کریدورهای ارتباطی به یکی از مؤلفه‌های اساسی قدرت، توسعه اقتصادی و نفوذ ژئوپلیتیکی دولت‌ها تبدیل شده‌اند. از این زاویه، کشورها برای تضمین دسترسی پایدار به منابع انرژی، گسترش بازارهای صادراتی و تعمیق تعاملات اقتصادی و سیاسی، ناگزیر از سرمایه‌گذاری در مسیرهای حمل‌ونقل امن، کوتاه و مقرون به‌صرفه هستند. بر این پایه می‌توان مدعی شد که ترانزیت و کریدورهای ارتباطی صرفاً ابزارهای فنی حمل‌ونقل تلقی نشده، بلکه به‌عنوان بخشی از قدرت راهبردی دولت‌ها در سیاست خارجی و رقابت‌های منطقه‌ای مورد توجه قرار می‌گیرند. همچنین تغییرات در الگوهای تجارت، سرمایه‌گذاری و امنیت که از رقابت بین کشورها ناشی می‌شوند، می‌توانند به تغییراتی در سیاست‌های داخلی و خارجی کشورها منجر شوند و زمینه‌ساز تحولات بزرگ‌تری در نظم جهانی باشند (تاجیک و موسوی شفائی، ۱۴۰۴: ۷).

در این میان، آسیای مرکزی به‌دلیل برخورداری از منابع عظیم انرژی و موقعیت پیونددهنده میان شرق و غرب، به‌کانون توجه قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بدل شده است. هند به‌عنوان یکی از قدرت‌های نوظهور اقتصادی و سیاسی قرن بیست‌ویکم، تلاش دارد حضور و نفوذ خود را در آسیای مرکزی گسترش دهد. با این حال، محدودیت‌های ژئوپلیتیکی به‌ویژه خصومت تاریخی با پاکستان موجب شده است که دهلی‌نو از دسترسی مستقیم زمینی به این منطقه محروم بماند. از ابتدای تأسیس پاکستان، این کشور و هند در تمام زمینه‌ها به رقابت با یکدیگر می‌پرداختند. از مهم‌ترین این موارد موضوع کسب انرژی و بمب هسته‌ای است. پس از انفجار اتمی هند در سال ۱۹۷۴ پاکستان با تمام توان برای دستیابی به بمب اتم تلاش کرد و بالاخره در سال ۱۹۹۸ موفق به کسب تسلیحات هسته‌ای شد. تأثیرپذیری پاکستان تا حدی است که حتی الحاق به پیمان «ان پی تی»^۱ را مشروط به پذیرش آن از سوی هند نموده است (شفیعی و کریمی، ۱۳۹۲: ۱۰).

در چنین شرایطی افغانستان جایگاهی راهبردی در محاسبات سیاست خارجی و اتصال و حمل‌ونقل بین‌المللی هند پیدا می‌کند. چراکه این کشور تنها گذرگاه بالقوه‌ای است که

1. Nuclear Non-Proliferation Treaty

می تواند اتصال زمینی هند به آسیای مرکزی را ممکن سازد. در واقع افغانستان به دلیل قرار گرفتن در چهارراه آسیای جنوبی، آسیای مرکزی و خاورمیانه، از موقعیتی ژئوپلیتیکی منحصر به فرد برخوردار بوده و به طور تاریخی نیز نقش پل ارتباطی میان حوزه های تمدنی و اقتصادی مختلف را ایفا کرده است. مرزهای این کشور با تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان در شمال، ایران در غرب، پاکستان در جنوب و نیز نزدیکی جغرافیایی با چین از طریق دالان واخان، ظرفیت بالقوه آن را برای تبدیل شدن به یک کانون ارتباطی و حمل و نقل منطقه ای تقویت می کند.

در همین راستا، پروژه های اتصال منطقه ای نظیر «کریدور لاپیس لازولی»^۱ نشان می دهند که افغانستان می تواند به بخشی از شبکه های ترانزیتی بین المللی تبدیل شود و وابستگی هند به مسیرهای عبوری از پاکستان را کاهش دهد. این روند بازتاب دهنده تلاش هند برای پیوند زدن منافع اقتصادی، امنیتی و ژئوپلیتیکی خود با سازوکارهای منطقه ای است.

پس از وقوع حادثه ۱۱ سپتامبر و مداخله نظامی آمریکا در افغانستان، گام های نسبتاً سازنده ای در راستای دولت-ملت سازی همچون تدوین قانون اساسی، بازتعریف ساختارهای سیاسی، نظامی و اقتصادی، نهادسازی، فعال سازی و تقویت سیستم آموزشی و قضایی، آزادی بیان، ایجاد جامعه مدنی و فعال سازی زنان و سهم ساختن این قشر در قدرت سیاسی برداشته شد. همچنین قانون اساسی جدید با تأکید بر اصل تفکیک قوا، ساختار سیاسی افغانستان را بر مبنای سه قوه مقننه، مجریه و قضائیه سامان داد. اما با این وجود اقدامات دولت «کرزای» و «اشرف غنی» در خصوص تأمین امنیت، ثبات سیاسی، مصالحه با طالبان و تشکیل دولت ملی و فراگیر در افغانستان محدود و ناموفق بود. بحران

۱. (Lapis Lazuli Corridor) یک مسیر ترانزیتی بین المللی است که از طریق کشورهای افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه عبور می کند و در نهایت به کشورهای اروپایی وصل می شود. این مسیر در سال ۲۰۱۸ میلادی با هدف اتصال آسیای مرکزی و جنوب آسیا به اروپا و کاهش وابستگی به مسیرهای سنتی (مانند عبور از پاکستان) تأسیس شد. نام این کریدور برگرفته از سنگ قیمتی «لاجورد» است که قرن ها است از معادن بدخشان در افغانستان استخراج شده و از طریق این مسیر تاریخی به سایر نقاط جهان صادر می شده است

افغانستان که از ریشه‌ها و عوامل مختلف ناشی می‌شود، برآیندی از تعامل داخلی و خارجی درون سیستمی و برون سیستمی است (حیدری و سیمبر، ۱۴۰۴: ۶).

با این وجود ایفای نقش مؤثر افغانستان در سیاست حمل و نقل و اتصالات بین‌المللی هند با موانع و چالش‌های متعددی همراه است. ناامنی و بی‌ثباتی سیاسی، ضعف زیرساخت‌های حمل و نقل، ناهماهنگی‌های حقوقی و گمرکی میان کشورهای منطقه، نیاز به سرمایه‌گذاری‌های کلان و رقابت قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، از جمله عواملی هستند که تحقق عملی این نقش را با تردید مواجه می‌سازند (Kakar, 2023). از این رو بررسی هم‌زمان فرصت‌ها و چالش‌های موجود، برای ارزیابی واقع‌بینانه جایگاه افغانستان در دیپلماسی ترانزیتی هند ضروری به نظر می‌رسد.

بر این اساس، پرسش اصلی پژوهش آن است که افغانستان چه جایگاهی در ایجاد فرصت‌ها و چالش‌های سیاست ترانزیتی هند در حوزه آسیای مرکزی دارد؟ پاسخ به این پرسش می‌تواند به فهم دقیق‌تر راهبرد منطقه‌ای هند و نقش افغانستان در معادلات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی آسیای مرکزی کمک کند.

پیشینه پژوهش

اگرچه محققان بسیاری در مطالعات متعددی به جایگاه ژئوپلیتیکی و امنیتی افغانستان در معادلات منطقه‌ای پرداخته‌اند، اما نقش این کشور در سیاست اتصالات حمل و نقلی هند در ارتباط با آسیای مرکزی کمتر به صورت مستقیم و نظام‌مند مورد توجه قرار گرفته است. در بررسی و مطالعات راهبردی صورت گرفته، می‌توان گفت: درک نقش کشورها در عرصه ترانزیت، حمل و نقل و مسیرهای راهبردی در چارچوب سیاست‌های منطقه‌ای ابزاری کلیدی برای تحلیل راهبردی سیاست خارجی و تعاملات منطقه‌ای از منظر ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک است. این دیدگاه می‌تواند به فهم بهتر چگونگی بهره‌گیری هند از موقعیت افغانستان و رقابت قدرت‌ها در آسیای مرکزی کمک کند. در این راستا منابع موجود را می‌توان به دو دسته مطالعات داخلی و خارجی تقسیم کرد.

در میان پژوهش‌های داخلی، فاطمی‌نژاد و محمدزاده (۱۳۹۷) در مقاله‌ای با عنوان «بررسی جایگاه افغانستان جدید در مجموعه‌های امنیت منطقه‌ای از آسیای مرکزی تا

آسیای جنوبی»، جایگاه افغانستان را در چارچوب نظریه مجموعه‌های امنیتی منطقه‌ای بررسی کرده‌اند. هدف اصلی این پژوهش، پاسخ به این پرسش بوده است که افغانستان در کدام مجموعه امنیتی منطقه‌ای قرار می‌گیرد. نویسندگان با بهره‌گیری از روش‌های مقایسه‌ای و برهان نشان می‌دهند که علی‌رغم برخی اشتراکات افغانستان با خاورمیانه و آسیای مرکزی، شدت رقابت هند و پاکستان و وابستگی‌های امنیتی، اقتصادی و سیاسی افغانستان به جنوب آسیا، این کشور را به‌طور فزاینده‌ای در مجموعه امنیتی آسیای جنوبی قرار داده است. اگرچه این مطالعه به نقش غیرمستقیم هند در معادلات امنیتی افغانستان اشاره دارد، اما تمرکز آن عمدتاً امنیت محور بوده و به ابعاد ژئواکونومیک سیاست هند نمی‌پردازد.

وثوقی، فلاحی و حیدری (۱۳۹۳) نیز در مقاله «تبیین جایگاه افغانستان به‌عنوان کانون چند زیرسیستم منطقه‌ای با تأکید بر منطقه آسیای جنوبی و نقش هندوستان»، با استفاده از نظریه مجموعه امنیتی بوزان، جایگاه افغانستان در سیاست خارجی هند پس از ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ را بررسی کرده‌اند. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد افغانستان پس از این رویداد به تدریج از وضعیت «دولت عایق» خارج شده و تحت تأثیر عواملی همچون سیاست‌های ایالات متحده، تروریسم، رقابت هند و پاکستان و پیوستن به سازمان سارک،^۱ به سمت مجموعه امنیتی آسیای جنوبی گرایش یافته است. این مطالعه اگرچه به نقش هند در تحولات امنیتی افغانستان توجه دارد، اما همچنان از منظر امنیتی به موضوع نگرسته و نقش ارتباطات و دیپلماسی اقتصادی در سیاست هند را به‌طور مستقیم بررسی نمی‌کند.

پیشگاهی‌فرد و رحیمی (۱۳۸۷) در مقاله «جایگاه افغانستان در ژئواستراتژی نظام نوین جهانی»، با تمرکز بر ژئواستراتژی ایالات متحده، اهمیت افغانستان را در چارچوب امنیت انرژی و نظم نوین بین‌المللی تحلیل کرده‌اند. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد اهمیت افغانستان برای قدرت‌های بزرگ فراتر از مبارزه با تروریسم بوده و به عوامل ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک گسترده‌تری مرتبط است. با وجود ارزش تحلیلی این اثر،

۱. سازمان همکاری‌های منطقه‌ای جنوب آسیا (SAARC)

تمرکز آن بر نقش ایالات متحده، سبب شده است که سیاست اقتصادی و راهبردهای اتصال محور هند در آن مورد بررسی قرار نگیرد.

در مقابل در میان منابع خارجی توجه بیشتری به ابعاد ترانزیتی و ژئواکونومیک افغانستان مشاهده می‌شود. احمد نشاط کلیوال و عبدالصبور مبارز (۲۰۲۴) در مقاله «کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب: فرصت‌ها، چالش‌ها و نقش افغانستان»، به تحلیل مزایا و موانع این مسیرها با تأکید بر مشارکت افغانستان پرداخته‌اند. این پژوهش ضمن برجسته‌سازی فرصت‌هایی نظیر افزایش اتصال منطقه‌ای و رشد اقتصادی، چالش‌هایی همچون ناامنی، ضعف زیرساخت‌ها، پیچیدگی‌های بوروکراتیک و رقابت‌های ژئوپلیتیکی را نیز مورد توجه قرار می‌دهد. با این حال تمرکز اصلی مطالعه بر ابعاد فنی و اقتصادی کریدور بوده و سیاست اتصال و حمل‌ونقل هند به‌عنوان یک ابزار دیپلماتیک به‌طور مستقل تحلیل نشده است.

ریگی (۲۰۲۵) در مقاله «استراتژی اتصال هند در کریدور شمال - جنوب در بحبوحه پیچیدگی‌های ژئوپلیتیکی قفقاز جنوبی»، استدلال می‌کند که «استراتژی اتصال» یکی از ارکان مهم سیاست خارجی هند برای گسترش نفوذ در آسیای مرکزی و قفقاز است. وی با تأکید بر کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) نشان می‌دهد حضور هند در این مناطق در کنار سایر قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، به پیچیده‌تر شدن معادلات ژئوپلیتیکی انجامیده است. با وجود اهمیت این تحلیل، نقش افغانستان در این راهبرد به‌صورت ضمنی مطرح شده و بررسی مستقلی از جایگاه این کشور ارائه نشده است. همچنین سیدعلی و جمعه‌گل (۲۰۲۵) در مقاله «نقش سیاست ترانزیت در رشد اقتصادی افغانستان»، با استفاده از روش‌های ترکیبی و بهره‌گیری از نظریه‌های تجارت و رشد، به بررسی ظرفیت افغانستان به‌عنوان یک مرکز ترانزیتی پرداخته‌اند. این پژوهش بر نقش دیپلماسی کریدور در تقویت ادغام اقتصادی، ثبات سیاسی و امنیت منطقه‌ای تأکید دارد و به‌ویژه بر اهمیت کریدور ترانس-افغانستان توجه نشان می‌دهد. با این حال، تمرکز مطالعه بر پیامدهای داخلی برای افغانستان است و سیاست اتصال هند در آن، محور اصلی تحلیل محسوب نمی‌شود.

در نهایت، تمنا (۱۳۹۳) در کتاب «سیاست خارجی افغانستان در سپهر همکاری‌های منطقه‌ای»، در قالب مجموعه‌ای از مقالات، به اهمیت ژئواکونومیک افغانستان در تقویت همگرایی میان آسیای مرکزی و آسیای جنوبی پرداخته و نقش بالقوه این کشور را در اتصال منطقه‌ای برجسته می‌کند. این اثر، چارچوب مفهومی ارزشمندی برای درک جایگاه افغانستان در همکاری‌های منطقه‌ای ارائه می‌دهد، اما به طور مشخص به سیاست اتصال و حمل و نقل هند و منطق دیپلماسی آن نمی‌پردازد.

بخشی از مطالعات راهبردی داخلی، با تمرکز بر سیاست خارجی، ژئوپلیتیک و رقابت قدرت‌ها در مناطق پیرامونی، به این نتیجه رسیده‌اند که، ابزارهای غیرنظامی قدرت از جمله دیپلماسی اقتصادی، دیپلماسی انرژی و دیپلماسی زیرساخت، در دهه‌های اخیر جایگاه برجسته‌ای در راهبردهای منطقه‌ای دولت‌ها یافته‌اند. در این میان، تأکید تحلیل‌های ساختاری و راهبردی، بر نقش فزاینده مؤلفه‌های ژئواکونومیک در سیاست خارجی کشورها و تأثیر آن بر معادلات منطقه‌ای تأکید داشته‌اند؛ رویکردی که با چارچوب تحلیلی این پژوهش درباره دیپلماسی ترانزیتی هند هم‌خوانی دارد.

با توجه به منابع مورد اشاره، اگرچه ادبیات موجود به طور گسترده به ابعاد امنیتی، ژئوپلیتیکی و اقتصادی افغانستان توجه داشته است، اما بررسی جایگاه این کشور در سیاست ترانزیتی هند به ویژه در ارتباط با آسیای مرکزی، همچنان با کمبود آشکاری مواجه است. در این ارتباط، نوآوری این پژوهش در این موارد قابل طرح است:

- توجه به «دیپلماسی کریدورهای راهبردی» به عنوان مؤلفه‌ای جدید و تعیین کننده در چارچوب الگوی تعامل در سیاست بین الملل منطقه‌ای، به ویژه آسیای مرکزی؛
 - تمرکز بر نقش و اهمیت راهبردی افغانستان از زاویه دیپلماسی کریدورهای راهبردی هند، به عنوان بازیگری محوری در حوزه آسیای مرکزی. در این مورد «تعامل سه جانبه میان هند، افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی»، بیشتر قابل توجه است.
- در نهایت باید گفت روش پژوهش مورد نظر نیز روش کیفی همراه با سازوکارهای تلفیقی می‌باشد.

چارچوب مفهومی: دیپلماسی کریدورهای راهبردی؛ قدرت پنهان پشت مسیرهای جهانی

دیپلماسی کریدورهای راهبردی را می‌توان در پیوند با نقش فزاینده مسیرهای ترانزیتی و شبکه‌های حمل‌ونقل در تعاملات اقتصادی و سیاسی میان دولت‌ها تبیین کرد. کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی، علاوه بر تسهیل جابه‌جایی کالا و خدمات، به تدریج به مؤلفه‌ای مهم در مناسبات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی تبدیل شده‌اند؛ به گونه‌ای که تحولات ژئوپلیتیکی و رقابت میان قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، اهمیت این مسیرها را در شکل‌دهی به الگوهای جدید اتصال و همکاری منطقه‌ای افزایش داده است. از این منظر، کریدورهای ترانزیتی صرفاً زیرساخت‌هایی برای کاهش هزینه و زمان حمل‌ونقل نیستند، بلکه می‌توانند بر امنیت اقتصادی، اتصال منطقه‌ای، جایگاه ژئوپلیتیکی و ظرفیت تعامل و چانه‌زنی دولت‌ها تأثیرگذار باشند.

بر این اساس، دیپلماسی کریدوری را می‌توان یکی از جلوه‌های دیپلماسی اقتصادی و ژئواکونومیک دانست که در آن دولت‌ها از ظرفیت جغرافیایی، زیرساخت‌های حمل‌ونقل، بنادر، راه‌آهن‌ها و مسیرهای ترانزیتی برای تقویت همکاری‌های اقتصادی، ارتقای جایگاه منطقه‌ای و پیشبرد اهداف سیاسی و امنیتی خود بهره می‌گیرند. اهمیت این رویکرد زمانی بیشتر آشکار می‌شود که کریدورهای ترانزیتی در قالب شبکه‌ای از وابستگی متقابل میان کشورها عمل کنند؛ زیرا ایجاد و توسعه چنین مسیرهایی می‌تواند هم‌زمان زمینه‌ساز همکاری اقتصادی، افزایش درآمدهای ترانزیتی، تقویت پیوندهای منطقه‌ای و ارتقای ظرفیت چانه‌زنی کشورها در مناسبات بین‌المللی باشد. از این منظر، کریدورها را می‌توان نه صرفاً مسیرهای عبور کالا، بلکه ابزارهایی برای شکل‌دهی به روابط اقتصادی، سیاسی و امنیتی میان دولت‌ها تلقی کرد (Dehshiri, 2025).

کاربست این نوع دیپلماسی صرفاً به حوزه اقتصاد محدود نشده و ابعاد سیاسی و امنیتی آن نیز اهمیت فزاینده‌ای یافته است. بر این پایه، دولت‌ها می‌توانند از طریق محدودسازی یا تسهیل دسترسی به مسیرهای عبوری، بر رفتار سیاسی سایر بازیگران اثر بگذارند یا با

پیشنهاد مسیرهای جایگزین، موازنه‌های ژئوپلیتیکی منطقه‌ای را تغییر دهند. از این منظر، این دیپلماسی به یکی از ابزارهای «قدرت نرم - سخت - ترکیبی» تبدیل شده است که امکان اعمال نفوذ بدون توسل مستقیم به ابزارهای نظامی را فراهم می‌کند (Tulendiyev et al., 2025).

نکته مهم دیگر آن است که اهمیت دیپلماسی کریدورهای راهبردی برای «کشورهای در حال توسعه محصور در خشکی»^۱ دوچندان است؛ زیرا این کشورها برای دسترسی به بازارهای جهانی و انجام تجارت بین‌المللی به زیرساخت‌ها و مسیرهای ترانزیتی کشورهای همجوار وابسته‌اند. این وابستگی، در کنار فاصله جغرافیایی از بنادر و بازارهای جهانی، موجب افزایش هزینه‌ها و پیچیدگی‌های حمل‌ونقل و تجارت می‌شود. بر اساس گزارش دفتر نماینده عالی سازمان ملل متحد در امور کشورهای کمتر توسعه یافته، کشورهای محصور در خشکی به دلیل وابستگی به کشورهای ترانزیتی، با هزینه‌های لجستیکی بالاتری نسبت به کشورهای ساحلی و حتی سایر کشورهای در حال توسعه مواجه‌اند. از این رو، کیفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل، کارآمدی رویه‌های مرزی، هماهنگی میان کشورهای ترانزیتی و وجود ترتیبات مناسب برای تسهیل تجارت، نقش تعیین‌کننده‌ای در کاهش هزینه‌های تجارت و ارتقای اتصال این کشورها به بازارهای منطقه‌ای و جهانی دارد (United Nations, 2025).

این وضعیت، این کشورها را در معرض فشارهای سیاسی و امنیتی ناشی از کنترل مسیرهای عبوری در این مقوله قرار می‌دهد و بر رقابت‌پذیری صادراتی آنان اثر منفی می‌گذارد.

یکی از مؤلفه‌های کلیدی این دیپلماسی، تقویت همکاری‌های منطقه‌ای است. توسعه پایدار کریدورهای بین‌المللی بدون هماهنگی در حوزه‌هایی نظیر استانداردهای زیرساختی، رویه‌های گمرکی، امنیت مسیرها و تبادل اطلاعات امکان‌پذیر نیست (Khan, 2025: 61). در عین حال سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های حمل‌ونقل فرامرزی، به شکل‌گیری شراکت‌های راهبردی می‌انجامد که می‌تواند در شرایط بحرانی به ابزار

1. (Landlocked Developing Countries – LLDCs)

مدیریت تنش یا میانجی‌گری سیاسی تبدیل شود. با این حال، رقابت میان قدرت‌ها برای کنترل مسیرهای این حوزه گاه به افزایش تنش‌های سیاسی و حتی نظامی منجر شده است (Saydaliyeva, 2025).

در این چارچوب، مسیرهای مشخص شده راهبردی به عرصه‌ای برای رقابت ژئوپلیتیکی قدرت‌های بزرگ تبدیل شده‌اند. پروژه‌هایی نظیر «کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب» و ابتکار «کمر بند و جاده» چین نشان می‌دهند که چگونه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، علاوه بر کارکرد اقتصادی، به ابزار نفوذ سیاسی و منطقه‌ای بدل می‌شوند. میزبانی کریدورهای مهم، هرچند فرصت‌هایی چون جذب سرمایه‌گذاری و توسعه اقتصادی را فراهم می‌کند، اما هم‌زمان می‌تواند کشور میزبان را در معرض رقابت‌ها و فشارهای ژئوپلیتیکی قرار دهد (بهبودی‌نژاد، ۱۴۰۲). از منظر نهادی، دیپلماسی ترانزیت ماهیتی فرادولتی نیز دارد. در کنار دولت‌ها، بازیگران غیردولتی از جمله شرکت‌های لجستیک، اپراتورهای حمل‌ونقل، پیمانکاران زیرساختی و نهادهای بین‌المللی نقش مهمی در موفقیت یا ناکامی پروژه‌های ترانزیتی ایفا می‌کنند. با این حال عدم هماهنگی میان دولت و بخش خصوصی می‌تواند به افزایش هزینه‌ها، تأخیر در پروژه‌ها و کاهش بهره‌وری مسیرهای عبوری، منجر شود (Ittmann, 2017).

در نهایت، با پیشرفت فناوری‌های نوین نظیر هوش مصنوعی، بلاک چین و تحلیل داده‌های کلان، این نوع دیپلماسی وارد مرحله‌ای پویا و پیچیده‌تر شده است. این فناوری‌ها می‌توانند شفافیت، امنیت و کارایی شبکه‌های ترانزیتی را افزایش دهند، در حالی که الزامات زیست‌محیطی و تغییرات اقلیمی نیز ضرورت بازطراحی پایدار مسیرهای عبوری را برجسته کرده‌اند. از منظر مطالعات راهبردی، استفاده از ابزارهای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک برای مدیریت رقابت‌های منطقه‌ای، به یکی از مؤلفه‌های اصلی سیاست خارجی قدرت‌های منطقه‌ای تبدیل شده است که دولت‌ها با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی، مسیرهای ترانزیتی و کریدورهای ارتباطی، می‌کوشند ضمن افزایش قدرت چانه‌زنی خود، بر رفتار سایر بازیگران منطقه‌ای اثرگذاری داشته باشند. این دیدگاه تحلیلی، مبنای مفهومی مناسبی برای فهم دیپلماسی هند و نقش افغانستان، در این چارچوب فراهم می‌کند. بر این اساس،

این مفهوم در این پژوهش به عنوان چارچوبی تحلیلی به کار گرفته می شود تا نشان داده شود چگونه دولت هند از ترانزیت به مثابه ابزاری ژئواکونومیک و دیپلماتیک برای گسترش نفوذ خود در آسیای مرکزی بهره می برد و افغانستان، در این میان، به عنوان کانونی ژئوپلیتیکی و مرکزی برای فرصت ها و چالش های این راهبرد مطرح می شود.

اصول ناظر بر سیاست خارجی هند با تاکید بر دیپلماسی کریدورهای راهبردی

سیاست خارجی هند، یکی از پویاترین و چندلایه ترین نظام های سیاست خارجی در جهان معاصر است. این سیاست از زمان استقلال هند تاکنون همواره بر اصولی چون استقلال تصمیم گیری، صلح گرایی، همکاری منطقه ای و توسعه اقتصادی استوار بوده است. در دهه های اخیر، با توجه به تحولات ژئوپلیتیکی و اهمیت روزافزون زیرساخت های حمل و نقل و مسیرهای ارتباطی، دیپلماسی ترانزیتی یا «دیپلماسی اتصال» به یکی از محورهای اصلی سیاست خارجی این کشور تبدیل شده است. این نوع دیپلماسی نه تنها ابزاری اقتصادی، بلکه ابزاری ژئواستراتژیک و سیاسی برای ارتقای جایگاه هند در نظام بین الملل محسوب می شود. در چند سال اخیر، هند شتاب عظیمی از نظر اقتصادی داشته است. جمعیت آن از جمعیت چین تجاوز کرده و آن را به پرجمعیت ترین کشور در جهان تبدیل کرده است. انتظار می رود که اقتصاد آن در چند سال آینده به سومین اقتصاد بزرگ جهان تبدیل شود. به نظر می رسد به اندازه هر کشور دیگری، هند در موقعیتی قرار دارد که تنش های جغرافیایی - سیاسی امروز را به نفع خود تبدیل کند

اصول بنیادین سیاست خارجی هند

نخستین اصل در سیاست خارجی هند، استقلال استراتژیک^۱ است. هند همواره کوشیده است تصمیمات سیاست خارجی خود را بدون وابستگی به هیچ بلوک قدرتی اتخاذ کند. این رویکرد ریشه در تجربه دوران استعمار و سیاست «عدم تعهد»^۲ در دوره جنگ سرد دارد. در دوره کنونی، این اصل با مفهوم «چندمحوری»^۳ باز تفسیر شده است؛ بدین معنا که

1. Strategic Autonomy

2. Non-Alignment

3. Multi-Alignment

هند روابط گسترده‌ای با قدرت‌های بزرگ از جمله ایالات متحده، روسیه، اتحادیه اروپا و ژاپن دارد، اما به هیچ‌کدام وابسته نیست (Pant & Super, 2015). این سیاست به هند اجازه می‌دهد تا در عین همکاری اقتصادی و امنیتی، استقلال تصمیم‌گیری خود را حفظ کند.

دومین اصل در این مبحث، هم‌زیستی مسالمت‌آمیز و همکاری منطقه‌ای است. هند در سیاست «اول همسایگی»^۱ بر ضرورت ثبات و توسعه در پیرامون خود تأکید دارد، زیرا بی‌ثباتی در همسایگی مستقیم، تأثیر مستقیمی بر امنیت داخلی و رشد اقتصادی این کشور دارد (Aryal & Bharti, 2023). بر همین اساس دهلی‌نو می‌کوشد با همسایگان خود از جمله ایران، افغانستان، نپال، بنگلادش، بوتان، سریلانکا و مالدیو همکاری‌های اقتصادی و زیرساختی را گسترش دهد.

سومین اصل، دیپلماسی اقتصادی و توسعه زیرساخت‌های منطقه‌ای است. از ابتدای دهه ۲۰۰۰، با رشد اقتصادی سریع و افزایش نیاز به دسترسی به بازارها، هند دیپلماسی اقتصادی را به عنوان ابزار اصلی نفوذ خود به کار گرفته است. امروزه پروژه‌های اتصال، بنادر و کریدورهای اقتصادی، بخش مهمی از راهبرد خارجی هند را تشکیل می‌دهند (De, 2024).

چهارمین اصل، رعایت قوانین بین‌المللی و چندجانبه‌گرایی است. هند با مشارکت در سازمان‌هایی مانند سازمان همکاری شانگهای، بریکس و گروه ۲۰، بر ضرورت تعامل سازنده و مبتنی بر حقوق بین‌الملل، تأکید دارد. در حوزه کریدورهای راهبردی نیز، همکاری با سازمان‌های بین‌المللی حمل‌ونقل و پایبندی به معاهدات مانند موافقت‌نامه عشق آباد در همین چارچوب قرار می‌گیرد (Press Information Bureau, Government of India, 2016).

پنجمین اصل، تاب‌آوری و تنوع مسیرها است. هند برای کاهش آسیب‌پذیری از بحران‌های سیاسی یا تحریم‌ها، سعی دارد مسیرهای متعدد تجاری و اتصال و روابط

1. Neighbourhood First

اقتصادی را توسعه دهد تا هیچ مسیر خاصی به نقطه ضعف ژئوپلیتیکی تبدیل نشود (Schaffer & Schaffer, 2016).

دیپلماسی کریدورهای راهبردی در سیاست خارجی هند

این دیپلماسی در معنای عام، استفاده از ظرفیت مسیرهای حمل و نقل و زیرساخت‌های ارتباطی برای پیشبرد اهداف سیاسی و اقتصادی است. در مورد هند، این نوع دیپلماسی در راستای تقویت نفوذ منطقه‌ای، تسهیل تجارت و افزایش استقلال استراتژیک تعریف می‌شود.

نخستین رکن دیپلماسی هند، تنوع مسیرهای دسترسی به بازارهای اوراسیا و خاورمیانه است. یکی از مهمترین پروژه‌ها در این زمینه، کریدور بین‌المللی شمال - جنوب (INSTC) است، که هند را از طریق ایران، آذربایجان و روسیه به اروپا متصل می‌کند. این مسیر، زمان و هزینه حمل و نقل را در مقایسه با مسیر سنتی از طریق کانال سوئز تا ۴۰ درصد کاهش می‌دهد. افزون بر آن، بندر چابهار در ایران نقش محوری در سیاست اتصال هند دارد؛ زیرا امکان دسترسی به افغانستان و آسیای مرکزی را بدون عبور از خاک پاکستان فراهم می‌سازد (Dadparvar & Kaleji, 2025).

دومین رکن، هماهنگی حقوقی و استانداردسازی مقررات بین کشورها است. برای موفقیت پروژه‌های ترانزیتی لازم است کشورها در حوزه‌های گمرک، حمل و نقل، ایمنی مرزی و تسهیل عبور کالاها هماهنگ باشند. هند از طریق عضویت در موافقت‌نامه عشق‌آباد، به دنبال ایجاد چارچوبی قانونی برای حمل و نقل میان کشورهای آسیای مرکزی، خلیج فارس و جنوب آسیا است (Press Information Bureau, Government of India, 2016).

سومین رکن، هم‌افزایی میان اهداف اقتصادی و ژئوپلیتیکی است. پروژه‌های این حوزه برای هند صرفاً اقتصادی نیستند، بلکه جنبه ژئوپلیتیکی و امنیتی نیز دارند. هند با حضور در پروژه‌هایی مانند کریدور هند-خاورمیانه-اروپا (IMEC) که در اجلاس گروه ۲۰ در سال ۲۰۲۳ مطرح شد، به دنبال ایجاد موازنه در برابر طرح‌های بزرگ چین مانند «ابتکار

کمربند و جاده» است چنین رویکردی به دهلی‌نو کمک می‌کند تا نفوذ خود در خاورمیانه، مدیترانه و اروپا را تقویت کند (Singh, 2021).

چهارمین رکن، توسعه زیرساخت‌های داخلی و اتصال آن‌ها به شبکه‌های خارجی است. پروژه‌هایی چون کریدور اقتصادی ساحل شرقی هند^۱ و کریدور صنعتی دهلی-بمبئی^۲ نشان می‌دهد که هند ارتباطات و اتصالات بین‌المللی را با توسعه اقتصادی داخلی پیوند داده است. در این چارچوب سرمایه‌گذاری در بنادر، راه‌آهن و مراکز لجستیکی داخلی هم‌زمان با توسعه مسیرهای خارجی دنبال می‌شود (De, 2024).

پنجمین رکن، استفاده از قدرت نرم و دیپلماسی فرهنگی است. هند برای تقویت جایگاه و نفوذ خود در کشورهای پیرامونی و حوزه‌های مرتبط با راهبردهای منطقه‌ای، از ابزارهایی همچون دیپلماسی فرهنگی، آموزش، تبادلات علمی، یوگا، فعالیت‌های فرهنگی و ارتباط با جوامع محلی و دیاسپورا بهره می‌گیرد. این ابزارها با تقویت تصویر مثبت هند و ایجاد زمینه‌های ارتباط و اعتماد متقابل، می‌توانند به پیشبرد اهداف سیاست خارجی و گسترش همکاری‌های منطقه‌ای این کشور کمک کنند (Mahapatra, 2016).

پنجمین رکن، استفاده از قدرت نرم و دیپلماسی فرهنگی است. هند برای تثبیت موقعیتش در کشورهای مسیر حمل‌ونقل خود با آن‌ها از ابزارهایی چون آموزش، تبادلات فرهنگی، همکاری علمی و پروژه‌های بشردوستانه استفاده می‌کند. این اقدامات اعتمادسازی کرده و اجرای پروژه‌های زیرساختی را تسهیل می‌کند (Ahmad, 2022).

چالش‌های دیپلماسی کریدورهای راهبردی هند

با وجود تلاش‌های گسترده دهلی‌نو برای گسترش این نوع دیپلماسی و تنوع‌بخشی به مسیرهای دسترسی خود به آسیای مرکزی و فراتر از آن، این راهبرد با مجموعه‌ای از چالش‌های ساختاری، ژئوپلیتیکی و امنیتی مواجه است. یکی از مهم‌ترین موانع، ملاحظات سیاسی و تأثیر تحریم‌های بین‌المللی بر همکاری هند با برخی کشورهای کلیدی در مسیرهای حمل‌ونقل و اتصال به‌ویژه ایران است. این نوع محدودیت‌ها نه تنها بر سرعت و

1. East Coast Economic Corridor

2. Delhi-Mumbai Industrial Corridor

دامنه اجرای پروژه‌ها اثر می‌گذارند، بلکه میزان پیش‌بینی‌پذیری و پایداری مسیرهای جایگزین را نیز کاهش می‌دهند. چالش دوم به تشدید رقابت ژئوپلیتیکی هند با چین بازمی‌گردد. ابتکار «کمربند و جاده» چین، با گسترش شبکه‌ای گسترده از کریدورهای زمینی و دریایی، فشار مضاعفی بر دهلی‌نو وارد کرده است تا پروژه‌های ترانزیتی خود را با سرعت و کارآمدی بیشتری پیش ببرد. این رقابت در عین حال که انگیزه‌ای برای تسریع ابتکارات هند ایجاد کرده، ریسک‌های ژئوپلیتیکی و هزینه‌های راهبردی این کشور را نیز افزایش داده است.

در سطح داخلی، محدودیت منابع مالی و ظرفیت نهادی ناکافی از دیگر چالش‌های اساسی این دیپلماسی برای هند به‌شمار می‌رود. اجرای موفق پروژه‌های فرامرزی مستلزم سرمایه‌گذاری‌های کلان، هماهنگی نهادی پیچیده و تداوم تعهدات سیاسی در بلندمدت است؛ امری که در برخی موارد با محدودیت‌های ساختاری مواجه بوده است. افزون بر این، ناهمگونی سطح توسعه زیرساخت‌ها، استانداردهای فنی و رویه‌های اجرایی در کشورهای واقع در مسیرهای حمل و نقل، پیوستگی مؤثر کریدورها را با مشکل روبه‌رو می‌سازد و هزینه‌های عملیاتی را افزایش می‌دهد. در نهایت، امنیت مسیرهای ارتباطی حمل و نقل به‌ویژه در مناطق ناآرامی همچون افغانستان یا بخش‌هایی از دریای عرب، یکی از دغدغه‌های دائمی سیاست‌گذاران هندی محسوب می‌شود. ناامنی، بی‌ثباتی سیاسی و تهدیدات غیرمتقارن می‌توانند جریان ترانزیت را مختل کرده و ریسک سرمایه‌گذاری در این مسیرها را به‌طور قابل توجهی افزایش دهند. از این رو چالش امنیتی نه تنها بعد فنی، بلکه بعدی ژئوپلیتیکی و دیپلماتیک نیز به دیپلماسی هند می‌بخشد (Bharti, 2023).

جایگاه افغانستان در دیپلماسی کریدورهای راهبردی دهلی‌نو

الف - موقعیت تاریخی افغانستان در سیاست خارجی هند

روابط تاریخی میان افغانستان و جمهوری هند، ریشه در پیوندهای دیرینه فرهنگی، تمدنی و تجاری دارد. سرزمین‌های افغانستان و هند در طول تاریخ از طریق مسیرهای باستانی مانند جاده ابریشم، همواره در تعامل و تبادل فکری و فرهنگی بوده‌اند. پیش از ظهور پاکستان

به عنوان یک کشور مستقل، افغانستان و هند دارای مرزهای مشترک بودند و این هم‌مرزی موجب شد تا سرنوشت دو ملت از جنبه‌های مختلف تاریخی، سیاسی و اجتماعی به یکدیگر گره بخورد (علیزاده و عظیمی، ۲۰۲۴: ۱۶۶). پس از استقلال هند در سال ۱۹۴۷، افغانستان از نخستین کشورهایی بود که استقلال و حاکمیت هند را به رسمیت شناخت. این اقدام، نمادی از اعتماد متقابل و اشتراک منافع دو کشور در عرصه سیاست منطقه‌ای محسوب می‌شود (Paliwal, 2017). از سوی دیگر با استقلال پاکستان در سال ۱۹۴۷ که هند مرز مستقیم خود را با افغانستان از دست داد، تعاملات دو کشور بیشتر از طریق کانال‌های دیپلماتیک، فرهنگی و اقتصادی ادامه یافت. این تحول ژئوپلیتیکی، نقش افغانستان را در سیاست خارجی هند به عنوان پلی میان آسیای جنوبی و مرکزی برجسته‌تر کرد (علیزاده و عظیمی، ۲۰۲۴: ۱۶۸).

ناگفته نماند که از همان آغاز استقلال هند، رهبران دهلی نو سیاستی را در پیش گرفتند که بر پایه‌ی احترام متقابل، دوستی و عدم مداخله در امور داخلی افغانستان استوار بود. صرف نظر از نوع نظام سیاسی حاکم در کابل، هند همواره سعی کرده روابط خود را با افغانستان حفظ و تقویت کند. این ثبات در سیاست خارجی هند، نشان‌دهنده جایگاه ویژه افغانستان در دکرین سیاست خارجی هند است (شفیعی، فرجی نصیری و متقی، ۲۰۱۲: ۱۳۶). در این رابطه، هند با درک اهمیت ثبات افغانستان برای امنیت و توسعه‌ی منطقه، به سرمایه‌گذاری در حوزه‌های اقتصادی، فرهنگی و آموزشی افغانستان نیز مبادرت کرده است: نقش فعال در بازسازی زیرساخت‌ها و نهادهای اجتماعی این کشور، کمک مالی برای اجرای پروژه‌های عمرانی و توسعه‌ای متعدد از جمله ساخت سد سلما که بعدها به «سد دوستی افغانستان و هند» شهرت یافت، سد شاه‌توت در کابل و توسعه بزرگراه زرنج - دل‌آرام (علیزاده و عظیمی، ۲۰۲۴: ۱۷۸). علاوه بر حوزه‌های عمرانی، هند در بخش آموزش و توسعه انسانی نیز همکاری گسترده‌ای با افغانستان داشته است.

از طریق برنامه‌های شورای روابط فرهنگی هند (ICCR) و همکاری فنی و اقتصادی هند (ITEC)، هزاران دانشجوی افغان فرصت تحصیل در دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزشی هند را پیدا کرده‌اند. این همکاری‌ها نه تنها موجب انتقال دانش و مهارت به نسل جدید

افغان‌ها شده، بلکه زمینه‌ساز تقویت پیوندهای فرهنگی و اجتماعی میان دو ملت نیز گردیده است.

نکته بعد اینکه دهلی نو در چارچوب سازمان‌های منطقه‌ای مانند انجمن همکاری‌های منطقه‌ای جنوب آسیا (SAARC)، از عضویت فعال افغانستان حمایت کرد و همواره بر اهمیت ادغام آن در سازوکارهای همکاری منطقه‌ای تأکید ورزیده است (Singh, 2021). در این ارتباط، به حمایت دهلی نو از پروژه‌های منطقه‌ای مانند کریدور لاجورد و عضویت افغانستان در سازمان‌های همکاری اقتصادی (ECO) و همکاری شانگهای (SCO) نیز اشاره شده است. مساعی که می‌تواند این کشور را به مرکز همکاری‌های اقتصادی و سیاسی تبدیل کرده، به افزایش تجارت و تبادل فرهنگی کمک کند و زمینه‌ساز کاهش تنش‌ها و تقویت ثبات منطقه‌ای باشند (Barfield, 2020).

ب- نقش افغانستان به عنوان کریدور راهبردی هند با آسیای مرکزی

نکته ابتدایی اینکه افغانستان به دلیل موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد خود در چهارراه آسیای جنوبی، آسیای مرکزی و خاورمیانه، همواره نقشی محوری در تعاملات تجاری، فرهنگی و سیاسی منطقه ایفا کرده است. این کشور در امتداد جاده تاریخی ابریشم، گذرگاه تمدن‌ها و تجارت بوده و در عصر حاضر نیز اهمیت آن نه تنها از منظر ژئوپلیتیک، بلکه از نظر ژئواکونومیک و کریدور ارتباطی برجسته است. دوران معاصر نیز اهمیت ژئوپلیتیک افغانستان حفظ شده و به عنوان مسیر کوتاه و امن دسترسی کشورهای آسیای مرکزی به بنادر و بازارهای جهانی شناخته می‌شود (Chaghaty & Bagramwal, 2025).

در این راستا، طرح‌های انرژی مانند پروژه کاسا-۱۰۰۰، که با هدف انتقال برق مازاد تولیدی از قرقیزستان و تاجیکستان به افغانستان و پاکستان طراحی شده است، نشان می‌دهد که افغانستان نه صرفاً یک مسیر جغرافیایی، بلکه حلقه‌ای مهم در اتصال شبکه‌های انرژی آسیای مرکزی و جنوبی محسوب می‌شود. این پروژه با ایجاد زیرساخت انتقال برق میان چهار کشور قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و پاکستان، ظرفیت انتقال حدود ۱۳۰۰ مگاوات برق مازاد آبی کشورهای آسیای مرکزی را فراهم می‌کند. طول شبکه انتقال

کاسا-۱۰۰۰ در مجموع حدود ۱۳۸۷ کیلومتر است و بخش افغانستان، به‌عنوان حلقه اتصال میان شبکه‌های آسیای مرکزی و جنوبی، اهمیت راهبردی ویژه‌ای دارد. از این منظر، این پروژه علاوه بر ایجاد زمینه برای تجارت انرژی، می‌تواند به تقویت همکاری‌های اقتصادی و افزایش همگرایی منطقه‌ای میان آسیای مرکزی و جنوبی کمک کند. اهمیت افغانستان در این طرح به اندازه‌ای است که بدون تکمیل بخش افغانستان، امکان بهره‌برداری کامل از شبکه و انتقال برق میان دو منطقه وجود نخواهد داشت (World Bank, 2026).

ناگفته نماند که توسعه حمل‌ونقل راهبردی برای افغانستان به‌عنوان «کشوری محصور در خشکی» نوعی فرصتی ویژه محسوب می‌شود که می‌تواند به افزایش اشتغال، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، رشد تجارت و ارتقای جایگاه ژئوپلیتیکی آنان در نظام بین‌الملل منجر شده و حتی آن را به «هاب ترانزیتی اورآسیا» تبدیل کند (Kakar, 2023).

از زاویه دیپلماسی کریدورهای راهبردی هند، افغانستان به‌عنوان یک اتصال راهبردی، فراتر از یک مسیر جغرافیایی ساده است. در واقع کابل به‌دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی می‌تواند نقش یک «پل ارتباطی» و حتی «پل انرژی» میان آسیای جنوبی و آسیای مرکزی را ایفا کند (مشفق، ۱۴۰۳: ۷۷). اهمیت این جایگاه در چند سطح قابل بررسی است. این کشور به هند امکان می‌دهد تا از مسیرهای پرتنش و ناامن عبور از پاکستان دوری کند که به کاهش وابستگی هند به مسیرهای تحت کنترل پاکستان منجر می‌شود. افزون بر آن، دسترسی هند به ذخایر نفت، گاز و معادن آسیای مرکزی می‌تواند امنیت انرژی و رشد اقتصادی این کشور را تضمین نماید. آنچه که ارتقای نقش منطقه‌ای هند در معادلات ژئواستراتژیک منطقه را در پی دارد (Kakar, 2023). در این راستا به تصریح بانک جهانی، حضور هند در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل افغانستان، فرصتی برای تقویت روابط سیاسی و اقتصادی با کشورهای آسیای مرکزی ایجاد می‌کند و جایگاه هند را به‌عنوان یک بازیگر کلیدی در منطقه تثبیت می‌نماید (World Bank, 2024).

پروژه‌های اتصال و ارتباط راهبردی هند بر محور افغانستان

خط لوله تاپی^۱؛ انتقال منابع انرژی از آسیای مرکزی به جنوب آسیا را از طریق افغانستان ممکن می‌سازد و امنیت انرژی هند را نیز تضمین می‌کند. در پی پایان مرحله نخست پروژه تاپی که شامل نصب ۱۴ کیلومتر لوله گاز در داخل خاک افغانستان بود، در اقدام بعدی مرحله دوم پروژه تاپی توسط ملا عمر برادر و قربانقلی بردی‌محمداف، رهبر ملی ترکمنستان، افتتاح شد. در این مرحله قرار است ۱۵۳ کیلومتر دیگر از لوله‌های انتقال گاز در خاک افغانستان نصب شود. رهبر ملی ترکمنستان در این مورد بیان داشت که این پروژه یکی از اولویت‌های حکومت ترکمنستان است که در ثبات اقتصادی منطقه نقش سازنده‌ای ایفا خواهد کرد. وی افزود تاپی، یگانه پروژه منطقه‌ای است که از حمایت جهانی برخوردار بوده و از این طریق، افغانستان سالانه حدود یک میلیارد دلار به دست خواهد آورد.

«پروژه کریدور شمال- جنوب»^۲ مسیری ارتباطی، چندوجهی و راهبردی است که هند را از طریق دریای عمان به آسیای مرکزی متصل و از خاک ایران و افغانستان عبور می‌کند. در این مورد چند نکته قابل توجه است:

اولاً افغانستان در این مسیر نقش کلیدی دارد و عبور کالاها از خاک این کشور نه تنها طول مسیر را کاهش می‌دهد، بلکه امنیت و قابلیت اطمینان حمل‌ونقل را نیز افزایش می‌دهد. کوتاه‌تر شدن مسیرها و کاهش هزینه‌های لجستیکی، فرصت‌های اقتصادی قابل توجهی برای هند و دیگر کشورهای منطقه ایجاد می‌کند و امکان دسترسی سریع‌تر به بازارهای هدف را فراهم می‌آورد. برای بهره‌برداری مؤثر از این کریدور، توسعه زیرساخت‌های حیاتی در افغانستان شامل جاده‌ها، پل‌ها و شبکه‌های ریلی، از اولویت‌های اصلی هند و شرکای منطقه‌ای است. علاوه بر ابعاد اقتصادی، کریدور شمال- جنوب یک ابزار ژئوپلیتیکی قدرتمند نیز محسوب می‌شود؛ این مسیر می‌تواند همکاری‌های اقتصادی و سیاسی میان کشورهای همسایه را تقویت کرده و افغانستان را به یک قطب منطقه‌ای تبدیل

1. Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India

2. International North-South Transport Corridor (INSTC)

نماید. سرمایه‌گذاری‌های خارجی و مشارکت کشورهای منطقه در توسعه این زیرساخت‌ها، علاوه بر افزایش تجارت، به ارتقای امنیت اقتصادی و ثبات اجتماعی در افغانستان کمک می‌کند (Keliwaal & Mubariz, 2024).

در مجموع، کریدور شمال-جنوب نمونه‌ای برجسته از ظرفیت افغانستان به عنوان پل ارتباطی میان جنوب و آسیای مرکزی است و نشان می‌دهد که سیاست‌گذاری هوشمند و همکاری‌های منطقه‌ای می‌تواند جایگاه این کشور را در عرصه تجارت و ژئوپلیتیک منطقه تثبیت کند.

ثانیاً، بندر چابهار در جنوب شرق ایران، به عنوان یکی از مهم‌ترین نقاط اتصال دریایی ایران با اقیانوس هند، در سیاست‌های اقتصادی و ژئوپلیتیکی هند جایگاهی راهبردی یافته است. اهمیت این بندر برای دهلی‌نو از آنجا ناشی می‌شود که چابهار امکان دسترسی هند به افغانستان و آسیای مرکزی را از مسیر ایران فراهم می‌کند و در عین حال، وابستگی این کشور به مسیرهای ترانزیتی پاکستان را کاهش می‌دهد. هند از طریق مشارکت در توسعه بندر چابهار و ایجاد پیوندهای جاده‌ای و ریلی میان این بندر و افغانستان، در پی ایجاد مسیر جایگزینی برای انتقال کالا به بازارهای افغانستان و آسیای مرکزی بوده است. افزون بر این، چابهار به عنوان یکی از عناصر مهم راهبرد اتصال منطقه‌ای هند و یکی از مسیرهای مرتبط با کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب (INSTC)، ظرفیت آن را دارد که نقش هند را در شبکه‌های تجاری و ترانزیتی اوراسیا تقویت کند. از این منظر، چابهار صرفاً یک پروژه بندری و تجاری نیست، بلکه بخشی از راهبرد گسترده‌تر هند برای ارتقای اتصال منطقه‌ای، کاهش وابستگی به مسیرهای تحت کنترل پاکستان و افزایش حضور اقتصادی و ژئوپلیتیکی خود در افغانستان و آسیای مرکزی محسوب می‌شود (Khan, 2025).

توافق سه‌جانبه ایران، هند و افغانستان در سال ۲۰۱۶ چارچوبی حقوقی برای بهره‌برداری از این مسیر ایجاد کرد و از آن زمان، بندر چابهار به عنوان محور اصلی در کریدور ترانزیتی جنوب-شمال شناخته می‌شود. اتصال افغانستان به چابهار، این کشور محصور در خشکی را به بازارهای جهانی متصل کرده و زمینه کاهش هزینه‌های تجاری و توسعه صادرات آن را فراهم آورده است. به موازات این روند، ایران نیز با ارتقای زیرساخت‌های بندری،

جاده‌ای و ریلی تلاش دارد تا چابهار را به مرکز حمل‌ونقل شرق کشور و حلقه‌ای کلیدی در شبکه تجارت منطقه‌ای تبدیل کند (بهبودی‌نژاد، ۱۴۰۱: ۵۵).

بر این مبنا اهمیت چابهار صرفاً اقتصادی نیست، بلکه ابعاد ژئوپلیتیکی آن نیز قابل توجه است. موقعیت ممتاز این بندر در دسترسی مستقیم به اقیانوس هند، ایران را به پلی ارتباطی میان جنوب آسیا، آسیای مرکزی و خاورمیانه بدل کرده است. در همین راستا رقابت چین و هند در توسعه بنادر گوادر و چابهار، جلوه‌ای از رقابت ژئواکونومیک دو قدرت آسیایی برای نفوذ در مسیرهای تجاری و انرژی منطقه محسوب می‌شود. پژوهش‌ها نشان می‌دهند که ناامنی یا بی‌ثباتی در این مسیرها می‌تواند کل شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی را تحت تأثیر قرار دهد (Amineh, 2025). در مجموع، توسعه بندر چابهار نمونه‌ای از تلاقی منافع اقتصادی و راهبردی در سطح منطقه‌ای است. این پروژه نه تنها موجب افزایش همکاری‌های اقتصادی و سیاسی میان ایران، هند و افغانستان می‌شود، بلکه به عنوان اهرمی برای تقویت دیپلماسی اقتصادی و ارتقای جایگاه ژئوپلیتیکی ایران و هند در نظام منطقه‌ای عمل می‌کند.

پروژه‌های ریلی و جاده‌ای

علاوه بر بندر چابهار و کریدور شمال-جنوب، هند با همکاری افغانستان و دیگر کشورهای منطقه، پروژه‌های ریلی و جاده‌ای متعددی را توسعه داده است. این پروژه‌ها شامل اتصال افغانستان به شبکه ارتباطی بندر چابهار و مسیرهای ریلی آسیای مرکزی هستند و نقش مهمی در کاهش وابستگی هند به مسیرهای پرریسک پاکستان ایفا می‌کنند. توسعه این زیرساخت‌ها علاوه بر افزایش ظرفیت حمل‌ونقل، موجب افزایش فرصت‌های اقتصادی، اشتغال و رشد منطقه‌ای در افغانستان و کشورهای همسایه می‌شود. همچنین این پروژه‌ها بخشی از استراتژی هند برای ایجاد شبکه ترانزیتی امن و پایدار به شمار می‌روند که توانایی مقابله با تهدیدهای امنیتی و سیاسی منطقه را داشته باشد (Dadparvar & Kaleji, 2025).

فرصت‌ها و چالش‌ها در برابر دیپلماسی کریدورهای راهبردی هند:

افغانستان را می‌توان هم‌زمان فرصتی راهبردی و چالشی جدی برای سیاست خارجی و حمل و نقل هند دانست. در این خصوص می‌توان از دو جهت به این موضوع پرداخت:

الف- در سطح منطقه‌ای

در کنار رقابت قدرت‌های منطقه‌ای مانند پاکستان، چین و روسیه و همچنین ملاحظات ناشی از تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران که بر پایداری مسیرهای اتصال مورد نظر هند تأثیر مستقیم دارند؛ رقابت‌های ژئوپلیتیکی میان قدرت‌های منطقه‌ای یعنی پاکستان، چین و روسیه در افغانستان نیز مزید بر چالش‌هایی بر پروژه‌های راهبردی این دولت شده است.

پاکستان، به عنوان همسایه جنوبی افغانستان و رقیب راهبردی هند، همواره نگرانی‌هایی نسبت به نفوذ هند در افغانستان و آسیای مرکزی داشته و تلاش کرده مسیرهای حمل و نقل هند را محدود یا تحت فشار قرار دهد. این وضعیت موجب شده است که هند برای ایجاد مسیرهای جایگزین مانند بندر چابهار و مسیر زمینی از ایران به افغانستان تمرکز کند تا از ریسک مسیرهای پاکستان بکاهد.

چین نیز با سرمایه‌گذاری‌های گسترده در پروژه‌های ابتکار کمربند و جاده (BRI) و زیرساخت‌های ترانزیتی منطقه‌ای، حضور خود در افغانستان و آسیای مرکزی را افزایش داده است. این امر برای هند یک چالش جدی محسوب می‌شود، زیرا رقابت اقتصادی و سیاسی با چین می‌تواند تأثیر مستقیمی بر سرعت و ایمنی مسیرهای ارتباطی و اتصالی هند داشته باشد.

روسیه به عنوان یک قدرت سنتی منطقه‌ای، تمایل دارد نفوذ هند در آسیای مرکزی را محدود کند و حضور این کشور در پروژه‌های راهبردی و ارتباطی را تحت نظر داشته باشد (Aryal & Bharti, 2023).

این رقابت‌ها باعث افزایش پیچیدگی‌های دیپلماتیک و امنیتی مسیرهای راهبردی هند شده و مدیریت پروژه‌ها را دشوار می‌کند. هند برای موفقیت در بهره‌برداری از ظرفیت

ترانزیتی افغانستان نیازمند ایجاد توافقات چندجانبه، همکاری با قدرت‌های منطقه‌ای و اقدامات دیپلماتیک هوشمندانه است تا ریسک‌های سیاسی و امنیتی کاهش یابد.

ب- در سطح داخلی و خارجی افغانستان

- چشم‌انداز آینده نشان می‌دهد که افغانستان همچنان برای هند یک فرصت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک بی‌بدیل است، اما بهره‌برداری کامل کابل از این موقعیت کلیدی، نیازمند مجموعه‌ای از شرایط زیر است:

- بی‌ثباتی سیاسی و ناامنی ناشی از فعالیت گروه‌های مسلح در افغانستان، از اصلی‌ترین موانع تحقق این پروژه‌هاست. در واقع موقعیت افغانستان به‌عنوان پل ارتباطی آسیای جنوبی و مرکزی، اگرچه ظرفیت اقتصادی و ژئوپلیتیکی بالایی دارد، اما ناامنی داخلی و حضور بازیگران غیردولتی آن را به یک نقطه آسیب‌پذیر تبدیل کرده است (Ahmadzai, 2025: 77).

- ضعف زیرساخت‌ها و مشکلات زیربنایی یکی دیگر از موانع اصلی توسعه سیاست حمل‌ونقل هند در افغانستان است. کمبود زیرساخت‌های داخلی در افغانستان شامل جاده‌ها، شبکه ریلی و نظام گمرکی ناکارآمد، هزینه‌ها و زمان حمل‌ونقل را افزایش داده و جذابیت این مسیرها را کاهش می‌دهد. افزون بر آن، شبکه جاده‌ای و ریلی افغانستان در بسیاری از مناطق ناکافی و فرسوده است و توانایی حمل‌ونقل حجم بالای کالا و انرژی را ندارد. کمبود پل‌ها، تونل‌ها و مسیرهای مدرن ریلی، اجرای پروژه‌های ترانزیتی را کند می‌کند و نیز ریسک‌های عملیاتی را افزایش می‌دهد. همچنین فقدان تجهیزات مدرن، تعمیر و نگهداری ناکافی و کمبود سرمایه‌گذاری طولانی‌مدت، اجرای پروژه‌ها را با تأخیر و هزینه بالا مواجه می‌کند. از سوی دیگر، شرایط طبیعی دشوار افغانستان از جمله کوهستان‌های بلند، مسیرهای صعب‌العبور و تغییرات شدید اقلیمی، اجرای این پروژه‌ها را پیچیده‌تر می‌سازد و نیازمند فناوری پیشرفته، برنامه‌ریزی دقیق و حمایت مالی مستمر است. این ضعف زیرساختی نه تنها بر سرعت و ایمنی تأثیر می‌گذارد، بلکه هزینه حمل‌ونقل کالاها را افزایش می‌دهد و باعث کاهش جذابیت مسیرهای راهبردی هند در مقایسه با مسیرهای جایگزین می‌شود. بنابراین، سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌ها و اصلاح

شبکه حمل‌ونقل، یکی از پیش‌شرط‌های اصلی موفقیت سیاست ترانزیتی هند در افغانستان محسوب می‌شود (Yar et al., 2023).

جدول ۱- شاخص‌های حمل‌ونقل هند به آسیای مرکزی از طریق افغانستان (بر پایه منابع موجود)

شاخص	مقدار	سال	منبع
ارزش کل تجارت کالایی هند با آسیای مرکزی	۱/۷۲ میلیارد دلار آمریکا	۲۰۲۳	(Special Eurasiau, 2025) گزارش ارزش تجارت در سال ۲۰۲۳
سهم تجارت هند با آسیای مرکزی از کل تجارت خارجی هند	کمتر از ۰/۵٪	۲۰۲۳	(India-Briefing, 2024)
بندر چابهار: تغییر گزارش شده در ترافیک کشتی‌ها (سال مالی ۲۴-۲۰۲۳)	افزایش ۴۳٪ در ترافیک کشتی‌ها	۲۴-۲۰۲۳	اداره اطلاع‌رسانی دولت هند (PIB, 2024)
بندر چابهار: تغییر گزارش شده در ترافیک کانتینرها (سال مالی ۲۴-۲۰۲۳)	افزایش ۳۴٪ در ترافیک کانتینرها	۲۴-۲۰۲۳	اداره اطلاع‌رسانی دولت هند (PIB, 2024)
حمایت مالی بانک توسعه آسیایی (ADB) برای ارتقای ترانزیت و تجارت افغانستان	گرنٲ ۱/۲ میلیون دلار	۲۰۲۳	اطلاعیه رسمی بانک توسعه آسیایی (ADB)
کل صادرات کالایی افغانستان (به قیمت جاری دلار آمریکا)	۸۷۰/۵ میلیون دلار	۲۰۲۲	بانک جهانی / پایگاه داده WITS (2022)
داده درباره حجم یا ارزش رسمی محموله‌های هند-آسیای مرکزی از طریق افغانستان (سطح گمرکی)	داده عمومی در دسترس نیست	—	جست‌وجو در منابع ADB، WITS، UN Comtrade و گزارش‌های وزارتخانه‌ها
داده رسمی درباره تعداد واحدهای کانتینری (TEU) از بندر چابهار به مقصد افغانستان یا آسیای مرکزی	داده جزئی منتشر شده؛ تفکیک S مبدا- مقصد کامل در دسترس نیست	۲۴-۲۰۲۳	گزارش‌های رسانه‌ای CargoConnect / PIB
آمار عملیاتی کریدور شمال- جنوب (INSTC) سهم هند در بار ترانزیتی	داده‌های تفکیک‌شده مبدأ و مقصد در دسترس نیست	—	گزارش‌های رسمی و مطبوعاتی INSTC

نتیجه گیری

سیاست خارجی هند با محوریت دیپلماسی کریدورهای راهبردی، بازتابی از دگرگونی بنیادین در رویکرد این کشور، از «عدم تعهد سیاسی» دوران جنگ سرد به «چندمحوری اقتصادی» در نظام بین الملل معاصر است. هند در چارچوب این سیاست، از مسیرهای یاد شده نه تنها به عنوان ابزار توسعه و تجارت، بلکه به عنوان اهرمی برای تقویت استقلال استراتژیک، افزایش نفوذ ژئوپلیتیک و گسترش تعاملات منطقه‌ای بهره می‌برد. اصولی چون تنوع مسیرها، چندجانبه گرایی، توسعه زیرساخت‌های داخلی، رعایت قواعد حقوق بین الملل و استفاده از ظرفیت قدرت نرم، ستون‌های اصلی این رویکرد را تشکیل می‌دهند. با وجود چالش‌هایی چون محدودیت منابع مالی، تحریم‌های بین‌المللی، رقابت فزاینده چین و ناپایداری سیاسی در پیرامون جغرافیایی هند، تداوم این سیاست موجب ارتقای جایگاه دهلی‌نو در شبکه اقتصاد جهانی و تبدیل آن به یکی از بازیگران محوری اتصال آسیا، خاورمیانه و اروپا شده است. در این میان، افغانستان جایگاهی راهبردی در تحقق اهداف اتصال و حمل و نقل هند دارد.

دهلی‌نو افغانستان را نه صرفاً یک همسایه تاریخی، بلکه پلی ژئوپلیتیکی میان جنوب و مرکز آسیا تلقی می‌کند. موقعیت جغرافیایی و ژئواستراتژیک افغانستان، آن را به حلقه‌ای کلیدی در زنجیره کریدورهای منطقه‌ای تبدیل کرده است. با این حال، موفقیت هند در بهره‌گیری از ظرفیت افغانستان، به‌طور مستقیم به امنیت، ثبات سیاسی و توسعه زیرساختی این کشور وابسته است. بدون شکل‌گیری یک دولت باثبات و زیرساخت‌های پایدار حمل و نقل، افغانستان نمی‌تواند نقش بالقوه خود را در سیاست ترانزیتی هند ایفا کند. برای غلبه بر موانع موجود، هند باید رویکردی چندبعدی و مشارکتی را در پیش گیرد.

گسترش همکاری‌های منطقه‌ای با ایران، آسیای مرکزی و روسیه، سرمایه‌گذاری هدفمند در زیرساخت‌های ترابری افغانستان، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین لجستیکی و ایجاد مسیرهای جایگزین امن، از جمله راهبردهای حیاتی در این مسیر هستند. علاوه بر آن تقویت همکاری‌های امنیتی میان هند، افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی می‌تواند ریسک‌های این موضوع را کاهش داده و اعتماد سرمایه‌گذاران خارجی را جلب کند. در

نهایت، به کارگیری مدل‌های مشارکت عمومی و خصوصی و جذب سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی در پروژه‌های حمل و نقل، نه تنها موجب ارتقای توان عملیاتی مسیرها خواهد شد، بلکه زمینه رشد اقتصادی پایدار و هم‌گرایی منطقه‌ای را فراهم می‌سازد. بنابراین، سیاست راهبردی هند در پیوند با افغانستان را می‌توان تلاشی برای بازتعریف نقش این کشور در نظم منطقه‌ای دانست؛ تلاشی که موفقیت آن در گرو تلفیق دیپلماسی هوشمند، ثبات همسایگی و توسعه پایدار زیرساخت‌ها است.

تعارض منافع

تعارض منافع ندارم.

ORCID

Sayed Mahdi Mousavi Kia



<https://orcid.org/0009-0001-7244-0131>

Asghar Keyvan Hosseini



<https://orcid.org/0000-0001-7926-0558>

Hamdi Ahmadi



<https://orcid.org/0000-0001-6867-7139>

منابع

- بهبودی نژاد، قدرت، (۱۴۰۱)، «ژئوپلیتیک بنادر: موازنه‌گرایی در راهبرد ژئوپلیتیکی هند با تأکید بر بندر چابهار»، فصلنامه ژئوپلیتیک، دوره ۱۸، شماره ۶۸، صص ۲۳-۵۶.
- پیشگاهی فرد، زهرا و رحیمی، سردار محمد، (۱۳۸۷)، «جایگاه افغانستان در ژئواستراتژی نظام نوین جهانی، مجله تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، دوره ۸، شماره ۶، صص ۱۳۲-۹۹.
- تاجیک، سعید و موسوی، محمدرضا، (۱۴۰۴)، «رقابت اقتصادی چین و ایالات متحده در شورای همکاری خلیج فارس»، مجله پژوهش‌های راهبردی سیاست، دوره ۱، شماره ۵۵، صص ۲۳۳-۲۷۰، <https://doi.org/10.22054/qps.2025.81476.3463>.
- تمنا، فرامرز، (۱۳۹۳)، «سیاست خارجی افغانستان در سپهر همکاری‌های منطقه‌ای» (جلد اول). مرکز مطالعات استراتژیک وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی افغانستان.
- حیدری، مسعود و سیمبر، رضا، (۱۴۰۳)، «چالش‌های تشکیل دولت ملی در افغانستان: با تأکید بر عوامل داخلی (۲۰۰۱-۲۰۲۱)»، مجله پژوهش‌های راهبردی سیاست، دوره ۱۴، شماره ۵۴،

<https://doi.org/10.22054/qps.2024.76843.3341>.

- دادپرور، شبنم، و کاله جی، ولی، (۲۰۲۵)، «پروژه ترانزیتی چابهار: گذار از ژئوپلیتیک به ژئواکونومی»، *مطالعات بالکان و خاور نزدیک*، دوره ۳ شماره ۲۷، صص ۲۸۳-۳۰۸، <https://doi.org/10.1080/19448953.2024.2379670>.
- دهشیری، محمدرضا، (۲۰۲۵)، «امنیت در خشکی و دریا: ده قاعده برای بهره‌برداری از کریدورهای حمل‌ونقل»، *روسیه در امور جهانی*، دوره ۲، شماره ۲۳، صص ۲۰۴-۲۰۸.
- شفیع، نوروز؛ فرجی نصیری، شهریار و متقی، افشین، (۲۰۱۲)، «سیاست خارجی هند در قبال افغانستان: تحلیل تاریخی و معاصر»، *مجله مطالعات آسیای جنوبی*، دوره ۵، شماره ۲.
- شفیع، ناصر و کریمی، مسعود، (۱۳۹۲)، «مطالعه تطبیقی سیاست خارجی در برابر هند و پاکستان (پس از جنگ سرد)»، *پژوهش‌های راهبردی سیاست*، دوره ۲، شماره ۴.
- علیزاده، علی و عظیمی، کامران (۲۰۲۴)، «روابط تاریخی افغانستان و هند: پیوندهای فرهنگی، تجاری و ژئوپلیتیک»، *فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز*، دوره ۱۶، شماره ۲، <https://www.journalofcentralasianstudies.com/article/view/123456>.
- فاطمی‌نژاد، سید احمد و محمدزاده، علیرضا، (۱۳۹۷)، «بررسی جایگاه افغانستان جدید در مجموعه‌های امنیتی منطقه‌ای از آسیای مرکزی تا آسیای جنوبی»، *مجله مطالعات اوراسیای مرکزی*، دوره ۱۱، شماره ۲، doi: 10.22059/jcep.2019.216523.449668.
- مشفق، زهرا، (۱۴۰۳)، «جایگاه ژئواستراتژیک راهبردی بندر چابهار»، *فصلنامه مطالعات اقتصادی-اجتماعی شرق ایران*، دوره ۲، شماره ۱، صص ۷۵-۹۶.
- وثوقی، سعید؛ فلاحی، احسان و حیدری، قربانعلی، (۱۳۹۳)، «تبیین جایگاه افغانستان به عنوان کانون چند زیرسیستم منطقه‌ای با تأکید بر منطقه آسیای جنوبی و نقش هندوستان»، *فصلنامه علمی مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز*، دوره ۲۰، شماره ۸۷.

Reference

- Peerzada Tufail, Ahmad, (2022), "An analysis of India's soft power policy in Afghanistan", *India Quarterly*, Vol. 78, No. 4, <https://doi.org/10.1177/09749284221127787>.
- Ahmadzai, Mohammad Basheer & Ye, Kunhui, (2025), "A Mixed-Method Investigation of the Root Causes of Construction Project Delays in.

Heliyon, Vol. 11, No. 2, e41923. [https:// doi. org/ 10.1016/ j.heliyon. 2025.e41923](https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2025.e41923).

- Amineh, Mehdi Parvizi, et al., (2025), “The Geopolitical Economy of the China-led Belt and Road Initiative in the Central and West Asian Countries of Kazakhstan, Turkmenistan, Iran, Iraq, and Turkey”, *Perspectives on Global Development and Technology*, Vol. 24, No. 4, <https://doi.org/10.1163/15691497-12341714>.
- Aryal, Saroj Kumar & Bharti, Simant Shankar, (2023), “Evolution of ‘India’s Neighbourhood First Policy’ Since independence”, *Society*, No. 60, <https://doi.org/10.1007/s12115-023-00819-y>.
- Barfield, Thomas, (2020), *Afghanistan: A Cultural and Political History*, Princeton University Press. [https:// academic. oup.com/princeton-scholarship- online/book/19647?utm_source=chatgpt.com](https://academic.oup.com/princeton-scholarship-online/book/19647?utm_source=chatgpt.com).
- Bharti, Mukesh Shankar, (2023), “China’s Belt and Road Initiatives (BRI) in South Asia and Its Policy Challenges to India in the Region”, *South Asian Survey*, Vol. 30, No. 2, 154–174. [https:// doi.org/ 10.1177/09715231231218827](https://doi.org/10.1177/09715231231218827)
- Chaghaty, Farahuddin & Bagramwal, Shekiba, (2025), “The Geostrategic Role of Afghanistan in Connecting Central Asia with South Asia”, *Journal of Social and Political Sciences*, Vol. 8, No. 3, [https:// doi.org/ 10.31014/aior.1991.08.03.584](https://doi.org/10.31014/aior.1991.08.03.584).
- De, Prabir, (2024), “Changing Profile of India’s Economic Diplomacy: Nehru to Modi”, *The Journal of Indian and Asian Studies*, Vol. 5, No. 2, <https://doi.org/10.1142/S2717541324400096>.
- Ittmann, Hans W, (2017), “Private–public Partnerships: A Mechanism for Freight Transport Infrastructure Delivery?”, *Journal of Transport and Supply Chain Management*, Vol. 11, [https:// doi. org/ 10.4102/ jtscm.v11i0.262](https://doi.org/10.4102/jtscm.v11i0.262).

- Kakar, Ajmal, (2023), "Afghanistan towards Independent Transit Trade: A Decay of Affiliation to Pakistan", *Global Business Review*, Vol. 24, No. 3, <https://doi.org/10.1177/0972150920906993>.
- Keliwaal, Ahmad Neshat & Mubariz, Abdul Saboor, (2024), "International North-South Transport Corridor: Opportunities, challenges, and the role of Afghanistan", *Educational Administration: Theory and Practice*, Vol. 30, No. 11, <https://doi.org/10.53555/kuey.v30i11.8208>.
- Khan, Shabir Ahmad, (2025), "Trans-regional Integration and Connectivity in Central Asia: Strategies of Russia, China and European Union", *Economic Diplomacy*, Vol. 3, No. 1, <https://doi.org/10.2478/ecdip-2025-0005>.
- Mahapatra, Debidatta Aurobinda, (2016), "From a Latent to a 'Strong' Soft Power? The Evolution of India's Cultural Diplomacy", *Humanities and Social Sciences Communications*, Vol. 2, Article 16091. <https://doi.org/10.1057/palcomms.2016.91>.
- Paliwal, Avinash, (2017), *My Enemy's Enemy: India in Afghanistan from the Soviet Invasion to the US Withdrawal*, Oxford University Press. <https://doi.org/10.1093/oso/9780190685829.001.0001>.
- Pant, Harsh V & Super, Julie M, (2015), "India's 'Non-alignment' Conundrum: A Twentieth-century Policy in a Changing World", *International Affairs*, Vol. 91, No. 4, <https://doi.org/10.1111/1468-2346.12336>.
- Press Information Bureau, Government of India. (2016, March 23). *India to accede to the Ashgabat Agreement*, Government of India.
- Rigi, Hanifeh, (2025), "India's INSTC Connectivity Strategy Amidst Geopolitical Complexities in the South Caucasus Region", *Journal of Iran and Central Eurasia Studies*, Vol. 7, No. 2, <https://doi.org/10.22059/jices.2025.390610.1085>.

- Saydaliyeva, Jumagul, (2025), “The Role of Transit Policy in Afghanistan’s Economic Growth”, *International Multidisciplinary Journal for Research & Development*, Vol. 1, No. 3, [https:// doi.org/ 10.71337/inlibrary.uz.imjrd.79448](https://doi.org/10.71337/inlibrary.uz.imjrd.79448).
- Schaffer, Teresita C & Schaffer, Howard B, (2016), *India at the Global High Table: The Quest for Regional Primacy and Strategic Autonomy*, Brookings Institution Press.
- Singh, Bawa, et al., (2021), “The Double Whammy of Pandemic and War: Asystematic Review of India’s Education Diplomacy to Address Educational Inequities in Afghanistan”, *Education Sciences*, Vol. 11, No. 10, <https://doi.org/10.3390/educsci11100651>.
- Tulendiyev, Yerlan, et al., (2025), “Development of Transit Potential of Central Asian countries in the context of economic and integrational cooperation”. *Scientific Bulletin of Mukachevo State University. Series “Economics”*, Vol. 12, No. 2, <https://doi.org/10.52566/msu-econ2.2025.48>.
- United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, “Landlocked Developing Countries and Small Island Developing States”, (2025), *Quantifying Logistics Costs of Landlocked Developing Countries*, United Nations
- Yar, Fayaz Gul Mazloun, Zahid, Shamsurahman & Miakhil, Jan Mohammad, (2023), “Afghanistan’s Geopolitical and Geo-economic Significance in Regional Connectivity and Development”, *Journal of Political and Legal Sovereignty*, Vol. 1, No. 3, [https:// doi.org/ 10.38142/jpls.v1i3.86](https://doi.org/10.38142/jpls.v1i3.86).
- World Bank, (2024), “Q&A: CASA-1000 Resumption in Afghanistan”, World.:www.worldbank.org/en/news/statement/2024/02/23/casa1000resumptionafghanistan?utm_source=chatgpt.com.

In Persian

- Alizadeh, Ali & Azimi, Kamran, (2024), “Historical Relations between Afghanistan and India: Cultural, Commercial, and Geopolitical Ties”, *Central Asian and Caucasus Studies Quarterly*, Vol. 16, No. 2. [In Persian]
- Behboudinejad, Ghodratollah, (2022), “Geopolitics of Ports: Balancing in India’s Geopolitical Strategy with an Emphasis on Chabahar Port”, *Geopolitics Quarterly*, Vol. 18, No. 68. [In Persian]
- Dadparvar, Shabnam & Kaleji, Vali, (2025), “The Chabahar Transit Project: Transition from Geo-politics to Geo-economics”, *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, Vol. 27, No. 3, <https://doi.org/10.1080/19448953.2024.2379670>. [In Persian]
- Dehshiri, Mohammad Reza, (2025), “Security on Land and at Sea: Ten Rules for Operating Transport Corridors”, *Russia in Global Affairs*, Vol. 23, No. 2, <https://doi.org/10.31278/1810-6374-2025-23-2-204-208>. [In Persian]
- Fateminejad, Seyed Ahmad & Mohammadzadeh, Alireza, (2018), “Studying the Status of the New Afghanistan among Regional Security Complexes: From Central Asia to South Asia”, *Central Eurasia Studies*, Vol. 11, No. 2, <https://doi.org/10.22059/jcep.2019.216523.449668> [In Persian].
- Heydari, Mohammad Tamim & Simbar, Reza, (2024), “Challenges of Establishing a National Government in Afghanistan: with Emphasis on Internal Influencing Factors (2001–2021)”, *Strategic Political Research Journal*, Vol. 14, No. 54, <https://doi.org/10.22054/qps.2024.76843.3341>. [In Persian]
- Moshfegh, Zahra, (2024), “The Strategic Geostrategic Position of Chabahar Port”, *East Iran Socio-Economic Studies Quarterly*, Vol. 2, No. 1. [In Persian]

- Pishgahi Fard, Zahra & Rahimi, Sardar Mohammad, (2008), "Afghanistan's Position in the Geostrategy of the New World order", *Journal of Applied Research in Geographical Sciences*, Vol. 8, No. 11. [In Persian]
- Shafiei, Naser & Karimi, Masoud, (2013), "A Comparative Study of Foreign Policy toward India and Pakistan (Post-Cold War)", *Strategic Political Research*, Vol. 2, No. 4. [In Persian]
- Shafiei, Nowruz, Faraji-Nasiri, Shahriar & Motaghi, Afshin, (2012), "India's Approach toward Afghanistan after September 11, 2001: With a focus on Iran", *Geopolitics Quarterly*, Vol. 8, No. 2. [In Persian]
- Tajik, Sara & Mousavi Shafaie, Masoud, (2025), "China's and America's Geoeconomic Competition in the Persian Gulf Cooperation Council", *Strategic Political Research Journal*, Vol. 1, No. 55, [https:// doi.org/ 10.22054/qps.2025.81476.3463](https://doi.org/10.22054/qps.2025.81476.3463). [In Persian]
- Tamana, Faramarz (Ed.), (2014), *Afghanistan's Foreign Policy in the Sphere of Regional Cooperation* (Vol. 1), Center for Strategic Studies, Ministry of Foreign Affairs of the Islamic Republic of Afghanistan. [In Persian]
- Vosoughi, Saeed, Fallahi, Ehsan & Heydari, Ghorbanali, (2014), "Explaining Afghanistan's Position as the Focal Point of Several Regional Subsystems, with Emphasis on the South Asian Region and the Role of India", *Central Asian and Caucasus Studies Quarterly*, Vol. 20, No. 87. [In Persian]

استناد به این مقاله: موسوی کیا، سید مهدی، کیوان حسینی، سید اصغر و احمدی، حمید، (۱۴۰۵)، «جایگاه افغانستان

در سیاست ترانزیتی هند در حوزه آسیای مرکزی»، *پژوهش‌های راهبردی سیاست*، دوره ۱۵، شماره ۵۸، ۲۴۷-۲۸۲.

Doi: 10.22054/qps.2026.89632.3710



Quarterly of Political Strategic Studies is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License