

آسیب پذیری ترانزیتی افغانستان در برابر اختلالات مرزی: مطالعه

موردی پاکستان (۲۰۲۱-۲۰۲۵)

نویسنده: عبدالوهاب نظری

دیارتمنت امور مالی و بانکی، پوهنځی اقتصاد، پوهنتون زاول، کابل، افغانستان

نشانی برقی: abdullwahab.nazari@gmail.com

چکیده

تجارت خارجی افغانستان به دلیل محاط بودن به خشکه و دسترسی نداشتن مستقیم به آب های آزاد، به گونه قابل ملاحظه ای به مسیرهای ترانزیتی کشورهای همسایه، به ویژه پاکستان، وابسته است. هدف این تحقیق بررسی پیامد های وابستگی ترانزیتی افغانستان به پاکستان و ارزیابی تأثیر بسته شدن ناگهانی مرز بر فعالیت های تجارتی و ترانزیتی کشور می باشد. این مطالعه با استفاده از رویکرد ترکیبی (کمی و کیفی) انجام شده است؛ به گونه ای که داده های کمی از طریق ۴۳ پرسشنامه ساختاریافته و اطلاعات کیفی از طریق مصاحبه های نیمه ساختاریافته با تاجران، شرکت های حمل و نقل و بارچالانی خارجی گردآوری شده است. یافته ها نشان می دهد که بسته شدن مرز باعث کاهش قابل توجه حجم تجارت شده است؛ به طوری که ۲۰،۹ درصد پاسخ دهندگان توقف کامل فعالیت تجارتی خود را گزارش کرده اند. همچنین افزایش هزینه های حمل و نقل، تأخیرهای طولانی در انتقال کالا، فاسد شدن محصولات و از دست رفتن قراردادهای تجارتی از مهم ترین پیامدهای این وضعیت بوده است. هرچند مسیرهای بدیل از طریق ایران و آسیای میانه مورد استفاده قرار گرفته اند، اما به دلیل هزینه های بلند، زمان طولانی انتقال و محدودیت های عملیاتی، نتوانسته اند جایگزین مؤثری برای مسیر پاکستان باشند. نتایج تحقیق بر ضرورت تنوع بخشی مسیرهای ترانزیتی، تقویت همکاری های منطقه ای، بهبود زیربنای حمل و نقل و توسعه سیستم های دیجیتالی گمرکی به منظور کاهش آسیب پذیری ترانزیتی افغانستان تأکید می کند.

اصطلاحات کلیدی: تجارت خارجی، کشور های محاط به خشکه، وابستگی ترانزیتی، مسیرهای ترانزیتی، اختلال تجارتی، تسهیل تجارت.

Afghanistan's Transit Vulnerability to Border Disputes: A Case Study of Pakistan (2021–2025)

Author: Abdul Wahab Nazari

Finance and Banking Dept., Zawul University, Kabul, Afghanistan

Email: abdullwahab.nazari@gmail.com

Abstract

Owing to its landlocked status, Afghanistan's foreign trade is highly dependent on the transit routes of neighboring countries, particularly Pakistan. This research aims to examine the consequences of Afghanistan's transit dependency on Pakistan and to assess the impact of the abrupt border closure on the country's trade and transit activities. The study employs a mixed-methods approach (quantitative and qualitative). Quantitative data were collected using 43 structured questionnaires, and qualitative information was gathered through semi-structured interviews with traders, transportation companies, and foreign freight-forwarding firms. The findings indicate that the border closure resulted in a substantial decline in trade volume, with 20.9% of respondents reporting a complete cessation of their trade activities. Furthermore, increased transportation costs, prolonged delays in the movement of goods, spoilage of perishable products, and the loss of trade contracts emerged as among the most significant consequences of this situation. Although alternative routes through Iran and Central Asia have been utilized, they have failed to serve as effective substitutes for the Pakistan route due to high costs, extended transit times, and operational constraints. The results of this research underscore the necessity of diversifying transit routes, strengthening regional cooperation, improving transportation infrastructure, and developing digital customs systems in order to reduce Afghanistan's vulnerability to transit disruptions.

Keywords: foreign trade, landlocked countries, transit dependency, transit routes, trade disruption, trade facilitation.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

۱. مقدمه

الحمد لله رب العالمين والعاقبة للمتقين، والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين محمد و على آله و أصحابه أجمعين.

تجارت خارجی در کشور های محصور به خشکه به شکل دوامدار از چالش های ساختاری و اداری دور نبوده است. عدم دسترسی مستقیم به آب های آزاد، چنین کشور ها را به راه های ترانزیتی کشور های همسایه شان وابسته میکند؛ و در نتیجه مصارف حمل و نقل، زمان انتقال اجناس و میزان خطرات تجارت به شکل قابل ملاحظه ای بلند می‌رود. مطالعات سنتی و گزارش های خارجی نشان دهنده این است که کشور های محاط به خشکه نظر به کشور های دارای دسترسی به بنادر، با مصارف تجارتی بیشتر و آسیب پذیری بالاتری در برابر اختلالات ترانزیتی مواجه اند (Raballand, 2019).

افغانستان به عنوان یک کشور محاط به خشکه به شکل خاصی تحت تاثیر این محدودیت ها قرار دارد. بخش عمده تجارت خارجی این کشور از طریق مسیر های محدود انجام می شود که آن را در برابر تغییرات سیاسی، امنیتی و مرزی آسیب پذیر ساخته است. بر اساس گزارش های سازمان تجارت جهانی (WTO)، نبود مسیر های متنوع و قابل پیشبینی از عوامل اصلی افزایش مصارف و کاهش رقابت پذیری کشور های محاط به خشکه به شمار می‌رود (World Trade Organization, 2022a).

در این میان، وابستگی ترانزیتی افغانستان به پاکستان، مخصوصاً از طریق بنادر گوادر و کراچی، نقش مهمی در شکل دهی الگوی تجارت خارجی داشته است. مسدود شدن مکرر مرزها در سال های اخیر پیامد های ناگواری نظیر افزایش مصارف، تاخیر در انتقال اجناس، فاسد شدن محصولات صادراتی و کاهش پیش بینی پذیری تجارت را در پی داشته است. گزارش های بانک جهانی و کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد نیز مصداق این مسئله هستند که چنین اختلالاتی می تواند به کاهش درآمد های صادراتی و تضعیف ثبات تجارتی کشور های محاط به خشکه منجمله افغانستان منجر شود (United Nations Conference on Trade and Development, 2021a; World Bank, 2020).

با ادامه این چالش ها، کاهش آسیب پذیری ترانزیتی و تنوع بخشی مسیرها به یکی از اهداف کلیدی در پالیسی تجارت خارجی افغانستان تبدیل شده است. مطالعه تاجران و شرکت های حمل و نقل می تواند در درک پیامد های واقعی این وابستگی و شناسایی راه حل های عملی نقش مهمی ایفا کند.

بدین ملحوظ، تحقیق حاضر با تمرکز بر پیامد های وابستگی ترانزیتی افغانستان به پاکستان و راه های کاهش آن، از اهمیت علمی و کاربردی بر خوردار است. ساختار مقاله به شکلی تهیه شده که پس از پیشینه تحقیق و چارچوب نظری، روش تحقیق ارایه شده، سپس یافته ها تحلیل گردیده و در نهایت، نتیجه گیری و پیشنهادات مطرح می شود.

۱.۱. طرح مسئله

افغانستان به عنوان یک کشور محاط به خشکه، به شکل ساختاری به راه های ترانزیتی کشور های همسایه اش وابسته است. این وابستگی ترانزیتی، خصوصاً وقتی که تجارت خارجی کشور از طریق مسیر های محدود و غیر متنوع انجام میشود، آسیب پذیری تجارت را در برابر شوک های سیاسی، امنیتی و اداری به طور چشمگیری افزایش می دهد. مطالعات نشان میدهد که کشور های محاط به خشکه که فاقد مسیر های ترانزیتی متنوع و پایدار اند، بیش از سایر کشور ها با اختلال در زنجیره تامین، افزایش مصارف تجارت و کاهش قابلیت پیشبینی فعالیت های اقتصادی مواجه میشوند (World Trade Organization, 2022).

در خصوص افغانستان نیز میتوان گفت که، وابستگی درازمدت به راه های ترانزیتی پاکستان، و به خصوص بنادر کراچی و گوادر، از عوامل اصلی آسیب پذیری تجارت خارجی محسوب میشود. مسدود شدن مکرر و ناگهانی مرزها در سال های اخیر، منجر به افزایش مصارف حمل و نقل، تاخیر در انتقال اجناس، ضررهای مالی، فاسد شدن محصولات صادراتی و کاهش اعتماد تجار به ثبات مسیر ها شده است (United Nations Conference on Trade and Development, 2021a; World Bank, 2020).

بر مبنای گزارش کمیسیون اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برای آسیا و اقیانوسیه، وابستگی بیش از حد به مسیر های محدود و نبود چارچوب موثر مدیریت خطر، توان ادغام آنها در تجارت جهانی را تضعیف میکند. این وضعیت در افغانستان، به خاطر شرایط خاص سیاسی و اداری، شدت بیشتر داشته و تاثیر آن مستقیماً بر فعالیت های تجار و بازار ها قابل مشاهده است. با وجود

اهمیت موضوع، اکثر مطالعات بر منابع کتابخانه‌ای و آمارهای رسمی متمرکز بوده و تنها به صورت نادر به دیدگاه‌های میدانی فعالان اقتصادی پرداخته‌اند. همچنان، بررسی‌های خیلی قلیلی در خصوص راه‌های عملی کاهش آسیب پذیری ترانزیتی از منظر تجارب واقعی وجود دارد. این خلا، ضرورت انجام این تحقیق را برجسته می‌سازد تا با استفاده از یافته‌های میدانی، ابعاد واقعی این وابستگی و راه‌های کاهش آن بررسی گردد.

۱.۲. اهمیت تحقیق

تجارت خارجی یکی از پایه‌های اساسی رشد اقتصادی افغانستان است؛ و نظام ترانزیتی در تسهیل آن نقش اساسی دارد. وابستگی به راه‌های محدود خصوصاً پاکستان، باعث شده که هر نوع اختلال، پیامدهای گسترده اقتصادی ایجاد کند، بدین ملحوظ، بررسی علمی این وابستگی اهمیت ویژه دارد.

بسته شدن مکرر مرزها در سال‌های اخیر، منحنی یک خطر ساختاری، علاوه بر کاهش تجارت، سطح بی‌ثباتی و نا اطمینانی را افزایش داده است. درک این پیامدها می‌تواند در تشخیص نقاط ضعف و ارائه راه‌های موثر نقش مهمی داشته باشد.

بر علاوه، تحقیق حاضر با تکیه بر اطلاعات اولیه (پرسشنامه و مصاحبه)، تلاش می‌کند تجارت واقعی فعالان اقتصادی را منعکس ساخته و خلا موجود در ادبیات تحقیق را تا حدی جبران نماید. یافته‌های این مطالعه می‌تواند برای پالیسی‌سازان و بخش خصوصی در قسمت تصمیم‌گیری، تنوع بخشی مسیرها و کاهش خطرات ترانزیتی مفید و موثر باشد و به افزایش تاب‌آوری نظام تجارتی افغانستان کمک کند.

۱.۳. اهداف تحقیق

۱.۳.۱. هدف کلی:

بررسی پیامدهای بسته شدن مرز افغانستان و پاکستان بر فعالیت‌های تجارتی و ترانزیتی افغانستان و شناسایی راهکارهای کاهش آسیب پذیری ترانزیتی کشور.

۱.۳.۲. اهداف فرعی:

۱. بررسی الگوی استفاده تاجران از مسیرهای ترانزیتی پیش از بسته شدن مرز افغانستان و پاکستان؛

۲. تحلیل تأثیر بسته شدن مرز بر حجم تجارت و تداوم فعالیت‌های تجارتی؛

۳. ارزیابی تأثیر بسته شدن مرز بر هزینه های حمل و نقل و زمان انتقال کالا؛
۴. بررسی میزان کارایی و چالش های مسیرهای ترانزیتی بدیل از دیدگاه تاجران و فعالان تدارکاتی؛
۵. شناسایی مهم ترین خسارات و چالش های ناشی از اختلالات مرزی برای تجارت و ترانزیت افغانستان؛
۶. ارائه راهکارهای عملی برای کاهش آسیب پذیری ترانزیتی و افزایش تاب آوری تجارت خارجی افغانستان.

۱.۴. سؤالات تحقیق

۱.۴.۱. سؤال اصلی:

بسته شدن مرز افغانستان و پاکستان چه پیامدهایی بر فعالیت های تجارتي و ترانزیتی افغانستان داشته است؟

۱.۴.۲. سؤالات فرعی:

۱. الگوی استفاده تاجران از مسیرهای ترانزیتی پیش از بسته شدن مرز چگونه بوده است؟
۲. بسته شدن مرز چه تأثیری بر حجم تجارت و فعالیت های تجارتي داشته است؟
۳. بسته شدن مرز چه تأثیری بر هزینه های حمل و نقل و انتقال کالا داشته است؟
۴. مسیرهای ترانزیتی بدیل تا چه اندازه توانسته اند نیازهای تجارتي را برآورده سازند؟
۵. مهم ترین خسارات و چالش های ناشی از اختلالات مرزی از دیدگاه تاجران کدام اند؟
۶. چه راهکارهایی می تواند آسیب پذیری ترانزیتی افغانستان را کاهش دهد؟

۱.۵. روش تحقیق

این تحقیق از نظر هدف کاربردی و از نظر ماهیت توصیفی - تحلیلی است. مطالعه با استفاده از روش ترکیبی (کمی و کیفی) انجام شده است؛ به شکلی که ارقام کمی از طریق پرسشنامه ها و اطلاعات کیفی از طریق مصاحبه های نیمه ساختار یافته جمع آوری شده اند. این طریق امکان تحلیل جامع تر پیامد های وابستگی ترانزیتی افغانستان را فراهم می سازد.

۱.۶. جامعه آماری و نمونه تحقیق

جامعه آماری این تحقیق شامل تجار واردکننده و صادرکننده، شرکت های حمل و نقل و فعالان بخش تدارکاتی می باشد که به صورت مستقیم در فعالیت های تجارت و ترانزیت افغانستان نقش دارند. با توجه به نبود بانک اطلاعاتی جامع و به روز، پراکندگی جغرافیایی فعالان اقتصادی وعدم دسترسی به آمار رسمی از تعداد کل تاجران دخیل در ترانزیت افغانستان-پاکستان، تعیین حجم دقیق جامعه آماری امکان پذیر نبود؛ از این رو، تحقیق بر جامعه قابل دسترس متمرکز گردید.

نمونه گیری به شیوه در دسترس (Convenience Sampling) انجام شد. به این منظور، پرسشنامه ها به صورت حضوری در اتاق تجارت و سرمایه گذاری افغانستان، ریاست تسهیلات و تنظیم امور ترانزیت و ریاست انکشاف صادرات وزارت صنعت و تجارت در اختیار مراجعه کنندگان و فعالان مرتبط قرار داده شد. به تعداد ۵۵ پرسشنامه با در نظر داشت محدودیت های زمانی، میزان دسترسی به پاسخ دهندگان و احتمال عدم تکمیل بخشی از پرسشنامه ها توزیع گردید تا حجم قابل قبولی از پاسخ های قابل استفاده حصول گردد. پس از بررسی، ۴۳ پرسشنامه که حداقل ۷۰ درصد سؤالات آن تکمیل شده بود، در تحلیل نهایی مورد استفاده قرار گرفت.

۱.۷. ابزار جمع آوری اطلاعات

داده های تحقیق از سه منبع شامل پرسشنامه، مصاحبه و مشاهده گردآوری شد. ابزار اصلی تحقیق، پرسشنامه ساختاریافته شامل سؤالات چندگزینه ای و سؤالات باز در زمینه وضعیت تجارت، هزینه های حمل و نقل، مسیرهای بدیل و راهکارهای کاهش آسیب پذیری ترانزیتی بود که به صورت حضوری توزیع گردید.

در کنار پرسشنامه، ۱۶ تن از تاجران در پاسخ به سؤالات باز، دیدگاه ها و تجربیات خود را به صورت کتبی ارائه نمودند. همچنین، به منظور درک بهتر پیامدهای عملی بسته شدن مرز، با ۴ تن از فعالان تجارتی شامل ۳ واردکننده و ۱ صادرکننده محصولات زراعتی، مصاحبه های نیمه ساختاریافته انجام شد.

اطلاعات حاصل از پاسخ های تشریحی و مصاحبه ها پس از دسته بندی موضوعی، برای توضیح و تفسیر یافته های پرسشنامه مورد استفاده قرار گرفت. به منظور رعایت اصول اخلاقی تحقیق، هیچ گونه اطلاعات هویتی پاسخ دهندگان ثبت نگردید و تمامی اطلاعات به صورت محرمانه مورد استفاده قرار گرفت.

۱.۸. شیوه تحلیل اطلاعات

یافته های کمی با استفاده از احصائیه توصیفی (فراوانی و فیصدی) و در قالب جداول و اشکال تحلیل شده است. اطلاعات کیفی همچنان به صورت موضوعی دسته بندی و برای تفسیر و تقویت داده های کمی به کار گرفته شده است.

۱.۹. ملاحظات اخلاقی تحقیق

شرکت در تحقیق داوطلبانه بوده و به اشتراک کنندگان اطمینان داده شد که اطلاعات صرفاً برای اهداف علمی استفاده میشود. با توجه به حساسیت موضوع، هیچ نوع اطلاعات هویتی ثبت نشده و تمام اطلاعات به صورت محرمانه تحلیل گردیده است.

۲. پیشینه تحقیق

مطالعه (Michael L. Faye, John W. McArthur, et al., 2004) پیرامون چالش های توسعه در کشورهای محاط به خشکه، با استفاده از تحلیل مقایسه ای داده های اقتصادی کشورهای در حال توسعه انجام شد. نتایج نشان داد که نبود دسترسی مستقیم به آب های آزاد، در صورت فقدان مسیرهای ترانزیتی متنوع و سیاست های حمایتی مناسب، می تواند به مانعی جدی برای توسعه اقتصادی تبدیل شود.

در تحقیقی (Nuno Limao & Anthony J. Venables, 2001) مبتنی بر تحلیل داده های خارجی تجارت و حمل و نقل، نقش زیرساخت ها و موقعیت جغرافیایی را در هزینه های تجارت بررسی کردند. یافته های آنان نشان داد که ضعف زیرساخت های ترانزیتی و وابستگی به کشورهای ترانزیتی از عوامل اصلی افزایش هزینه های تجارت بوده و حتی بهبود محدود در زیرساخت ها می تواند هزینه ها را به طور قابل ملاحظه کاهش دهد.

گزارش بانک جهانی (World Bank, 2019) درباره تجارت و ترانزیت افغانستان، با استفاده از تحلیل و وضعیت اقتصادی و ترانزیتی کشور، نشان می دهد که وابستگی به مسیرهای محدود ترانزیتی، به ویژه در شرایط تنش سیاسی و بسته شدن مرزها، سبب افزایش هزینه ها، تأخیر در انتقال کالا و بی ثباتی فعالیت های تجارتی می شود.

کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد (United Nations Conference on Trade and Development, 2021) در مطالعه ای پیرامون کشورهای محاط به خشکه، با رویکرد تحلیلی و سیاستی، به این نتیجه رسیده است که تمرکز بیش از حد بر یک مسیر ترانزیتی، آسیب پذیری

کشورها را در برابر اختلالات سیاسی و مرزی افزایش می دهد. این یافته در مورد وابستگی تاریخی افغانستان به مسیرهای کراچی و گوادر نیز صدق می کند.

در سطح داخلی، پالیسی عمومی تجارت افغانستان (Ministry of Industry and Commerce, 2019) با استفاده از ارزیابی و وضعیت تجارت خارجی کشور، توسعه مسیرهای ترانزیتی بدیل و کاهش وابستگی به یک مسیر خاص را از پیش شرط های افزایش رقابت پذیری صادرات و ثبات تجارتی معرفی کرده است. همچنان، استراتژی عمومی صادرات افغانستان (Ministry of Industry and Commerce, 2018) نشان می دهد که بسته شدن مکرر مرزهای پاکستان در سال های گذشته موجب زیان های مالی، از دست رفتن بازارهای صادراتی و افزایش ناطمینانی در محیط تجارت شده است.

در سطح منطقه ای، (Mohammad Naseer Haidari & Ulfatullah Kotwal, 2025) با بررسی دهلیز تجارتي افغانستان-پاکستان، نقش مشکلات زیرساختی، موانع اداری و ضعف هماهنگی نهادی را در کاهش کارایی این مسیر تحلیل کرده اند. نتایج آنان نشان می دهد که اصلاحات نهادی و تنوع بخشی مسیرهای ترانزیتی می تواند بخشی از این چالش ها را کاهش دهد.

همچنین، (Syed Subtain Hussain Shah, 2010) در مطالعه ای درباره تجارت رسمی و غیررسمی افغانستان و پاکستان، با استفاده از تحلیل اسنادی و سیاستی، نشان داد که تجارت غیررسمی و سیاست های ناپایدار مرزی، خطر و بی ثباتی فعالیت های ترانزیتی را افزایش می دهد. در واکنش به این چالش ها، بانک توسعه آسیایی (Asian Development Bank, 2021) و بانک جهانی (World Bank, 2020) در ارزیابی های خود از بخش ترانسپورت و تجارت منطقه ای، توسعه مسیرهای جایگزین از طریق ایران و آسیای میانه را بررسی کرده اند. یافته های این مطالعات نشان می دهد که هرچند این مسیرها در کوتاه مدت هزینه بر هستند، اما در میان مدت و بلندمدت می توانند وابستگی بیش از حد به یک مسیر ترانزیتی را کاهش دهند.

مرور مطالعات پیشین نشان می دهد که بیشتر تحقیقات بر آسیب پذیری ساختاری افغانستان و سایر کشورهای محاط به خشکه تأکید داشته اند؛ اما عمدتاً بر داده های ثانوی و تحلیل های کلان متکی بوده اند. در مقابل، دیدگاه ها و تجارب عملی تاجران، شرکت های حمل و نقل و فعالان تدارکاتی کمتر مورد مطالعه قرار گرفته است. از این رو، تحقیق حاضر تلاش می کند این خلأ را با استفاده از داده های میدانی و تجربیات مستقیم فعالان اقتصادی تا حدودی جبران نماید.



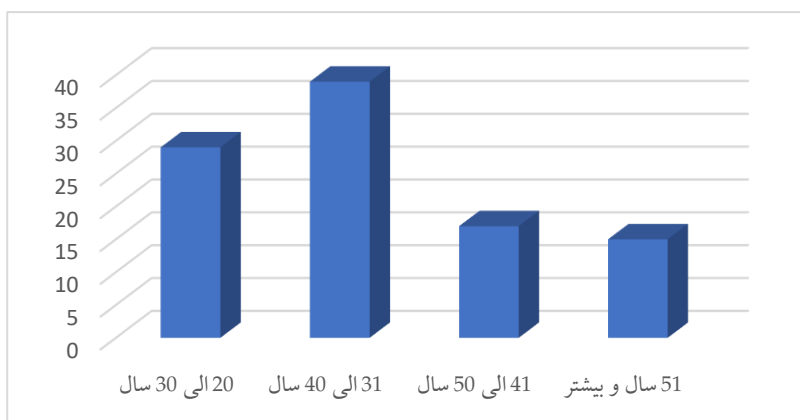
۳. یافته های تحقیق

۳.۱. تحلیل خصوصیات پاسخ دهندگان

سن (Age)

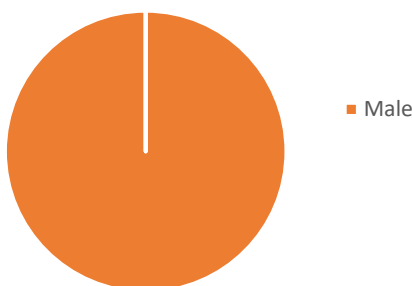
نتایج احصائیوی نشان می‌دهد که تمام پاسخ دهندگان را مردان تشکیل می‌دهد (۱۰۰٪). از نظر سنی، بیشترین سهم مربوط به گروه سنی ۳۱-۴۰ سال (۳۷،۲٪) بوده و پس از آن گروه ۲۰ تا ۳۰ سال (۲۷،۹٪) قرار دارد.

شکل ۱. سن پاسخ دهندگان



جنسیت (Gender)

نتایج نشان می‌دهد که ۱۰۰٪ پاسخ دهندگان مرد بوده اند. این موضوع نشان می‌دهد که فعالیت های تجارت و ترانزیت در افغانستان، خصوصاً در سکتور تجارت خارجی، هنوز به طور عمده توسط طبقه مردان انجام میشود.

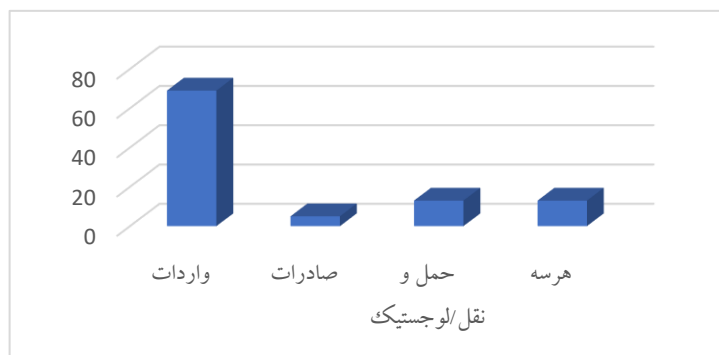


شکل ۲ جنسیت

نوع فعالیت تجاری

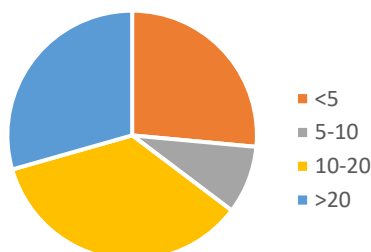
از لحاظ نوع فعالیت، ۶۲٫۸٪ پاسخ دهندگان در بخش واردات فعالیت دارند. در حالیکه سهم صادر کنندگان فقط ۴٫۷٪ بوده. همچنان ۱۱٫۶٪ در بخش حمل و نقل و لوژستیک تدارکات و ۱۱٫۶٪ در هردو بخش (واردات و صادرات) فعالیت دارند.

شکل ۳ نوع فعالیت تجاری ۳



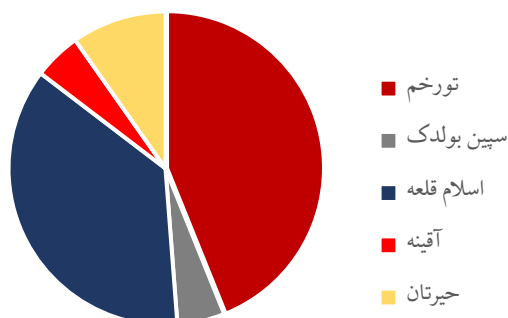
تجربه کاری در تجارت

از نظر تجربه کاری، بیشترین پاسخ دهندگان دارای ۱۰ الی ۲۰ سال تجربه (۲۷٫۹٪) بوده و پس از آن افراد بیش از ۲۰ سال تجربه (۲۳٫۳٪) قرار دارند. این نشان میدهد که داده های تحقیق عمدتاً از طرف افراد با تجربه عملی قابل توجه در حوزه تجارت و ترانزیت جمع آوری شده است.



شکل ۴. تجربه کاری در بخش تجارت و ترانزیت

مسیرهای عمده ترانزیتی قبل از بسته شدن مرز با پاکستان نتایج نشان می‌دهد که پیش از بسته شدن مرزهای پاکستان، بخش عمده فعالیت‌های تجارتی پاسخ‌دهندگان بر تعداد محدودی از



شکل ۵ مسیرهای عمده ترانزیتی

مسیرهای ترانزیتی متمرکز بوده است. از میان ۴۳ پاسخ‌دهنده، ۴۱٫۹ درصد مسیر تورخم و ۳۴٫۹ درصد مسیر اسلام قلعه را به عنوان مسیر اصلی تجارت خود معرفی کرده‌اند. در مقابل، سهم مسیرهای دیگر از جمله حیرتان (۹٫۳ درصد)، سپین بولدک (۴٫۷ درصد) و آقینه (۴٫۷ درصد) به مراتب کمتر بوده است.

این یافته نشان می‌دهد که بیش از سه چهارم پاسخ‌دهندگان (۷۶٫۸ درصد) تنها از دو گذرگاه عمده، یعنی تورخم و اسلام قلعه، برای انجام فعالیت‌های تجارتی خود استفاده می‌کرده‌اند. چنین تمرکزی بیانگر آن است که بخش قابل توجهی از تجارت خارجی افغانستان به شمار محدودی از مسیرهای ترانزیتی وابسته بوده و در صورت بروز اختلال در این مسیرها، گزینه‌های عملی و در دسترس برای جایگزینی سریع آن‌ها محدود بوده است.

شواهد به دست آمده از مصاحبه‌ها نیز این موضوع را تأیید می‌کند. برخی تاجران اظهار داشته‌اند که اگرچه مسیرهای دیگری نیز وجود دارد، اما به دلیل هزینه‌های بیشتر، زمان طولانی ترانزیت و محدودیت‌های عملیاتی، استفاده از آن‌ها از نظر اقتصادی چندان مقرون به صرفه نیست. از این رو، تمرکز بالای تجارت بر چند گذرگاه مشخص را می‌توان یکی از عوامل افزایش آسیب‌پذیری ترانزیتی افغانستان در برابر بسته شدن مرزها و اختلالات سیاسی و اداری دانست.

به طور کلی، نتایج این بخش نشان می دهد که پیش از وقوع اختلالات مرزی، تنوع کافی در استفاده از مسیرهای ترانزیتی وجود نداشته و همین امر زمینه تأثیرپذیری بیشتر تجارت افغانستان از بسته شدن ناگهانی مسیرهای اصلی را فراهم کرده است.

جدول ۱. حجم ماهانه انتقال کالا قبل از بسته شدن مرز

حجم انتقال	تکرار	فیصدی تکرار	فیصدی تکرار تراکمی
0 - 10	11	25.6%	25.6%
11 - 25	11	25.6%	51.2%
26 - 50	10	23.3%	74.4%
50 - 100	5	11.6%	86.0%
> 100	6	14.0%	100.0%
مجموع	43	100.0%	

منبع: یافته های تحقیق

نتایج جدول نشان می دهد که، بیشترین سهم پاسخ دهندگان (هر کدام ۲۵.۶ درصد) در دو گروه ۰ تا ۱۰ تن و ۱۱ تا ۲۵ تن قرار دارند. به عبارت دیگر، بیش از نیمی از نمونه مورد مطالعه (۵۱،۲ درصد) ماهانه حداکثر ۲۵ تن کالا انتقال می دادند. همچنان، ۲۳،۳ درصد پاسخ دهندگان در گروه ۲۶ تا ۵۰ تن، ۱۱،۶ درصد در گروه ۵۰ تا ۱۰۰ تن و ۱۴ درصد بیش از ۱۰۰ تن کالا در ماه انتقال می دادند.

این یافته نشان می دهد که ترکیب نمونه تحقیق تنها محدود به تاجران کوچک نبوده، بلکه شامل طیف عظیمی از فعالان تجارتی با حجم های متفاوت فعالیت نیز بوده است. با وجود آنکه سهم تجار با حجم انتقال پایین و متوسط بیشتر است، حضور شرکت ها و تجار دارای انتقالات بزرگتر نیز باعث شده است که دیدگاه های مختلفی از بخش تجارت و ترانزیت در تحقیق انعکاس یابد. از منظر موضوع تحقیق، تمرکز بیشتر پاسخ دهندگان در سطوح پایین و متوسط انتقال کالا حائز اهمیت است؛ زیرا این دسته از فعالان اقتصادی معمولاً ظرفیت مالی و عملیاتی محدود تری برای مقابله با افزایش هزینه های حمل و نقل، تأخیرهای ترانزیتی و بسته شدن مسیرهای تجارتی دارند. بنابراین، اختلالات مرزی می تواند تأثیر شدیدتری بر فعالیت و تداوم تجارت این گروه ها داشته باشد.

جدول ۲. اوسط مصارف حمل و نقل در هر تن

مصارف به افغانی	تکرار	فیصدی تکرار	فیصدی تکرار تراکمی
100000 < کمتر از	3	7.7%	7.7%
100000 – 200000	14	35.9%	43.6%
200000 – 350000	13	33.3%	76.9%
350000 – 500000	7	17.9%	94.9%
500000 > بیشتر از	2	5.1%	100.0%
مجموع	39	100.0%	

یادداشت: چهار پاسخ موجود نبود (مجموع تعداد = ۴۳).

منبع: یافته‌های تحقیق

نتایج جدول نشان می‌دهد که هزینه حمل و نقل برای اکثر پاسخ‌دهندگان در سطوح نسبتاً بلند قرار داشته است. بیشترین سهم پاسخ‌دهندگان (۳۵،۹ درصد) هزینه حمل و نقل هر تن کالا را بین

۱۰۰'۰۰۰ تا ۲۰۰'۰۰۰ افغانی و ۳۳،۳ درصد آن را بین ۲۰۰'۰۰۰ تا ۳۵۰'۰۰۰ افغانی گزارش کرده‌اند. در مجموع، حدود ۶۹،۲ درصد پاسخ‌دهندگان هزینه حمل و نقل هر تن کالا را در محدوده

۱۰۰'۰۰۰ تا ۳۵۰'۰۰۰ افغانی بیان نموده‌اند. همچنین، ۱۷،۹ درصد هزینه‌ای بین ۳۵۰'۰۰۰ تا ۵۰۰'۰۰۰ افغانی و ۵،۱ درصد بیش از ۵۰۰'۰۰۰ افغانی را گزارش کرده‌اند، در حالی که تنها ۷،۷ درصد هزینه‌ای کمتر از ۱۰۰'۰۰۰ افغانی داشته‌اند.

این یافته نشان می‌دهد که حتی پیش از بسته شدن مرز نیز حمل و نقل کالا برای بخش قابل توجهی از فعالان تجاری با هزینه‌های نسبتاً بلند همراه بوده است. تمرکز پاسخ‌ها در سطوح متوسط و بلند هزینه بیانگر آن است که هزینه‌های ترانزیتی از اجزای مهم ساختار هزینه تجارت خارجی افغانستان محسوب می‌شوند.

از منظر موضوع تحقیق، این وضعیت اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا هرگونه اختلال در مسیرهای ترانزیتی و اجبار به استفاده از مسیرهای جایگزین می‌تواند فشار بیشتری بر هزینه‌های حمل و نقل وارد کند. شواهد کیفی جمع‌آوری شده از پاسخ‌دهندگان نیز نشان می‌دهد که برخی تاجران پس از اختلالات مرزی با افزایش قابل ملاحظه هزینه‌های انتقال کالا مواجه شده‌اند. بنابراین، بالا بودن هزینه‌های پایه حمل و نقل، تجارت افغانستان را در برابر شوک‌های ترانزیتی آسیب‌پذیرتر می‌سازد.

جدول ۳. تغییر در حجم تجارت پس از بسته شدن مرزها با پاکستان

تغییر در حجم تجارت	تکرار	فیصدی تکرار	فیصدی تکرار تراکمی
کاملاً متوقف شد	9	20.9%	20.9%
٪۵۰ > کاهش یافت	6	14.0%	34.9%
20-50% کاهش یافت	16	37.2%	72.1%
بدون تغییر	12	27.9%	100.0%
مجموع	43	100.0%	

منبع: یافته‌های تحقیق

نتایج جدول نشان می‌دهد که بسته شدن مرزهای افغانستان و پاکستان تأثیر قابل ملاحظه‌ای بر حجم تجارت پاسخ‌دهندگان داشته است. از میان ۴۳ پاسخ‌دهنده، ۲۰٫۹ درصد گزارش کرده‌اند که فعالیت تجارتي آنان به طور کامل متوقف شده است. همچنان، ۱۴ درصد کاهش بیش از ۵۰

درصدی و ۳۷٫۲ درصد کاهش بین ۲۰ تا ۵۰ درصد را در حجم تجارت خود تجربه کرده‌اند. در مقابل، تنها ۲۷٫۹ درصد پاسخ‌دهندگان اظهار داشته‌اند که بسته شدن مرز تأثیری بر حجم تجارت آنان نداشته است.

به صورت کلی، ۷۲٫۱ درصد پاسخ‌دهندگان با نوعی کاهش یا توقف فعالیت تجارتي مواجه شده‌اند که بیانگر تأثیر گسترده اختلالات مرزی بر تجارت خارجی افغانستان است. این یافته نشان می‌دهد که بسته شدن مرز صرفاً یک مشکل ترانزیتی نبوده، بلکه مستقیماً بر جریان تجارت و فعالیت اقتصادی بخش قابل توجهی از تجار اثر گذاشته است.

یافته‌های کیفی نیز این نتیجه را تأیید می‌کند. برخی از مصاحبه‌شوندگان اظهار داشتند که به دلیل توقف انتقال کالا و عدم دسترسی به مسیرهای اصلی، بخشی از سرمایه آنان برای مدت طولانی بلااستفاده باقی مانده و در برخی موارد امکان ادامه فعالیت تجارتي به طور موقت از بین رفته است. بنابراین، نتایج این بخش نشان می‌دهد که اختلالات مرزی می‌تواند به کاهش قابل توجه حجم تجارت و حتی توقف کامل فعالیت برخی از فعالان اقتصادی منجر شود.

جدول ۴. تغییر در مصارف حمل و نقل بعد از بسته شدن مرز

کتنووری	تکرار	فیصدی تکرار	فیصدی تکرار تراکمی
افزایش $< 50\%$	9	21.4%	21.4%
20-50% افزایش	15	35.7%	57.1%
افزایش $> 20\%$	9	21.4%	78.6%
هیچ تغییری نکرد	9	21.4%	100.0%
مجموع	42	100.0%	

یادداشت: یک پاسخ موجود نبود (مجموع تعداد = ۴۳).

منبع: یافته‌های تحقیق

نتایج جدول نشان می‌دهد که بسته شدن مرز تأثیر قابل ملاحظه‌ای بر هزینه‌های حمل و نقل داشته است. از میان ۴۲ پاسخ دهنده، ۳۵،۷ درصد افزایش ۲۰ تا ۵۰ درصدی و ۲۱،۴ درصد افزایش بیش از ۵۰ درصدی هزینه‌های حمل و نقل را گزارش کرده‌اند. همچنان، ۲۱،۴ درصد افزایش کمتر از ۲۰ درصد را تجربه نموده‌اند، در حالی که تنها ۲۱،۴ درصد پاسخ دهندگان اظهار داشته‌اند که هزینه‌های حمل و نقل آنان بدون تغییر باقی مانده است. به طور کلی، ۷۸،۵ درصد پاسخ دهندگان پس از بسته شدن مرز با افزایش هزینه‌های حمل و نقل مواجه شده‌اند که نشان دهنده تأثیر گسترده اختلالات مرزی بر ساختار هزینه‌های تجارت است. این یافته بیانگر آن است که محدود شدن دسترسی به مسیرهای اصلی، تاجران را ناگزیر به استفاده از مسیرهای طولانی‌تر، بر هزینه‌تر یا دارای محدودیت‌های عملیاتی نموده است.

یافته‌های کیفی نیز این نتیجه را تأیید می‌کند. برخی از مصاحبه‌شوندگان اظهار داشتند که استفاده از مسیرهای بدیل، علاوه بر افزایش زمان انتقال، هزینه‌های اضافی حمل و نقل و خدمات تدارکاتی را بر آنان تحمیل کرده است. از این رو، افزایش هزینه‌های حمل و نقل را می‌توان یکی از مهم‌ترین پیامدهای اقتصادی اختلالات مرزی دانست که به طور مستقیم بر سودآوری و رقابت پذیری تجارت افغانستان تأثیر می‌گذارد.

جدول ۵. انواع خسارات تجربه شده

انواع خسارات	پاسخ‌ها		فیصدی واقعات
	تکرار	فیصدی تکرار	
فاسد شدن محصولات	7	11.1%	16.7%
تاخیر طولانی موترها	27	42.9%	64.3%
جریمه یا مصرف اضافی	13	20.6%	31.0%

از دست دادن قرار داد های صادراتی	6	9.5%	14.3%
توقف کامل فعالیت	10	15.9%	23.8%
مجموع	63	100.0%	150.0%

گروه دوحالته (دیکوتومی) بر اساس مقدار ۱ جدول بندی شده است.

منبع: یافته های تحقیق

این سؤال از نوع چند پاسخی (Multiple Response) بوده است؛ یعنی پاسخ دهندگان می توانستند بیش از یک نوع خسارت را انتخاب کنند. بنابراین، مجموع فیصدی واقعات از ۱۰۰ درصد بیشتر شده و هر فیصدی بیانگر سهم پاسخ دهندگان است که آن نوع خسارت را تجربه کرده اند. نتایج نشان می دهد که شایع ترین خسارت ناشی از بسته شدن مرزها، تأخیر طولانی موثرها بوده است؛ به گونه ای که ۶۴٫۳ درصد پاسخ دهندگان این مشکل را گزارش کرده اند. پس از آن، جریمه ها و مصارف اضافی با ۳۱ درصد، توقف کامل فعالیت تجاری با ۲۳٫۸ درصد، فاسد شدن محصولات با ۱۶٫۷ درصد و از دست دادن قراردادهای صادراتی با ۱۴٫۳ درصد قرار دارند.

این یافته ها نشان می دهد که مهم ترین پیامد اختلالات مرزی، برهم خوردن جریان عادی انتقال کالا و ایجاد تأخیر در زنجیره تأمین بوده است. تأخیرهای طولانی نه تنها موجب افزایش هزینه ها شده، بلکه در برخی موارد به فاسد شدن محصولات، از دست رفتن فرصت های تجاری و حتی توقف فعالیت های تجاری نیز انجامیده است.

یافته های کیفی نیز این موضوع را تأیید می کند. برخی از تاجران اظهار داشتند که توقف محموله ها در مسیرهای ترانزیتی باعث خسارات مالی، کاهش اعتماد مشتریان و از دست رفتن برخی قراردادهای تجاری شده است. بنابراین، نتایج این بخش نشان می دهد که آثار بسته شدن مرزها تنها به افزایش هزینه های حمل و نقل محدود نبوده، بلکه پیامدهای گسترده عملیاتی و اقتصادی را نیز برای فعالان تجارت خارجی افغانستان به همراه داشته است.

جدول ۱.۶ استفاده از مسیر های جایگزین

مسیر ها	تکرار	فیصدی تکرار	فیصدی تکرار تراکمی
اسلام قلعه (ایران)	17	40.5%	40.5%
چابهار (ایران)	3	7.1%	47.6%
آقینه (ترکمنستان)	2	4.8%	52.4%
حیرتان (ازبکستان)	13	31.0%	83.3%
هیچکدام	7	16.7%	100.0%
مجموع	42	100.0%	

یادداشت: یک پاسخ موجود نبود (مجموع تعداد = ۴۳).

منبع: یافته‌های تحقیق.

نتایج جدول نشان می‌دهد که بخش قابل توجهی از پاسخ دهندگان پس از بسته شدن مرزها به استفاده از مسیرهای ترانزیتی بدیل روی آورده‌اند. در میان این مسیرها، اسلام‌قلعه با ۴۰.۵ درصد بیشترین سهم را داشته و پس از آن حیرتان با ۳۱ درصد قرار دارد. در مقابل، سهم چابهار و آقینه به ترتیب ۷.۱ و ۴.۸ درصد بوده است. همچنین، ۱۶.۷ درصد پاسخ‌دهندگان اظهار داشته‌اند که از هیچ‌یک از مسیرهای بدیل استفاده نکرده‌اند.

این یافته نشان می‌دهد که در زمان اختلالات مرزی، تاجران بیشتر به مسیرهای غربی و شمالی افغانستان به عنوان گزینه‌های جایگزین متوسل شده‌اند. سهم بالاتر اسلام‌قلعه و حیرتان بیانگر آن است که این دو مسیر نسبت به سایر گزینه‌ها از دسترسی و ظرفیت بیشتری برای ادامه جریان تجارت برخوردار بوده‌اند.

با وجود این، نتایج نشان می‌دهد که استفاده از مسیرهای بدیل برای همه تاجران امکان‌پذیر نبوده است. نزدیک به یک ششم پاسخ‌دهندگان نتوانسته‌اند از هیچ مسیر جایگزینی استفاده کنند. یافته‌های کیفی نیز نشان می‌دهد که افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، محدودیت منابع مالی، طولانی‌تر شدن مسیرها و برخی مشکلات عملیاتی از مهم‌ترین موانع استفاده از مسیرهای بدیل بوده‌اند.

به طور کلی، این نتایج نشان می‌دهد که هرچند مسیرهای بدیل تا حدودی امکان ادامه تجارت را فراهم کرده‌اند، اما ظرفیت و کارایی آن‌ها هنوز به اندازه‌ای نبوده است که بتوانند به طور کامل جایگزین مسیرهای اصلی ترانزیتی شوند. این موضوع اهمیت توسعه و تقویت زیرساخت‌های ترانزیتی بدیل را برای کاهش آسیب‌پذیری تجارت خارجی افغانستان برجسته می‌سازد.

جدول ۷. میزان رضایت از مسیرهای جایگزین

میزان رضایت	تکرار	فیصدی تکرار	فیصدی تکرار تراکمی
خیلی خوب	4	10.0%	10.0%
خوب	10	25.0%	35.0%
متوسط	10	25.0%	60.0%
ضعیف	4	10.0%	70.0%
خیلی ضعیف	12	30.0%	100.0%
مجموع	40	100.0%	

یادداشت: سه پاسخ موجود نبود (مجموع تعداد = ۴۳).

منبع: یافته‌های تحقیق

نتایج نشان می‌دهد که ارزیابی پاسخ دهندگان از مسیرهای بدیل عمدتاً در سطح متوسط تا ضعیف قرار دارد. از مجموع ۴۰ پاسخ معتبر، ۳۰ درصد پاسخ دهندگان میزان رضایت خود را «خیلی ضعیف» و ۱۰ درصد «ضعیف» گزارش کرده‌اند؛ بنابراین ۴۰ درصد دیدگاه منفی نسبت به عملکرد این مسیرها داشته‌اند. در مقابل، ۲۵ درصد رضایت خود را «خوب» و ۱۰ درصد «خیلی خوب» ارزیابی کرده‌اند که در مجموع ۳۵ درصد را تشکیل می‌دهد. همچنان ۲۵ درصد پاسخ دهندگان عملکرد مسیرهای بدیل را «متوسط» دانسته‌اند.

این یافته‌ها نشان می‌دهد که اگرچه مسیرهای بدیل در شرایط بسته شدن مرزها امکان تداوم نسبی تجارت را فراهم کرده‌اند، اما نتوانسته‌اند رضایت کامل استفاده کنندگان را جلب نمایند. دیدگاه منفی ۴۰ درصد از پاسخ دهندگان بیانگر آن است که این مسیرها هنوز با چالش‌هایی چون هزینه‌های بلند، زمان انتقال طولانی و محدودیت‌های عملیاتی مواجه‌اند. یافته‌های کیفی نیز این نتیجه را تأیید می‌کند. برخی از تاجران در توضیحات تکمیلی و مصاحبه‌ها، مسیرهای بدیل را «پرهزینه» و «زمان‌بر» توصیف کرده‌اند. در مجموع، نتایج این بخش نشان می‌دهد که مسیرهای بدیل هرچند در کاهش وابستگی مطلق به یک مسیر نقش داشته‌اند، اما هنوز نتوانسته‌اند به عنوان جایگزینی کاملاً مؤثر و پایدار برای مسیرهای سنتی ترانزیتی افغانستان عمل کنند.

جدول ۷. اقدامات پیشنهادی برای دولت

اقدامات پیشنهادی	تکرار	فیصدی تکرار	فیصدی تکرار تراکمی
تنوع مسیرهای ترانزیتی	17	41.5%	41.5%
مذاکره فوری با پاکستان	8	19.5%	61.0%
تقویت مسیر چابهار	4	9.8%	70.7%
ایجاد توافقات منطقه‌ای	12	29.3%	100.0%
مجموع	41	100.0%	

یادداشت: دو پاسخ موجود نبود (مجموع تعداد = ۴۳).

منبع: یافته‌های تحقیق

نتایج نشان می‌دهد که پاسخ دهندگان بیشتر بر راهکارهای ساختاری و بلندمدت برای کاهش آسیب پذیری ترانزیتی افغانستان تأکید داشته‌اند. از میان ۴۱ پاسخ معتبر، ۴۱٫۵ درصد تنوع بخشی مسیرهای ترانزیتی را مهم ترین اقدام پیشنهادی دانسته‌اند که بالاترین سهم را در میان گزینه‌ها به خود اختصاص داده است. پس از آن، ۲۹٫۳ درصد بر ایجاد توافقات و همکاری‌های منطقه‌ای

تأکید کرده‌اند، در حالی که ۱۹,۵ درصد مذاکره و حل مشکلات ترانزیتی با پاکستان را راهکار اصلی دانسته‌اند. تنها ۹,۸ درصد از پاسخ‌دهندگان تقویت مسیر چابهار را به عنوان اولویت مطرح کرده‌اند.

این یافته‌ها نشان می‌دهد که بخش قابل توجهی از فعالان تجارتي، ریشه آسیب‌پذیری تجارت افغانستان را در وابستگی بیش از حد به مسیرهای محدود ترانزیتی می‌دانند. از همین رو، آنان بیشتر از راه حل‌های کوتاه‌مدت، بر ایجاد ظرفیت‌های پایدار از طریق توسعه مسیرهای جایگزین و گسترش همکاری‌های منطقه‌ای تأکید کرده‌اند. در واقع، مجموع پاسخ‌های مرتبط با تنوع مسیرهای ترانزیتی و توافقات منطقه‌ای (۷۰,۸ درصد) نشان می‌دهد که اکثریت پاسخ‌دهندگان کاهش وابستگی به یک مسیر یا یک کشور را کلید افزایش تاب‌آوری تجارت خارجی افغانستان می‌دانند.

یافته‌های کیفی نیز این نتیجه را تأیید می‌کند. شماری از تاجران در مصاحبه‌ها و تو ضیحات تکمیلی، بر ضرورت «کاهش وابستگی به یک مسیر خاص» و «گسترش گزینه‌های ترانزیتی» تأکید کرده‌اند. در مجموع، نتایج این بخش بیانگر آن است که از دیدگاه فعالان اقتصادی، حل پایدار چالش‌های ترانزیتی افغانستان مستلزم اتخاذ سیاست‌های منطقه‌ای، توسعه مسیرهای بدیل و تقویت همکاری‌های اقتصادی فرامرزی است، نه صرفاً مدیریت مقطعی بحران‌های مرزی.

جدول ۸. تاثیر بسته شدن مرز بر فعالیت شرکت‌ها در میان مدت

نوع تاثیر	تکرار	فیصدی تکرار	فیصدی تکرار تراکمی
کاهش شدید مشتریان	8	19.0%	19.0%
کاهش درآمد	17	40.5%	59.5%
تغییر مسیرهای واردات /صادرات	11	26.2%	85.7%
بی تاثیر	6	14.3%	100.0%
مجموع	42	100.0%	

یادداشت: یک پاسخ موجود نبود (مجموع تعداد = ۴۳).

منبع: یافته‌های تحقیق

نتایج نشان می‌دهد که پیامدهای بسته‌شدن مرز تنها به دوره کوتاه‌مدت محدود نبوده، بلکه آثار آن در میان مدت نیز بر عملکرد شرکت‌های تجارتي و ترانزیتی ادامه یافته است. از میان ۴۲ پاسخ معتبر، ۴۰,۵ درصد پاسخ‌دهندگان کاهش درآمد را مهم‌ترین پیامد میان‌مدت دانسته‌اند که

بالاترین سهم را در میان سایر گزینه‌ها به خود اختصاص می‌دهد. همچنین ۲۶,۲ درصد اظهار داشته‌اند که ناگزیر به تغییر مسیر های واردات و صادرات خود شده‌اند، در حالی که ۱۹ درصد کاهش شدید مشتریان را تجربه کرده‌اند. تنها ۱۴,۳ درصد پاسخ‌دهندگان بیان کرده‌اند که بسته‌شدن مرز تأثیر قابل ملاحظه‌ای بر فعالیت شرکت آنان نداشته است.

این یافته‌ها نشان می‌دهد که اختلالات مرزی فراتر از ایجاد تأخیرهای مقطعی، بر شاخص‌های اساسی عملکرد تجاری نیز اثر گذاشته است. کاهش درآمد شرکت‌ها بیانگر افزایش هزینه‌ها، کاهش حجم معاملات و محدود شدن فرصت‌های تجاری در دوره پس از بسته شدن مرز است. از سوی دیگر، تغییر مسیرهای تجاری نشان می‌دهد که بخشی از فعالان اقتصادی برای حفظ فعالیت‌های خود ناگزیر به استفاده از مسیرهای بدیل شده‌اند؛ اقدامی که معمولاً با هزینه‌های بیشتر و پیچیدگی‌های عملیاتی همراه است. شواهد کیفی نیز این نتایج را تأیید می‌کند. برخی تاجران در مصاحبه‌ها اشاره کرده‌اند که بی‌ثباتی مسیرهای ترانزیتی موجب کاهش سفارشات، از دست رفتن بخشی از مشتریان و کاهش جریان عادی تجارت شده است. در مجموع، نتایج این بخش نشان می‌دهد که بسته شدن مرزها نه تنها آثار فوری بر تجارت داشته، بلکه در میان مدت نیز بر درآمد، مشتریان و الگوی فعالیت شرکت‌های تجاری و ترانزیتی تأثیر منفی برجای گذاشته است.

جدول ۱.۹. استفاده از ابزار های دیجیتالی برای مدیریت تاخیر ها

استفاده از ابزار	تکرار	فیصدی تکرار	فیصدی تکرار تراکمی
بلی، به طور موثر	1	2.4%	2.4%
بلی اما تأثیر محدود داشت	4	9.5%	11.9%
خیر، استفاده نکردیم	21	50.0%	61.9%
خیر، دسترسی نداشتیم	16	38.1%	100.0%
مجموع	42	100.0%	

یادداشت: یک پاسخ موجود نبود (مجموع تعداد = ۴۳).

منبع: یافته‌های تحقیق

نتایج نشان می‌دهد که استفاده از ابزارهای دیجیتالی در میان پاسخ‌دهندگان بسیار محدود بوده است. از میان ۴۲ پاسخ‌معتبر، ۵۰ درصد اظهار داشته‌اند که از هیچ‌گونه ابزار دیجیتالی برای مدیریت تأخیرها و مشکلات ترانزیتی استفاده نکرده‌اند و ۳۸,۱ درصد نیز بیان کرده‌اند که اساساً به چنین ابزارهایی دسترسی نداشته‌اند. در مقابل، تنها ۹,۵ درصد از پاسخ‌دهندگان از ابزارهای

دیجیتالی استفاده کرده اند، اما تأثیر آن را محدود ارزیابی نموده اند و صرفاً ۲٫۴ درصد استفاده مؤثر از این ابزارها را گزارش کرده اند.

این یافته ها نشان دهنده وجود شکاف قابل ملاحظه دیجیتالی در بخش تجارت و ترانزیت افغانستان است. به عبارت دیگر، بخش بزرگی از فعالان تجارتی نه تنها از فناوری های نوین در مدیریت زنجیره تأمین و حمل و نقل بهره نمی برند، بلکه بخشی از آنان حتی به این ابزارها دسترسی نیز ندارند. این وضعیت می تواند توانایی تاجران را در مدیریت خطرات ناشی از تأخیرهای مرزی، پیگیری محموله ها و اتخاذ تصمیم های سریع در شرایط بحرانی محدود سازد.

در عین حال، نتایج سایر بخش های پرسشنامه و اظهارات برخی پاسخ دهندگان نشان می دهد که بسیاری از تاجران، توسعه خدمات دیجیتالی و سیستم های الکترونیکی گمرکی را یکی از راهکارهای مهم کاهش مشکلات ترانزیتی می دانند. بنابراین، یافته های این بخش بیانگر نوعی

شکاف میان نیاز و استفاده عملی از فناوری است؛ به این معنا که هرچند آگاهی نسبت به اهمیت دیجیتالی سازی وجود دارد، اما محدودیت های دسترسی، زیرساختی و ظرفیت های فنی مانع استفاده گسترده از آن شده است. در مجموع، این نتایج نشان می دهد که توسعه زیرساخت های دیجیتالی و افزایش دسترسی فعالان اقتصادی به فناوری های نوین می تواند به ارتقای کارایی نظام ترانزیتی و کاهش آثار منفی اختلالات مرزی کمک کند.

در بخش «نقش تکنالوژی در کاهش مشکلات ترانزیتی»، از پاسخ دهندگان پرسیده شد که استفاده از تکنالوژی های جدید مانند سیستم های دیجیتالی گمرکی، بلاکچین و هوش مصنوعی برای پیشبینی مسیر ها تا چه اندازه می تواند مشکلات ترانزیتی افغانستان را کاهش دهد.

جدول ۱۰. استفاده از ابزار های دیجیتالی برای مدیریت تاخیر ها

نقش تکنالوژی	تکرار	فیصدی تکرار	فیصدی تکرار تراکمی
بسیار زیاد	15	39.9	39.9%
زیاد	12	27.1%	67.0%
متوسط	10	23.4%	90.4%
کم	3	7%	97.4%
هیچ تاثیری ندارد	1	2.6%	100.0%
مجموع	41	100.0%	

یادداشت: دو پاسخ موجود نبود (مجموع تعداد = ۴۳).

منبع: یافته‌های تحقیق

نتایج نشان می‌دهد که پاسخ‌دهندگان رویکرد مثبتی نسبت به نقش تکنالوژی در کاهش معضلات ترانزیتی دارند. از میان ۴۱ پاسخ معتبر، ۳۹٫۹ درصد معتقد بوده‌اند که تکنالوژی می‌تواند «بسیار زیاد» و ۲۷٫۱ درصد «زیاد» در کاهش مشکلات ترانزیتی مؤثر باشد. همچنین ۲۳٫۴ درصد نقش تکنالوژی را «متوسط» ارزیابی کرده‌اند. در مقابل، تنها ۷ درصد تأثیر آن را «کم» دانسته و ۲٫۶ درصد باور داشته‌اند که تکنالوژی هیچ تأثیری در حل مشکلات ترانزیتی ندارد.

به‌طور کلی، ۶۷ درصد پاسخ‌دهندگان نقش تکنالوژی را «زیاد» یا «بسیار زیاد» ارزیابی کرده‌اند؛ که بیانگر سطح بالای اعتماد فعالان اقتصادی به ظرفیت فناوری‌های نوین در بهبود مدیریت ترانزیت و تجارت است. این یافته در حالی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که نتایج جدول قبلی نشان داد که بخش بزرگی از پاسخ‌دهندگان یا از ابزارهای دیجیتالی استفاده نکرده‌اند و یا به آن دسترسی نداشته‌اند. بنابراین، میان میزان استفاده فعلی از تکنالوژی و باور به اثربخشی آن فاصله قابل ملاحظه‌ای وجود دارد.

این وضعیت نشان می‌دهد که مشکل اصلی احتمالاً در نبود زیرساخت‌ها، دسترسی محدود و ظرفیت‌های فنی نهفته است، نه در عدم پذیرش فناوری از سوی فعالان اقتصادی. از دیدگاه پاسخ‌دهندگان، توسعه سیستم‌های دیجیتالی گمرکی، رهگیری الکترونیکی محموله‌ها، تبادل دیجیتالی اسناد تجارتي و استفاده از ابزارهای هوشمند مدیریت زنجیره تأمین می‌تواند بخشی از مشکلات ناشی از تأخیرها، بی‌نظمی‌های مرزی و عدم هماهنگی در روند ترانزیت را کاهش دهد.

در مجموع، یافته‌های این بخش نشان می‌دهد که اگرچه سطح استفاده عملی از فناوری در بخش تجارت و ترانزیت افغانستان هنوز پایین است، اما زمینه پذیرش و حمایت از برنامه‌های دیجیتالی‌سازی در میان فعالان اقتصادی به طور گسترده وجود دارد. این امر می‌تواند فرصت مناسبی برای سیاست‌گذاران فراهم سازد تا از طریق سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های دیجیتالی و توسعه خدمات الکترونیکی تجارتي، بخشی از آسیب‌پذیری‌های ترانزیتی کشور را کاهش دهند.

۴. مناقشه

یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که وابستگی ترانزیتی افغانستان به تعداد محدودی از مسیرهای تجارتي، به‌ویژه مسیرهای مرتبط با پاکستان، یکی از عوامل اصلی آسیب‌پذیری تجارت خارجی کشور است. این نتیجه با یافته‌های (Michael L. Faye, John W. McArthur, et al., 2004) و

(United Nations Conference on Trade and Development, 2021) همخوانی دارد که وابستگی کشورهای محاط به خشکه به مسیرهای محدود ترانزیتی را عامل افزایش خطرات تجارتی و اقتصادی دانسته اند.

نتایج تحقیق حاضر همچنین نشان داد که بسته شدن مرز منجر به کاهش حجم تجارت، افزایش هزینه های حمل و نقل و بروز تأخیرهای طولانی در انتقال کالا شده است. این یافته با نتایج (Nuno Limao & Anthony J. Venables, 2001) و (World Bank, 2019) مطابقت دارد که نقش محدودیت های ترانزیتی و ضعف اتصال منطقه ای را در افزایش هزینه های تجارت برجسته ساخته اند. با این حال، یافته های میدانی این تحقیق نشان می دهد که شدت تأثیرات در افغانستان فراتر از افزایش هزینه ها بوده و در برخی موارد به توقف کامل فعالیت تجارتی، از دست رفتن سرمایه در گردش و فاسد شدن محصولات صادراتی نیز انجامیده است.

در زمینه مسیرهای جایگزین، نتایج نشان داد که هرچند بخشی از تاجران از مسیرهای ایران و آسیای میانه استفاده کرده اند، اما سطح رضایت از این مسیرها پایین بوده است. این یافته با ارزیابی های (Asian Development Bank, 2021) و (World Bank, 2020) همخوانی دارد که مسیرهای بدیل را از منظر راهبردی مهم می دانند، اما به هزینه های بالاتر و محدودیت های عملیاتی آنها نیز اشاره کرده اند. مصاحبه های انجام شده در این تحقیق نشان داد که افزایش قابل ملاحظه هزینه های حمل و نقل و کاهش قدرت رقابت در بازارهای منطقه ای از مهم ترین عوامل ناراضی تاجران بوده است.

یکی از تفاوت های اصلی این تحقیق با مطالعات پیشین، استفاده از داده های میدانی حاصل از پرسشنامه و مصاحبه با فعالان اقتصادی است. در حالی که اکثر مطالعات قبلی بر تحلیل های کلان، گزارش های نهادهای و داده های ثانوی متکی بوده اند، تحقیق حاضر تلاش کرده است پیامدهای اختلالات ترانزیتی را از دیدگاه مستقیم تاجران، شرکت های حمل و نقل و فعالان تدارکاتی بررسی نماید. این رویکرد امکان درک بهتر پیامدهایی مانند توقف فعالیت تجارتی، محدودیت سرمایه در گردش، کاهش توان رقابتی و مشکلات عملی استفاده از مسیرهای بدیل را فراهم ساخته است. همچنین یافته ها نشان داد که استفاده از فناوری های دیجیتال در مدیریت تجارت و ترانزیت هنوز محدود است؛ با وجود آنکه اکثریت پاسخ دهندگان معتقد بودند دیجیتالی سازی خدمات گمرکی،

ردیابی محموله‌ها و استفاده از سیستم های هوشمند می تواند بخشی از مشکلات ترانزیتی را کاهش دهد. این موضوع یکی از ابعاد کمتر بررسی شده در مطالعات پیشین بوده و می تواند به عنوان یک حوزه مهم برای سیاست گذاری و تحقیقات آینده مطرح گردد.

با توجه به یافته های تحقیق، مطالعات آینده می توانند تأثیر اقتصادی مسیرهای مختلف ترانزیتی افغانستان را به صورت مقایسه ای بررسی نموده، هزینه و زمان انتقال کالا را در دهلیزهای مختلف منطقه ای ارزیابی کنند و نقش فناوری های دیجیتال را در افزایش تاب آوری ترانزیتی کشور مورد مطالعه قرار دهند. همچنین انجام تحقیقات گسترده تر با حجم نمونه بزرگ تر و پوشش ولایات مختلف افغانستان می تواند به تعمیم بهتر نتایج کمک نماید.

۵. نتیجه گیری

این تحقیق با هدف بررسی آسیب پذیری ترانزیتی افغانستان در برابر اختلالات مرزی با پاکستان و تحلیل پیامدهای آن بر فعالیت های تجارتی انجام شد. یافته ها نشان داد که پیش از بسته شدن مرز، بخش قابل توجهی از پاسخ دهندگان از مسیرهای تورخم و اسلام قلعه استفاده می کردند که بیانگر تمرکز تجارت خارجی افغانستان بر تعداد محدودی از مسیرهای ترانزیتی است. این موضوع نشان می دهد که تجارت کشور در برابر اختلالات مرزی و سیاسی از سطح بالایی از آسیب پذیری برخوردار است.

نتایج تحقیق نشان داد که بسته شدن مرز تأثیر مستقیم بر حجم تجارت داشته است؛ به گونه ای که بخشی از پاسخ دهندگان توقف کامل فعالیت تجارتی و تعداد بیشتری کاهش محسوس حجم تجارت را گزارش کرده اند. همچنین افزایش هزینه های حمل و نقل، طولانی شدن زمان انتقال کالا و بروز خساراتی مانند فاسد شدن محصولات، جریمه های اضافی، از دست رفتن قرارداد های تجارتی و کاهش درآمد از مهم ترین پیامدهای این اختلالات بوده است.

یافته ها همچنین نشان داد که هرچند بخشی از تاجران به استفاده از مسیرهای جایگزین از طریق ایران و آسیای میانه روی آورده اند، اما سطح رضایت از این مسیرها نسبتاً پایین بوده است.

هزینه های بلند، زمان بیشتر انتقال و محدودیت های عملیاتی از مهم ترین عوامل این نارضایتی عنوان شده اند. بنابراین، مسیرهای بدیل موجود هنوز نتوانسته اند به عنوان جایگزین کامل و پایدار برای مسیرهای سنتی عمل نمایند.

تحقیق حاضر همچنین نشان داد که استفاده از فناوری‌های نوین در مدیریت ترانزیت و تجارت هنوز محدود است، اما اکثریت پاسخ دهندگان باور دارند که دیجیتالی سازی خدمات گمرکی، سیستم‌های ردیابی و سایر ابزارهای هوشمند می‌تواند در کاهش بخشی از مشکلات ترانزیتی مؤثر باشد.

در مجموع، نتایج تحقیق نشان می‌دهد که آسیب پذیری ترانزیتی افغانستان صرفاً ناشی از بسته شدن مقطعی مرزها نیست، بلکه ریشه در وابستگی ساختاری به تعداد محدودی از مسیرهای ترانزیتی دارد. از این رو، تنوع بخشی مسیرهای ترانزیتی، تقویت همکاری های منطقه‌ای، بهبود زیرساخت های حمل و نقل و گسترش استفاده از فناوری‌های دیجیتالی از مهم ترین راهکارهای کاهش آسیب پذیری و افزایش تاب آوری تجارت خارجی افغانستان به شمار می‌روند.

۶. پیشنهادات

با در نظر گرفتن یافته های تحقیق، پیشنهادات ذیل به خاطر کاهش آسیب پذیری ترانزیتی افغانستان پیشنهاد میشود:

۱. تنوع بخشی به مسیر های ترانزیتی: امارت اسلامی افغانستان باید به صورت استراتژیک توسعه و استفاده از مسیر های جایگزین (به خصوص مسیر های غربی و شمالی) را تقویت نماید تا وابستگی به یک یا دو مسیر خاص کم گردد.
۲. تقویت همکاری های منطقه ای: ایجاد و تقویت توافقات ترانزیتی دو جانبه و چند جانبه با کشور های منطقه، خصوصاً در زمینه تسهیل عبور و مرور اجناس، میتواند ثبات بیشتری در تجارت خارجی افغانستان ایجاد کند.
۳. بهبود زیربنای ترانزیتی: سرمایه گذاری در توسعه و انکشاف بنادر، خطوط آهن، سرک ها و تاسیسات ذخیره سازی (مخصوصاً سردخانه ها) می تواند زمان و مصارف انتقال اجناس را کم کند و از خسارات ناشی از تاخیر جلوگیری کند.
۴. دیجیتالی سازی سیستم های گمرکی و ترانزیتی: ایجاد سیستم های دیجیتالی گمرکی، ردیابی اجناس و مدیریت هوشمند راه ها می تواند به کاهش فساد، افزایش سرعت خدمات و بهبود شفافیت کمک کند. توأم با آن، آموزش تاجران برای استفاده از این سیستم ها ضروری است.
۵. حمایت مالی از تجار: تشکیل میکانیزم های حمایتی مانند تسهیلات مالی جبران قسمتی از خسارات می تواند توانایی تاجران را در رویارویی با شوک های ترانزیتی افزایش دهد.

۶. بهبود مدیریت گمرکات: کاهش بروکراسی، افزایش ساعات کاری و نظارت موثر بر عملکرد گمرکات می تواند نقش مهمی در کاهش تاخیر ها و مصارف اضافی داشته باشد.

References

- ADB. (2017). *Afghanistan Transport Sector Plan (2017–2036)*. Manila: Asian Development Bank. Retrieved from <https://www.adb.org/documents/afg-transport-plan-update-2017-2036>
- Bank, W. (2019). *World development report 2019: The changing nature of work*. Washington, DC: World Bank Publications. Retrieved from <https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2019>
- Bank, W. (2020). *Trading for development in the age of global value chains*. Washington, DC: World Bank Publications. Retrieved from <https://www.worldbank.org/en/publication/wdr2020>
- Faye, M. L., McArthur, J. W., Sachs, J. D., & Snow, T. (2004). The challenges facing landlocked developing countries. *Journal of Human Development*, 31–68. doi:10.1080/14649880310001660201
- Haidari, M. N., & Kotwal, U. (2025). Exploring trade, transit challenges and opportunities in the Afghanistan–Pakistan trade corridor: A comprehensive analysis. *Business Review and Case Studies*, 218-229. Retrieved from <https://doi.org/10.17358/brcs.6.2.218>
- MOIC. (2018). *National export strategy of Afghanistan*. Kabul, Afghanistan: Ministry of Industry and Commerce. Retrieved from <https://www.afghanembassy.ca/publications/afghanistan-s-national-export-strategy.html>
- MOIC. (2019). *Afghanistan National Trade Policy*. Kabul, Afghanistan: Ministry of Industry and Commerce of Afghanistan. Retrieved from <https://moci.gov.af/>

- N. lemao and A.J. Venables. (2001). *Infrastructure, geographical disadvantage and transport costs*. Washigton, DC: World Bank Economic Review. Retrieved from <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/43714eab-d8ca-5d65-a1b9-f749a3c010ee/content>
- Pacific, U. N. (2019). *Promoting connectivity and reducing trade costs for landlocked developing countries*. Bangkok: UN ESCAP. Retrieved from <https://www.unescap.org>
- Raballand, G. (2003). *Determinants of the negative impact of being landlocked on trade*. Washington, DC: World Bank Policy Research Working Paper. Retrieved from <https://documents1.worldbank.org/curated/en/289461468016849336/pdf/wps4335.pdf>
- Shah, S. S. (2018). Post-2010 Afghanistan–Pakistan’s transit trade: Implications of legal and illegal endeavours. *Journal of Education Culture and Society*, 9(2), 248–258. Retrieved from <https://doi.org/10.15503/jecs20182.248.258>
- UNCTAD. (2021). *The least developed countries report 2021: The least developed countries in the post-COVID world*. Geneva, Switzarland: United Nations Conference on Trade and Development. Retrieved from https://unctad.org/system/files/official-document/ldc2021_en.pdf
- WTO. (2021). *Trade facilitation agreement and transit of landlocked countries*. Geneva, Switzerland: WTO. Retrieved from <https://www.wto.org>
- WTO. (2022). *World trade statistical review 2022*. Geneva, Switzerland: World Trade Organization. Retrieved from <https://www.wto.org>