THE JOURNAL OF
MACRO AND STRATEGIC POLICIES

Institute for Strategic Research

Research Paper

Macro and Strategic Policies | Year 2026 | Vol. 14 | Iss. 55 | Pages: 455–479

Scenario Planning of Regional Development with an Emphasis on Creating a New East-West Road through Afghanistan

Hamid Azizi[1], Ali Asghar Pourezzat[2], Vahid Mahmoudi[3*], Mohammad Mahdi Zolfagharzadeh[4]

1.Ph.D. Student in Public Administration- Development, Faculty of Public Administration & Organizational Sciences,College of Management, University of Tehran, Tehran, Iran.
2.Professor, Faculty of Public Administration & Organizational Sciences, College of Management, University of Tehran, Tehran, Iran.
3*.Professor, Faculty of Accounting and Finance, College of Management, University of Tehran, Tehran, Iran.
4.Associate Professor. Faculty of Public Administration & Organizational Sciences, College of Management, University of Tehran, Tehran, Iran

ARTICLE INFO

Article History:
Received: 22 November 2025
Revised: 17 September 2026
Accepted: 18 September 2026
Published: 23 September 2026

Keywords:
Belt and Road Initiative (BRI), regional development, Silk Road, Wakhan Corridor, regional cooperation, Afghanistan.

ABSTRACT

Contemporary development theories emphasize regional cooperation and connectivity as drivers of national development. However, existing Belt and Road Initiative (BRI) corridors, particularly the China–Pakistan Economic Corridor (CPEC) and Central Asian routes, bypass Afghanistan and Iran, disregarding their historical positions and geographical advantages. This study identifies key drivers and strategic uncertainties and develops scenarios for regional development through a new East–West Road across Afghanistan. Employing an exploratory futures studies approach, it integrates the Delphi method, cross-impact analysis using MICMAC, and scenario development based on the GBN method. The findings identify "sustainable security" and "effective regional cooperation through Afghanistan" as the two key drivers and strategic uncertainties shaping four scenarios: "Golden Belt", "Qaf Fortress", "Vicious Circle" and "Protected Areas". The absence of either factor, or both, produces scenarios characterized by instability, isolation, economic and security crises, and weakened national sovereignty in Afghanistan. Conversely, the "Golden Belt" scenario combines sustainable security and regional cooperation, enabling Afghanistan to revive its territorial advantages and become a hub for regional cooperation. Introducing the concept of "revitalizing territorial advantages," the study proposes a seventh BRI road through Afghanistan's Wakhan Corridor, directly connecting China to Middle East, as a strategy for Afghanistan's and the region's development, transit diversification, and greater trade resilience. The results indicate that sustainable development depends more on the quality of regional cooperation and countries' positions within connectivity networks than on transit infrastructure alone. Furthermore, Afghanistan's connection to the BRI through a secondary route represents more of threats than opportunities.

* Corresponding author: Vahid Mahmoudi. Email: vmahmodi@ut.ac.ir

Citation: Azizi, H., Pourezzat, A. A., Mahmoudi, V. & Zolfagharzadeh, M. M. (2026). Scenario Planning of Regional Development with an Emphasis on Creating a New East-West Road through Afghanistan. Quarterly Journal of The Macro and Strategic Policies, 14(55), 455–479. https://doi.org/10.30507/jmsp.2026.561292.2867

Extended Abstract

Introduction

The contemporary development literature increasingly emphasizes regional cooperation and connectivity as essential prerequisites for economic development, particularly for landlocked and geographically isolated states. The Belt and Road Initiative (BRI), presented as a revival of the historic Silk Road, was designed to enhance regional connectivity and cooperation across Eurasia. However, the actual routing of the BRI, specifically the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) and the China-Central Asia-West Asia Economic corridor (CCWAEC) has systematically bypassed and marginalized both Afghanistan and Iran. This stands in contrast to the historical Silk Road, which traversed Afghan territory (Badakhshan, Takharestan, Balkh, Kabul, Helmand, Herat) and Iranian cities (Nishapur, Sistan, Rey, Ecbatana) before reaching Baghdad. The BRI's current routes thus ignore the strategic position, historical role, and national interests of these two countries. The Middle East and Central Asia have suffered from prolonged underdevelopment, rooted in rentier state models and fragmented economic geographies, with limited intra-regional trade and cooperation identified as key obstacles to long-term growth. Afghanistan, in particular, has experienced over half a century of foreign invasions, civil wars, and widespread insecurity, which have destroyed its infrastructure and impeded its natural development path. Despite extensive research on the Belt and Road Initiative (BRI), no study was identified that proposes more efficient and effective alternative corridors beyond the six officially designated BRI routes or examines and proposes effective ways to connect Afghanistan to the initiative. Furthermore, no research was found examining the potential threats associated with Afghanistan's subsidiary connection to the BRI, particularly in contrast to its historical and strategic position along the ancient Silk Road. An examination of the region's historical background suggests that ancient trade and transportation routes, later collectively known as the Silk Road, were among the fundamental drivers of its civilization, prosperity, and development. Historical studies indicate that the decline and eventual disruption of these international trade routes coincided with the onset of prolonged periods of crisis, underdevelopment, and the region's diminishing role in global development. Therefore, reconsidering and restoring this lost strategic advantage appears essential to revitalizing the region's economic prosperity and development.

Methodology

This study employs an exploratory futures studies approach, combining the Delphi method, cross-impact analysis via MICMAC software, and scenario writing using the Global Business Network (GBN) method. The research is applied in nature and utilizes a mixed-methods design. Initially, 160 factors were extracted through literature review and unstructured expert interviews, and then categorized within a PESTEL framework into 23 main factors. The validity and convergence of expert opinions were assessed using Friedman, Kendall, and Wilcoxon tests. A panel of 18 experts participated, including doctoral students and graduates in futures studies, economics, and regional development; university professors; and political-economic and diplomatic officials with relevant expertise. The structural relationships among variables were analyzed using MICMAC, and key drivers were identified based on importance and uncertainty, leading to the formation of a scenario matrix and four distinct scenarios. The Delphi process was conducted in two rounds. In the first round, 18 experts evaluated 23 factors on a five-point Likert scale, and the Content Validity Ratio (CVR) confirmed content validity. The Friedman test showed a significant difference among factors ($p < 0.001$), indicating that some factors are more important than others. In the second round, Kendall's coefficient of concordance (W) was 0.703, demonstrating strong consensus among experts and a shift toward political, governance, and geopolitical factors. The MICMAC analysis classified factors into four quadrants: strategic (high influence and high dependence), driving (high influence, low dependence), independent (low influence, low dependence), and output (low influence, high dependence). Sensitivity analysis using a leave-one-out approach confirmed the stability of the results, with the positions of key drivers (security and regional cooperation) remaining stable under ±20 percent perturbations.

Results and Discussion

The findings reveal that "sustainable security in Afghanistan" (importance 9.4, uncertainty 8.7) and "regional cooperation through Afghanistan" (importance 8.5, uncertainty 8.3) are the two most critical drivers of Afghanistan's development, regional cooperation, and ultimately regional development. The Friedman test results indicate that regional cooperation, security and its sustainability, social justice, regional competitions, global competitions, nation-building, political stability, and legal/policy frameworks are the highest-ranked factors. Notably, the ranking

shows that regional countries' will—as the main external factor for regional cooperation through Afghanistan—is the most important factor, while sustainable security in Afghanistan is the most important internal factor. Until social justice is ensured in Afghanistan, the country's internal and external challenges will persist, reinforcing the approach of excluding Afghanistan from regional projects and maintaining high risk levels. The scenario matrix, formed by combining the two key drivers (security and regional cooperation), yielded four scenarios: "Golden Belt", "Qaf Fortress", "Vicious Circle" and "Protected Areas". The "Golden Belt" scenario represents the desirable future (2030–2035) in which both internal security and regional cooperation are high. In this scenario, Afghanistan transforms from a geopolitical deadlock into a focal point of regional trade and cooperation. The scenario unfolds in three phases: (1) 2020-2026: the Taliban government's consolidation, with China, Iran, and regional countries engaging economically, including railway connections, electricity contracts, the TAPI gas pipeline, CASA-1000, and a rail link from Uzbekistan to Pakistan via Afghanistan; (2) 2026-2028: infrastructural integration and confidence-building, with the Wakhan corridor, Khaf-Herat railway, and multiple corridors transforming Afghanistan into a key link in regional supply chains; (3) 2028-2035: economic growth and political stabilization, with the direct China-Afghanistan route through Wakhan reducing trade costs, increasing employment and per capita income, and Iran achieving its Seventh Plan objectives. The "Qaf Fortress" scenario depicts high internal security but weak regional cooperation, resulting in an isolated, poor, and closed state reminiscent of the previous Taliban regime (1996-2001), Saddam's Iraq, or North Korea. In this scenario, Iran and Afghanistan remain isolated from regional initiatives, and threats from the Central Asia route and the Zangezur corridor intensify. The "Vicious Circle" scenario combines low security and weak regional cooperation, perpetuating Afghanistan's contemporary history of instability and collapse (similar to the experiences of the communist regime 1978-1992 and the mujahideen 1992-1996). The "Protected Areas" scenario combines low internal security with high demand for regional cooperation, leading to the fragmentation of Afghanistan into separate "secure islands" controlled by armed groups and insurgents under the influence of foreign countries, with the relative survival of trade routes alongside weakening national sovereignty and creeping disintegration, a pattern observable during the 2001-2021 republic era. The findings challenge the common assumption that existing BRI routes (CPEC and CCWAEC) promote regional cooperation and development. Instead, these routes ignore Afghanistan's and Iran's civilizational and historical position, national interests, and geographical location, leading to increased geopolitical competition, uncertainty, and divergence. The study also refines dependency theory by demonstrating that reliance on global powers has not produced sustainable development for Afghanistan but has perpetuated crises. Moreover, mere connection via a secondary route to China would reduce Afghanistan to an exporter of raw materials and Natural Resources, also an importer of final goods, resulting in a weak and consumption-based economy.

Conclusion

This research, grounded in geoeconomics and new regionalism theories, concludes that regional development is more dependent on the quality and structure of regional cooperation than on transit infrastructure. The two key drivers (sustainable security and regional cooperation through Afghanistan) are the most important and uncertain factors, and other geopolitical, economic, political, security, and cultural factors are contingent upon them. Afghanistan's escape from crisis, long-term stability, and economic growth depend on achieving both internal "sustainable security" and effective "regional cooperation". The "Golden Belt" scenario demonstrates Afghanistan's potential to become a center for facilitating regional development, transforming the country from a crisis-stricken aid recipient into an active connector and regional link. The study identifies important exceptions: in the "Qaf Fortress" scenario, contrary to the assumption of Afghanistan's current ruling regime, security alone does not guarantee development, revealing the limitations of security-centric models. In the "Protected Areas" scenario, demand for regional cooperation without sufficient security can lead to weakened national sovereignty, intensified security crises, destructive foreign influence, and fragmentation. These findings align with Yang et al. (2020), who showed that even connection to the BRI or regional cooperation approaches without assessing various dimensions can harm countries. The exclusion of Afghanistan from the main BRI route effectively closes the path to development for the country, while the Central Asia route, intensifies regional competition and, combined with insecurity in Afghanistan, sets the stage for the "Vicious Circle" scenario. The study also refines dependency theory: the presence or connection with superpowers has not produced sustainable development for Afghanistan but has perpetuated crises. Development is a regional concept that, considering domestic potentials and advantages, requires active foreign diplomacy to create shared interests, convergence, and regional cooperation. Since the research results showed that regional competitions and relations

have a greater impact on development than global ones, regional diplomacy and focusing on regional countries with smaller shares in global exchanges can yield greater development benefits. The tenth clause of the General Policies of Iran's Seventh Development Plan emphasizes activating geographical-political advantages and transforming Iran into a center for trade, energy, communication, and transportation. The Winter 2026 war demonstrated that exclusive focus on a sea-based economy, despite its benefits, exposes Iran's strategic vulnerability in connecting to allies, economy, foreign policy, supply chains, and essential goods during crises. Given the naval power of rivals in the Indian Ocean and their control over Iran's maritime traffic, Iran must diversify its short, cost-effective, and secure land routes. Neither CPEC nor the Central Asia route (CCWAEC) can meet this strategic need; the latter, through the Zangezur Corridor, is inherently bypassing and exclude Iran, while CPEC, given Pakistan's political conditions and Threats from armed groups, reproduces a risk similar to the Persian Gulf and Arabian Sea. The study recommends that China, to reduce the geopolitical risk of existing routes, should launch alternative routes in the volatile Middle East region. Excluding Afghanistan and Iran from regional economic, political, security, and trade equations not only fails to serve any country's interests but also intensifies military, political, and security costs and threats for regional countries. Iran, to reduce sanctions and establish secure land connections with its Asian allies, needs to use Afghan territory. The CPEC and Central Asia routes, designed to bypass Iran, can not only thwart the Seventh Development Plan's objectives but also cause gaps and strained relations with neighboring countries. Iran's effort to create a seventh route within the BRI framework (directly connecting China through Afghanistan to Iran) would neutralize challenges and fulfill the Seventh Development Plan's objectives. Afghanistan, to escape the cycle of crises and link its security and economic prosperity to neighboring countries' interests, should seek to revive the historic Silk Road from Wakhan toward central Afghanistan and then Iran. The study proposes a seventh route that must enter Afghanistan through Wakhan and necessarily pass through central Afghanistan; crossing through the northern or southern line would create other challenges for Afghanistan, which will be examined in separate studies. The map presented in the study illustrates the six current BRI routes (in black) and the proposed route (in green) for direct connection of China through Afghanistan to Iran and West Asia.

Keywords: Belt and Road Initiative (BRI), regional development, Silk Road, Wakhan Corridor, regional cooperation, Afghanistan.

فصلنامه علمی
سیاست‌های راهبردی و کلان
پژوهشکده تحقیقات راهبردی

مقاله پژوهشی

سیاست‌های راهبردی و کلان | سال ۱۴۰۵ | دوره ۱۴ | شماره ۵۵ | صفحات: ۴۵۵–۴۷۹

سناریوپردازی توسعه منطقه ای با تاکید بر ایجاد راه جدید شرق–غرب از مسیر افغانستان

حمید عزیزی[۱]، علی اصغر پورعزت[۲]، وحید محمودی*[۳]، محمدمهدی ذوالفقارزاده[۴]

۱. دانشجوي دكتري، مديريت دولتی گرايش مديريت تطبيقی و توسعه، گروه خط مشی گذاري و اداره امور عمومی، دانشكده مديريت دولتی و علوم سازمانی، دانشكدگان مديريت، دانشگاه تهران، تهران، ايران.

۲. استاد دانشكده مديريت دولتی و علوم سازمانی، دانشكدگان مديريت، دانشگاه تهران، تهران، ايران.

۳*. استاد دانشكده حسابداري و علوم مالی، دانشكدگان مديريت، دانشگاه تهران، تهران، ايران.

۴. دانشيار دانشكده مديريت دولتی و علوم سازمانی، دانشكدگان مديريت، دانشگاه تهران، تهران، ايران.

اطلاعات مقاله

سابقه مقاله:
تاریخ دریافت: ۱ آذر ۱۴۰۴
تاریخ بازنگری: ۲۶ شهریور ۱۴۰۵
تاریخ پذیرش: ۲۷ شهریور ۱۴۰۵
تاریخ انتشار: ۱ مهر ۱۴۰۵

کلیدواژه‌ها:
ابتکار کمربند و جاده، توسعه منطقه‌ای، جاده ابریشم، کریدور واخان، همکاری منطقه‌ای، افغانستان.

چکیده

نظریه‌های معاصر توسعه بر نقش همکاری و اتصال منطقه‌ای در توسعه کشورها تأکید دارند. بااین‌حال، مسیرهای کنونی ابتکار کمربند و جاده(BRI)، به‌ویژه کریدورهای سی‌پک و آسیای مرکزی، با دور زدن افغانستان و ایران، جایگاه تاریخی و مزیت‌های جغرافیایی این دو کشور را نادیده می‌گیرند. پژوهش حاضر با هدف شناسایی پیشران‌های کلیدی و عدم‌قطعیت‌های راهبردی و تدوین سناریوهای آینده توسعه منطقه‌ای از طریق ایجاد مسیر جدید شرق_غرب از افغانستان انجام شده است. این پژوهش با رویکرد آینده‌پژوهی اکتشافی و ترکیب روش دلفی، تحلیل اثرات متقاطع با نرم‌افزار MICMAC و سناریونویسی به روش GBN انجام شد. یافته‌ها نشان داد که «امنیت پایدار» و «همکاری مؤثر منطقه‌ای از طریق افغانستان» دو پیشران کلیدی و عدم‌قطعیت راهبردی هستند که چهار سناریوی «کمربند طلایی»، «قلعه قاف»، «دور باطل» و «مناطق حفاظت‌شده» را می‌سازند. فقدان هم‌زمان یا عدم تحقق یکی از دوعامل، سناریوهایی از بی‌ثباتی، انزوا، بحران‌های اقتصادی و امنیتی و تضعیف حاکمیت ملی را رقم می‌زند. در مقابل، سناریوی «کمربند طلایی» با هم‌افزایی امنیت پایدار و همکاری منطقه‌ای، زمینه احیای مزیت‌های سرزمینی افغانستان و تبدیل آن به کانون مبادلات منطقه‌ای را فراهم می‌سازد. پژوهش با طرح مفهوم «احیای مزیت‌های سرزمینی»، ایجاد مسیر هفتم BRI از طریق کریدور واخان برای اتصال مستقیم چین به ایران را راهبردی برای توسعه‌ی افغانستان، منطقه، تنوع‌بخشی ترانزیتی و افزایش تاب‌آوری تجاری پیشنهاد می‌کند. نتایج نشان می‌دهند توسعه پایدار بیش از زیرساخت‌های ترانزیتی، به کیفیت همکاری منطقه‌ای و جایگاه کشورها در شبکه‌های اتصال وابسته است و اتصال افغانستان به BRI از طریق مسیر فرعی، بیش از فرصت، تهدید به شمار می‌آید.

* نویسنده مسئول: وحید محمودی. ایمیل: vmahmodi@ut.ac.ir

استناد: عزیزی، حمید، پورعزت، علی اصغر، محمودی، وحید و ذوالفقارزاده، محمدمهدی. (۱۴۰۵). سناریوپردازی توسعه منطقه ای با تاکید بر ایجاد راه جدید شرق_غرب از مسیر افغانستان. سیاست‌های راهبردی و کلان، ۱۴(۵۵)، ۴۵۵–۴۷۹.
https://doi.org/۱۰.۳۰۵۰۷/jmsp.۲۸۶۷.۵۶۱۲۹۲.۲۰۲۶

مقدمه

منطقه خاورمیانه در آغاز هزاره سوم، منطقه‌ای بشدت عقب مانده تلقی می‌شود. بیشتر از نصف بنگاه‌ها در خاورمیانه مانع بزرگ در برابر خود را دسترسی محدود به برق، ارتباطات راه دور یا حمل و نقل می‌دانند(۱۸). تولید ناخالص داخلی پایین، نرخ تورم دو رقمی و همچنین خصوصیات جوامع استعماری و پسااستعماری، نزدیکی به سایر مناطق در حال توسعه، میدان سابق جنگ سرد و راهبردهای توسعه قطبی‌شده تماما نشان از عقب‌ماندگی آن دارد(۲۵). اما در جهان باستان، این منطقه به دلیل موقعیت مکانی و اهمیت اقتصادی، فرهنگی و سیاسی آن میزبان جاده ابریشم بوده و جایگاه مهمی در تجارت جهانی داشت(۴۴). در طی این مسیر نه تنها کالا، بلکه مجموعه متنوعی از عوامل مادی، فرهنگی، بیولوژیکی و فناوری در سراسر اورآسیا و آفریقا منتقل می‌شد(۸). این دوگانگی میان «جایگاه و کارکرد تاریخی» و «عقب‌ماندگی کنونی» ضرورت بازاندیشی استراتژی‌های توسعه در منطقه را برجسته می‌سازد.

تغییر الگوی تجارت جهانی و کشف مسیرهای دریایی جدید توسط جستجوگران اروپایی منجر به افول جاده ابریشم و کاهش چشمگیر نقش خاورمیانه و آسیای مرکزی در تجارت جهانی شد(۷). با افول جاده ابریشم، دوران بحران و عقب‌ماندگی در این منطقه آغاز شد. در دوران معاصر نیز برنامه‌های توسعه همواره در این منطقه یا با شکست مواجه شده یا اینکه بهره‌وری بسیار پایینی داشته‌اند(۴۴). پژوهش‌ها نشان داد که ریشه‌ی ناکامی‌های بلندمدت این منطقه در مدل متمرکز رانتی و گسست جغرافیای اقتصادی درون‌منطقه‌ای است(۲۳)، عدم تجارت و همکاری منطقه‌ای یکی از موانع کلیدی رشد اقتصادی در منطقه است و بدون بازارها و همکاری منطقه‌ای، توسعه بلندمدت امکان‌پذیر نیست(۲۱). بنابراین، برای برون‌رفت منطقه از بحران‌ها و تله‌های توسعه‌نیافتگی براساس موقعیت و سابقه‌ی تاریخی آن، لزوم ادغام و احیاء تجارت درون‌منطقه‌ای در مرحله اول و سپس ایجاد ارتباط با شرکای اصلی اقتصاد جهانی ضروری است.

ابتکار کمربند و جاده[1] چین بعنوان بزرگترین ابرپروژه ادغام اورآسیا، با انکار جنبه تاریخی و جغرافیایی جاده ابریشم بعنوان محور تجارت و ادغام جهان باستان، طوری طراحی شده است که مسیرهای مختلف آن عملا ایران و افغانستان را دور زده و آنها را با وجود موقعیت ممتاز جغرافیایی، نادیده گرفته است. مسیرهای پیش‌بینی‌شده‌ی این ابتکار در منطقه (مسیر چین_آسیای مرکزی_غرب آسیا و مسیر چین_پاکستان یا سی‌پک[2])(۴)، عملا به تهدیدی برای نقش، جایگاه و منافع ایران و افغانستان به شمار می‌رود که می‌تواند سرآغاز تنش‌ها و چالش‌های جدید برای منطقه بوده و اهداف توسعه‌ای این کشورها را با ناکامی مواجه کند و به گفته والانسی، تلاش‌های ایران برای کاهش اثرات تحریم‌ها را ناکام و بیشترین مزیت را در اختیار رقبای منطقه‌ای آن قرار می‌دهد(۴۲) که این خود می‌تواند زمینه‌ساز دوام توسعه‌نیافتگی و بازتولید و تشدید بحران‌ها در افغانستان، ایران و منطقه شود. آنچه امروز در حال انجام است، واقعیت‌های فردا را بوجود می‌آورد که سرنوشت آیندگان را بشدت تحت تاثیر قرار می‌دهد(۲۷). برای برون‌رفت یک کشور یا منطقه از بحران و رفتن آن بسمت توسعه، نهادها و سیاست‌ها باید با تاریخ و واقعیت‌های هرکشور یا منطقه سازگار طراحی شوند(۳۳). واقعیت تاریخی اینست که مسیر اصلی جاده ابریشم باستانی از ایالت سین‌کیانگ چین بسوی بدخشان، تخارستان و بلخ باستان و از آنجا بسوی بادغیس و هرات و سپس به نیشابور، ری و اکباتان رفته و از زاگرس و بابل عبور کرده و به بغداد می‌رسید(۴۰) و تجارت بصورت تاریخی توانسته بود شکوفایی باستانی آن را رقم بزند. اکنون با توجه به اینکه تهدیدات و محدودیت‌های توسعه‌ای مسیرهای فعلی ابتکار کمربند و جاده برای افغانستان و ایران شناسایی شده است، تاکنون پژوهشی درباره اتصال مستقیم افغانستان و ایران به چین صورت نگرفته است(۴۸).

به همین دلیل، ما به دنبال سناریوپردازی توسعه منطقه در قالب مسیر جدید شرق_غرب و اتصال مستقیم چین به افغانستان و ایران هستیم. تلاش داریم آینده‌های ممکن و محتمل پیشروی منطقه برای توسعه از طریق همکاری و ادغام منطقه‌ای را با تاکید بر ایجاد راه جدید شرق_غرب از مسیر افغانستان سناریوپردازی کرده و سناریوی مطلوب توسعه منطقه را براساس آن مشخص کنیم. هدف ما ارائه چارچوب استدلالی برای توسعه منطقه، بررسی گزینه‌ی مسیر بدیل و کاهش عدم قطعیت سیاستی برای ذی‌نفعان است. بر این اساس، سوال اصلی و فرعی پژوهش چنین مطرح می‌شود: سناریوی مطلوب توسعه منطقه (با تمرکز بر افغانستان و ایران) از طریق ایجاد راه جدید شرق_غرب از مسیر افغانستان کدام است؟ و راهکار اساسی برای خروج افغانستان از دور تسلسل بحران‌ها و حرکت بسمت توسعه کدام است؟ چه راهکار سیاستی می‌تواند مسئله‌ی تهدیدات کریدورهای موجود ابتکار کمربند و جاده را کاهش داده و افغانستان و ایران را از منافع این ابتکار بهره‌مند نماید؟

لازم به ذکر است که پژوهش‌های موجود مرتبط با ابتکار کمربند و جاده، منحصرا در مورد مسیرهای شش‌گانه اعلامی انجام شده‌اند. ما پژوهشی در رابطه با امکان‌سنجی یا پیشنهاد مسیرهای جدید نیافتیم. از این بابت، این پژوهش علاوه بر طرح عدم کفایت مسیرهای شش‌گانه ابتکار کمربند و جاده، باب جدیدی را برای بررسی امکان و موثریت مسیرهای ممکن دیگر می‌گشاید. از سویی دیگر، باتوجه به اینکه مسیرهای سی‌پک و آسیای میانه، افغانستان و ایران را از مسیر اصلی نادیده گرفته‌اند، این پژوهش خلأ مسیر بدیل برای این کشورها را نیز پر می‌کند. همچنین، پژوهشی در باب اثرات ادغام اقتصادی افغانستان در ابتکار کمربند و جاده یافت نشد، این پژوهش همچنین خلأ اثرات و چگونگی حضور افغانستان در ابتکار کمربند و جاده را نیز مرتفع می‌کند. و در نهایت،

1. Belt and Road Initiative (BRI)
2. China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)

این پژوهش، عوامل موثر بر توسعه، مخصوصا در افغانستان را برخلاف تفکرات موجود نیز به چالش می‌کشد.

۱. مبانی نظری و پیشینه تجربی

۱-۱. پیشینه پژوهش

پژوهش‌های صورت گرفته در مورد ابتکار کمربند و جاده نشان می‌دهد که این ابتکار می‌تواند از طریق توسعه زیرساخت‌ها، افزایش تجارت و تقویت اتصال منطقه‌ای بر فرآیندهای توسعه اقتصادی کشورهای مشارکت‌کننده اثرگذار باشد. با این وجود، درباره اثرات ادغام ابتکار کمربند و جاده در ساختار اقتصادی افغانستان، مطالعات محدودی وجود دارد(۴۸). از سویی دیگر، کنز و لوکار نشان می‌دهند که ضعف ظرفیت صنعتی و ساختارهای نهادی و اجتماعی افغانستان از موانع برجسته توسعه اقتصادی در افغانستان است(۱۶). بنابراین، چگونگی و میزان بهره‌مندی افغانستان از شبکه‌های جدید اتصال منطقه‌ای همچنان نیازمند بررسی جدی می‌باشد.

کریستین بیان می‌دارد که ابتکار کمربند و جاده نه تنها توسعه اقتصادی عظیمی را برای ساختار اقتصاد چین، بلکه رونق اقتصادی کشورهای مختلف را نیز ارتقاء داده، مبادلات سیاسی بین کشورها را تقویت می‌کند و سهم بزرگی در ساخت تمدن جهانی دارد(۸) و دولت‌های آسیای میانه به تدریج درحال درک اهمیت زیرساخت‌سازی بوده و سیاست‌های ترجیحی فعالانه‌ای را برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی در بخش زیرساخت‌های حمل و نقل دنبال می‌کنند(۶). این درحالی است که طبق پژوهش برسنف و همکاران، منافع مالی و توسعه پایدار بوسیله سه کریدور با هزینه‌های کم ترانزیت یک پتانسیل خوب است تا این مسیرها نسبت به مسیر دریایی دارای مزیت بالاتری باشند(۵). همچنین وانگ و همکاران به این نتیجه رسیدند که: زیرساخت‌های حمل و نقل نقش مثبتی در ارتقای رشد اقتصادی در کشورهای عضو طرح کمربند و جاده دارد(۴۳). در همین راستا، ما شنگنان دریافت که: این طرح تاثیر قوی و مثبتی بر رشد اقتصادی کشورهای عضو دارد که درآمد سرانه محلی را ۵.۴ درصد افزایش داده و اثرات رشد آن در طول زمان افزایش می‌یابد و قوی‌ترین تاثیرات پس از ۲ سال مشارکت ظاهر می‌شود. در کشورهایی که سطح توسعه اقتصادی نسبتا پایین است، همکاری و ادغام جنوب_جنوب با هدف اتصال متقابل، پتانسیل بالایی برای ارتقای رشد اقتصادی محلی از طریق تجارت و سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی دارد(۱۹). در ادامه دی سویرس و همکاران نیز به این نتیجه رسیدند که: طرح کمربند و جاده می‌تواند زمان حمل و نقل و هزینه‌های تجارت را برای اقتصادهای عضو ابتکار کمربند و جاده به ترتیب تا ۲.۳ و ۸.۲ درصد و برای کل جهان به ترتیب ۵.۲ و ۲.۲ درصد بطور قابل توجهی کاهش دهد(۹). اما برخلاف یافته‌های آنان، یانگ و همکاران به این نتیجه رسیدند که: رشد اقتصادی، رفاه، تجارت خارجی و شرایط مبادله در اکثریت کشورها یا مناطق تا حدی بهبود یافته است. با این وجود، بعضی کشورها (یا مناطق) متضرر شده‌اند(۴۷). بنابراین، علیرغم ادعا مبنی بر، تاثیر ابتکار کمربند و جاده بر رونق اقتصادی کشورها(۱۹)، و ارتقای رشد اقتصادی در کشورهای عضو(۴۳)، بعضی کشورها از سرمایه‌گذاری‌های این پروژه متضرر شده‌اند(۴۷). بنابراین نمی‌توان فرض کرد هرکشور صرفا با پیوستن به ابتکار کمربند و جاده منتفع می‌شود، بلکه طراحی مسیر و نحوه مشارکت کشورها دارای اهمیت حیاتی است. در همین راستا، از منظر ژئوپلیتیک نیز ابتکار کمربند و جاده یکی از مهم‌ترین طرح‌های اثرگذار بر ژئوپلیتیک اوراسیا قلمداد می‌شود و آسیای مرکزی از اهمیت بالایی در تحولات ناشی از این ابتکار برخوردار است. براین اساس کریدورهای ابتکار کمربند و جاده را نمی‌توان صرفا بعنوان پروژه‌های حمل و نقل و اقتصادی در نظر گرفت، بلکه انتخاب و توزیع مسیرهای اتصال، واجد پیامدهای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی نیز می‌باشد(۳۱). در بُعد داخلی چین، محرک‌های اقتصادی ابتکار کمربند و جاده قویا تحت تاثیر ضرورت‌های اقتصادی و الزاماتی قرار دارد که برای دوام رشد اقتصادی و توسعه داخلی این کشور حیاتی است و پیامدهای سیاسی و امنیتی آن نیز بر اقتصاد بین‌الملل تاثیر می‌گذارد(۳). در این میان، رضاپور و همکاران در پژوهشی به این نتیجه رسیدند که ابتکار کمربند و جاده به واسطه قدرت‌یابی چین در عرصه بین‌المللی در بخش اقتصادی موجب توسعه و تعمیق روابط تجاری و اقتصادی کشورها با یکدیگر، بهره‌مندی ایران، پاکستان و قزاقستان از این ابتکار و همچنین فرصتی برای ارتقاء جایگاه در اقتصاد جهانی، ایجاد مسیرهای مختلف خشکی و دریایی و متنوع‌سازی مبادی واردات انرژی، تامین، تسهیل و افزایش امنیت انرژی برای عرضه‌کنندگان و مصرف‌کنندگان در جهت تامین منابع متقابل شده است. در بخش سیاسی، ظرفیت‌سازی برای جایگاه منطقه‌ای، تعامل همزمان با شرق و غرب، تلاش برای ایجاد ثبات در کشورهای مستعد ناامنی و افزایش آزادی عمل در صحنه بین‌الملل را برای سه کشور بوجود می‌آورد(۳۲). اما با وجود منافع ابتکار کمربند و جاده برای کشورهای منطقه، اختیاری امیری و همکاران به این نتیجه رسیدند که: گسترش بی‌سابقه روابط با چین یک الزام و سازوکار برای خروج از انزوا و محدودیت‌های گوناگون بین‌المللی محسوب می‌گردید. اما توسعه مناسبات در قالب سیاست نگاه به شرق طی سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۲ پیامدهای منفی و تهدیدات گوناگونی به ویژه در حوزه اقتصادی برای کشور به دنبال داشته که آثار آن تا به امروز قابل مشاهده است(۱۰). آنچه در این پژوهش‌ها مشاهده می‌شود اینست که طرف اول ابتکار کمربند و جاده (چین) همواره از آن منتفع است اما کشورهای عضو ممکن است دستاورد اندک داشته و یا بطور کلی متضرر شوند. بنابراین، سنجش دقیق فرصت‌ها و چالش‌های و همچنین نحوه و سطح پیوستن به ابتکار کمربند و جاده برای تمامی کشورها یک ضرورت اساسی است. پیوستن صرف با هدف جذب سرمایه‌گذاری خارجی یا سایر منافع مطرح‌شده، نمی‌تواند منجر به رشد یا رونق اقتصادی برای کشورها شود.

۱-۲. مبانی نظری تحقیق

پژوهش حاضر به منظور تبیین نقش ابتکار کمربند و جاده در توسعه افغانستان و منطقه بر دو چارچوب نظری ژئواکونومی و منطقه‌گرایی نوین استوار است. در نظریه ژئواکونومی، رقابت میان دولت‌ها در نظام بین‌الملل بیشتر از آنکه بر قدرت نظامی مبتنی باشد، بر کنترل تجارت، سرمایه‌گذاری، زیرساخت‌های استراتژیک، شبکه‌های حمل و نقل و کریدورهای اقتصادی استوار است. در این قالب، مسیرهای ترانزیتی و کریدورهای منطقه‌ای صرفا زیرساخت‌های حمل و نقل نیستند، بلکه ابزارهایی برای افزایش قدرت اقتصادی، نفوذ سیاسی و ارتقای جایگاه ژئوپلیتیکی کشورها بحساب می‌آید(۲۲). از این دیدگاه، ابتکار کمربند و جاده نیز فقط یک پروژه عمرانی نبوده، بلکه یک استراتژی ژئواکونومیک برای بازآرایی شبکه‌های تجارت و اتصال منطقه‌ای به شمار می‌رود(۱۷). همچنین، نظریه منطقه‌گرایی نوین نیز توسعه را حاصل همکاری‌های چندجانبه، همگرایی اقتصادی، اتصال زیرساختی و شکل‌گیری شبکه‌های فرامرزی میان دولت‌ها و سایر بازیگران می‌داند. برخلاف نظریات منطقه‌گرایی سنتی که عمدتا بر توافق‌های رسمی بین دولت‌ها متمرکز بود، منطقه‌گرایی نوین بر نقش دولت‌ها، بازارها، نهادها، زیرساخت‌ها و بازیگران غیردولتی در شکل‌دهی به فرایندهای توسعه منطقه‌ای تاکید دارد. طبق این رویکرد، سطح بهره‌مندی کشورها از فرصت‌های توسعه به سطح ادغام آنها در شبکه‌های اقتصادی و زیرساختی منطقه وابسته است(۳۹). توسعه فرایندی چندبعدی است که شامل بهبود در ساختارهای اساسی اقتصاد، افزایش درآمد، کاهش فقر، گسترش فرصت‌های شغلی و ارتقای سطح زندگی مردم است که سطح زندگی مردم را از طریق درآمد، مصرف و دسترسی به خدمات اساسی افزایش می‌دهد و همزمان آزادی‌های انسانی را گسترش داده و قابلیت‌های انسان را بهبود می‌بخشد(۴۱). وضعیت توسعه در افغانستان شدیدا وابسته به مسیر تاریخی و موقعیت جغرافیایی آن است. فقر نسبی، انزوای جغرافیایی که منجر به محدودیت ارتباطات و شبکه‌ها شده، نبود دسترسی به دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی شرایطی را ایجاد کرده‌اند که به بازتولید ساختارهای اجتماعی و نهادی کهنه کمک کرده‌اند(۱) و در نتیجه، دولت افغانستان در طول تاریخ معاصر همواره ضعیف، غیرمتمرکز، ناتوان در کنترل سرزمین یا جمع‌آوری مالیات، وابسته به قدرتمندان محلی و اغلب درگیر منازعات بوده است(۳۵). علیرغم تلاش‌ها برای اجرای برنامه‌های نوسازی توسعه‌ای از زمان استقلال تا کنون هیچ‌یک نتوانستند بر ساختارهای نهادی و اجتماعی قدیمی غلبه کنند. به نظر می‌رسد ساختار دولت تحت حمایت آمریکا نیز هنگام تلاش برای پیشبرد برنامه توسعه‌ای خود با مشکلات مشابهی مواجه شد(۱۶).

در طی سال‌های ۲۰۰۱ ببعد با وجود سرازیر شدن میلیاردها دلار به افغانستان و سیستم‌سازی‌های گوناگون، همچنان این کشور بحران‌زده، وابسته به کمک‌های خارجی با اقتصاد ضعیف و رشد اقتصادی بسیار اندک مواجه است(؟). بخش صنعتی در افغانستان کوچک است، سرمایه‌گذاری اندک، پیشرفت فناوری محدود و رشد بهره‌وری پایین است. تجارت و سرمایه‌گذاری خارجی نیز به‌ویژه با محدودیت مواجه است(۴۶). نرخ فقر همچنان افزایش یافته و بیکاری گسترده، به ویژه در مناطق روستایی وجود دارد(۳۷، ۲۹). همچنین واردات از سال ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۸ به میزان ٪۸۸ افزایش یافت که منجر به کسری تجاری عظیم و مداوم شد(۲۹). تورم نیز نوسانی و ناپایدار بوده و تاثیر بلندمدت بر رشد اقتصادی نداشت اما اثرات کوتاه‌مدت اقتصادی آن محسوس بود(۳۰، ۱۲). کمک‌های خارجی قابل توجه، رشد کوتاه‌مدت به همراه داشت و از هزینه‌های دولت حمایت می‌کرد و وابستگی و فساد را نیز تقویت می‌نمود(۲۴، ۱۱). در بخش برنامه‌های توسعه‌ای، عمده‌ی تمرکز بین‌المللی بر بازسازی زیرساخت‌ها، آموزش و سیستم‌های بهداشتی قرار داشت. با این حال، بازسازی ناقص و غیرموزون صورت گرفت و نخبگان شهری بیشتر از جمعیت روستایی از آن بهره‌مند شدند(۳۷). توسعه نیز بصورت بخشی دنبال شد و بخش‌های کشاورزی، معدن و انرژی با وجود پتانسیل قابل توجه، توسعه‌نیافته باقی ماندند(۳۷). صنایع روستایی و مشاغل کوچک برای کاهش فقر و جلوگیری از مهاجرت ارتقا یافتند اما به دلیل موانعی مانند زیرساخت‌های ناکافی و سرمایه‌گذاری محدود، با ناکامی مواجه شدند. فساد، نهادهای ضعیف و بی‌ثباتی سیاسی تلاش‌های توسعه و رشد اقتصادی را تضعیف کرد و سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی تاثیر منفی بلندمدت بر رشد داشت درحالی‌که سرمایه‌گذاری داخلی و مشارکت نیروی کار سودمندتر بودند(۳۷، ۲۴).

بررسی وضعیت افغانستان در قرن بیستم و بیست‌ویکم نشان می‌دهد که این کشور، راهکارهای مختلف برای بهبود وضعیت اقتصادی را که جنبه‌هایی موقتی و ناقص داشته‌اند را مورد آزمایش قرار داده است. از برنامه‌های توسعه‌ای جهان غرب و شرق در سال‌های ۱۹۴۰ تا ۱۹۷۹ و همچنین الگوبرداری از ایده‌های کمونیستی طی سال‌های ۱۹۷۹ تا ۱۹۹۱، خلاء برنامه‌ای طی سال‌های ۱۹۹۱ تا ۲۰۰۱، چارچوب‌های بین‌المللی طی سال‌های ۲۰۰۱ تا ۲۰۲۱ و پس از آن نشان داد که هیچ‌کدام از این ساختارها نتوانسته اهداف توسعه پایدار یا حداقل پیش‌شرط‌های جهش طبق نظریه روستو را برای افغانستان تامین کند. ریشه و علت اصلی فقر را نمی‌توان کمبود درآمد دانست، بلکه ریشه‌های اصلی آن در فقدان شرایطی است که امکان خروج از وضعیت فقر را برای افراد فقیر فراهم می‌کند(۲۰). در طی یک قرن گذشته برنامه‌های توسعه با قالب‌های مکاتب مختلف در این کشور تطبیق شد اما همگی این برنامه‌ها با شکست مواجه شدند. در نهایت، با رویکرد جدید جامعه جهانی در مورد افغانستان، در کنفرانس‌های مارچ ۲۰۰۹ در لاهه، ژانویه ۲۰۱۰ در لندن، جولای ۲۰۱۰ در کابل و نوامبر ۲۰۱۱ در استانبول، راهکار همکاری منطقه‌ای برای حل مسئله افغانستان مورد تاکید قرار گرفت. کنفرانس بین‌المللی ۲۰۲۰ ژنو با صدور بیانیه رسمی اعلان کرد که توسعه اقتصادی و اجتماعی افغانستان از طریق همکاری منطقه‌ای امکان‌پذیر است و امنیت و ثبات برای توسعه پایدار این کشور و منطقه ضروری است.

همکاری منطقه‌ای با هدف گسترش ثبات و صلح در این کشور و منطقه با در نظرداشت موقعیت خاص آن برای اتصال منطقه‌ای هم برای توسعه افغانستان و هم منطقه، زمینه‌ساز مشارکت و همگرایی، تقویت اهداف مشترک و توسعه می‌شود. این اعلامیه نشان داد که جامعه جهانی تنها راه علاج افغانستان را در همکاری منطقه‌ای می‌داند. بیشتر این تاکیدات با توجه به نقش کشورهای منطقه در ایجاد، حمایت، تسلیح و تقویت گروه‌های مسلح صورت گرفته است. با این حال، مسیرهای فعلی ابتکار کمربند و جاده که افغانستان را نیز از محوریت همکاری منطقه‌ای حذف کرده و جایگاه تاریخی آن را نادیده می‌گیرد، تهدیدی برای تامین اهداف همکاری و ادغام منطقه‌ای آن است. افغانستان باتوجه به محصور بودن در خشکی و رقابت‌ها و تجربیات معاصر از وابستگی تجاری به کشورهای همسایه، نیازمند دسترسی به مسیرهای تجاری با ضریب اطمینان بالا و مستقل است تا بتواند تجارت و ارتباطات خود را با منطقه و جهان به شکل بهینه تنظیم کند.

از آنجایی که مزایای ادغام اقتصادی به خوبی شناخته شده است و اتحادهای منطقه‌ای قوی‌تر به کشورها اجازه می‌دهد تا در بازارهای جهانی بهتر رقابت کنند. گسترش بازارهای داخلی فرصت‌هایی را برای صرفه‌جویی‌های بیشتر به مقیاس فراهم می‌کند و از طریق بهبود ارتباطات، به تقویت دسترسی به بازارها کمک می‌کند. ادغام اقتصادی می‌تواند فرصت‌هایی را برای گسترش فعالیت اقتصادی فراهم کند(۳۴). همکاری منطقه‌ای همچنین می‌تواند سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای ایجاد مشاغل بیشتر و بهتر را جذب کند. اثرات مثبت ادغام تجاری شامل مزایای سیاسی نیز می‌شود. افزایش وابستگی متقابل تجاری دوجانبه و باز بودن تجارت جهانی ممکن است منجر به کاهش درگیری بین کشورها و ایجاد صلح و ثبات بیشتر شود. ادغام تجاری وسیله‌ای برای رفاه، رشد، ایجاد شغل و ثبات بوده و همچنان خواهد بود(۴۴). در این حالت، با مطرح شدن ابتکار کمربند و جاده، کشورهای مختلف منطقه و جهان در تلاش پیوستن و بهره‌مندی از مزایای آن هستند. سیر عضویت کشورها از زمان مطرح شدن آن تا به امروز نشان از جذابیت آن برای کشورها دارد. در این حالت حذف شدن، دور ماندن یا فعال نشدن پتانسیل‌های جغرافیایی، تجاری و اقتصادی افغانستان می‌تواند به مثابه ضایع نمودن و از دست دادن فرصت طلایی باشد. افغانستان در بیش از نیم قرن گذشته درگیر تجاوزات خارجی، جنگ‌های داخلی و ناامنی‌های گسترده‌ای بوده است که نه تنها این کشور را از مسیر طبیعی توسعه در جهان عقب نگه داشت، بلکه تمامی زیربناهای آن را به نابودی کشاند.

از سویی دیگر، برنامه هفتم توسعه جمهوری اسلامی ایران، با توجه به تحولات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی دهه اخیر، فصل مستقلی را به توسعه ترانزیت، تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و همچنین ارتقاء پیوندهای اقتصادی با کشورهای منطقه اختصاص داده است. این برنامه در راستای سیاست‌های کلی نظام و اسناد بالادستی، منجمله سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، بر توسعه شبکه حمل و نقل بین‌المللی، تنوع‌بخشی کریدورهای ترانزیتی و مسیرهای ارتباطی، افزایش سهم ایران در زنجیره تامین جهانی و ادغام منطقه‌ای تاکید دارد(۲۸). محوریت این اهداف به دلیل نیاز راهبردی ایران برای احیاء جایگاه تاریخی خود در اتصال و تجارت جهانی است، جایگاهی که در طول تاریخ نقش ویژه‌ای در رونق اقتصادی و تعاملات تمدنی ایران با جهان داشته است.

برنامه هفتم توسعه جمهوری اسلامی ایران، ترانزیت را نه تنها یک ظرفیت حمل و نقل، بلکه یک محرک کلیدی برای رشد اقتصاد ملی، تقویت دیپلماسی اقتصادی، افزایش قدرت چانه‌زنی سیاسی و کاهش آسیب‌پذیری در برابر تحریم‌ها تعریف می‌کند. در این برنامه، توسعه کریدورهای بین‌المللی همچون شمال_جنوب و شرق_غرب و مسیرهای مکمل منطقه‌ای، اولویت‌های سیاستی و راهبری به شمار می‌روند. تجربه جهانی و مطالعات تطبیقی نشان می‌دهد که کشورهایی که موقعیت ژئوپلیتیکی خود را در قالب سیاست‌های هماهنگ ترانزیتی و منطقه‌ای فعال کرده‌اند، موفق شده‌اند تا ظرفیت‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری خارجی خود را بطور چشمگیری تقویت کنند(؟). مخصوصا کشورهایی که در مسیر ابتکار کمربند و جاده قرار گرفتنداند، از طریق مشارکت فعال در شبکه‌های منطقه‌ای و توسعه‌ی زیرساخت‌های همگرا، رشد اقتصادی را تجربه کنند(؟). این مطالعات تاکید می‌کنند که سیاست‌های ترانزیتی باید با «ادغام منطقه‌ای» توامان باشد زیرا، همکاری منطقه‌ای هزینه مبادله را کاهش داده، بازارهای موثر را توسعه داده و امکان بهره‌گیری از صرفه‌های مقیاس را فراهم می‌سازد.

برنامه هفتم توسعه جمهوری اسلامی ایران نیز بر همین منطق استوار است و همکاری منطقه‌ای را طبق توصیه‌های بانک جهانی، پیش‌شرط توسعه ترانزیتی می‌داند. در این برنامه، علاوه بر اینکه بر لزوم فعال کردن مزیت‌های جغرافیایی و تقویت زیرساخت‌ها و تسهیل‌سازی روندها برای تقویت تجارت و ترانزیت پرداخته شده است، خلاء وجود راهکار برای حل مشکل کریدورهای رقیب که مانع تامین اهداف برنامه هفتم هستند روشن نشده است. درحالی‌که کریدور زنگزور و همچنین مسیر آسیای مرکزی عملا ایران را از محوریت ترانزیت و همکاری منطقه‌ای کنار می‌گذارد، راهکار جایگزین برای امکان تامین اهداف ترانزیتی و همکاری منطقه‌ای بصورت روشن پیش‌بینی نشده است.

به همین دلیل، حذف افغانستان و ایران از مسیرهای اصلی اتصال منطقه‌ای، ظرفیت این کشورها را برای مشارکت در جریان‌های تجارت، سرمایه‌گذاری و توسعه را محدود می‌کند. در مقابل، ایجاد مسیر جدید شرق_غرب از طریق افغانستان می‌تواند زمینه تقویت اتصال منطقه‌ای، افزایش همگرایی اقتصادی و ارتقای جایگاه ژئواکونومیک این کشورها را فراهم سازد. بر همین اساس، چارچوب نظری این پژوهش، سناریوهای توسعه منطقه‌ای را براساس نقش کریدورهای حمل و نقل در تامین بهینه همکاری‌های منطقه‌ای و بازتوزیع فرصت‌های توسعه تحلیل می‌کند و بطور کلی با شرح چالش‌های توسعه در افغانستان، لزوم

همکاری و ادغام منطقه‌ای برای برون‌رفت از این چالش‌ها، جایگاه ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک این کشور در منطقه و همچنین لزوم ایفای نقش بعنوان حلقه اتصال و همکاری منطقه‌ای از قالب نظریات ژئواکونومی و منطقه‌گرایی نوین برای ترسیم ساختار بهینه همکاری منطقه‌ای استفاده می‌کند که منجر به تامین همکاری و ادغام بهینه در منطقه، فعال‌سازی پتانسیل‌های افغانستان برای توسعه و همچنین نیاز جمهوری اسلامی ایران برای تحقق بند دهم سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه این کشور شود.

۲. روش تحقیق

این پژوهش به لحاظ هدف، کاربردی و از نظر روش گردآوری داده‌ها پیمایشی بوده و ماهیت اکتشافی دارد. رویکرد این پژوهش آینده‌پژوهی مبتنی بر سناریو است. سناریوپردازی، پیش‌بینی قطعی یا آزمون علی نیست، بلکه ابزار مواجه با عدم قطعیت و تولید بینش سیاستی است. داده‌ها با استفاده از منابع کتابخانه‌ای، مصاحبه با خبرگان و دلفی گردآوری شده است. در ابتدا ۶۲ نفر از خبرگان شناسایی و در نهایت با غربالگری و اشباع نظری، تعداد ۱۸ نفر از خبرگان براساس معیارهای تحصیلات عالیه، رشته تحصیلی مرتبط، تسلط نظری و تجربه عملی در حوزه کمربند و جاده، توسعه اقتصادی، توسعه منطقه‌ای و همکاری منطقه‌ای در این پژوهش مشارکت داشته‌اند.

جدول ۱: تعداد، سطح تحصیلات، تخصص و سابقه کار خبرگان

سطح تحصیلات	تعداد	براساس تخصص	تعداد	سابقه کار	تعداد
دانشجویان و فارغ‌التحصیلان دکتری	۶	سناریوپردازی و آینده‌پژوهی	۱	کمتر از ۵ سال	۳
اساتید دانشگاه	۴	توسعه اقتصادی و تجارت منطقه‌ای	۱۰	۵ تا ۱۰ سال	۳
مقامات سیاسی، اقتصادی و دیپلماسی	۸	سایر	۷	بیش از ۱۰ سال	۱۲
مجموع	**۱۸**	**مجموع**	**۱۸**	**مجموع**	**۱۸**

از آنجایی که آینده ماهیتی نامشخص دارد، نمی‌توانیم (و نباید) یک سناریوی ثابت برای مواجهه با آینده طراحی کنیم بلکه می‌بایست با اتخاذ رویکردی انعطاف‌پذیر، آینده‌های ممکن را مورد توجه قرار بدهیم(۲۶). به دلیل اینکه در این پژوهش با متغیرهایی سروکار داریم که عمدتا ماهیتی کیفی دارند، کمی‌سازی آنها بشدت دشوار و حتی ناممکن است و همچنین داده‌های معتبر و پیوسته کافی برای کمی‌سازی روابط بین آنها وجود ندارد، از روش سناریونگاری پیتر شوارتز معروف به روش شبکه جهانی کسب و کار استفاده می‌کنیم که برای تحلیل عدم قطعیت‌های راهبردی و تدوین سناریوهای محتمل در شرایط فوق‌الذکر طراحی شده است. گام‌های مختلف تحقیق برای پیاده‌سازی این روش در قالب جدول ۲ ارائه شده است.

جدول ۲: ساختار روش تحقیق و گام‌های انجام آن

سوال	عنوان	ابزار و منابع داده	روش تحلیل اطلاعات	جامعه تحقیق	روش اعتبارسنجی	خروجی مرحله	توضیحات
۱	دسته‌بندی عوامل موثر بر آینده‌ی توسعه منطقه	شناسایی مسئله اصلی یا موضوع تصمیم‌گیری	مطالعات کتابخانه‌ای و اسنادی	تحلیل محتوا	محقق و اساتید	نظر محقق، اساتید و دانشکده برای تصویب موضوع	عنوان تحقیق
۲	شناسایی نیروها یا عوامل موثر در محیط خرد و کلان	مطالعات کتابخانه‌ای، مصاحبه و پرسشنامه	تحلیل محتوا، PESTEL	برای تایید پرسشنامه ۸ نفر؛ برای جمع‌بندی عوامل ۱۸ نفر از خبرگان با روش دلفی	اعتبار پرسشنامه با CVR: اعتبار دلفی با آزمون فریدمن و ضریب کندال	شناسایی و دسته‌بندی ۱۶۰ عامل در ۲۳ عامل کلان و سپس ۶ دسته PESTEL	—
۳	پیشران‌های کلیدی شکل‌دهنده سناریوهای آینده کدامند؟	شناسایی نیروهای پیشران کلیدی	پرسشنامه ۱	تحلیل اثرات متقابل	۱۰ نفر از خبرگان	سازگاری‌های نرم‌افزار MICMAC	پیشران‌های معرفی‌شده در جدول ۳
۴	عدم قطعیت‌های توسعه منطقه‌ای با تاکید بر ایجاد راه جدید شرق_غرب از مسیر افغانستان چه خواهد بود؟	رتبه‌بندی براساس اهمیت و عدم قطعیت	پرسشنامه خبرگان	میانگین نظرات خبرگان	محقق براساس نظرات خبرگان	کنترل فرآیندی و تایید خبرگان	تعیین عدم قطعیت‌ها
۵	انتخاب منطق سناریوها	تدوین توسط محقق	تفسیری	—	—	تعیین ۴ سناریوی توسعه منطقه‌ای مطابق شکل ۲	—
۶	سناریوهای باورپذیر برای توسعه منطقه‌ای با تاکید بر ایجاد راه جدید شرق_غرب از مسیر افغانستان چه خواهد بود؟	پربار کردن سناریوها	تدوین سناریو توسط محقق با جمع‌بندی عوامل اولیه‌ی مستخرج از مصاحبه اولیه و ادبیات نظری و همچنین وزن‌دهی خبرگان	تفسیری	محقق	کنترل فرآیندی و تایید خبرگان	تدوین سناریوی اولیه
۷	مضامین و اثرات سناریوها	تعیین پیامدها و ارزیابی تاثیر سناریو	تحلیل منطقی	—	—	استفاده از نظر خبرگان	سناریوهای نهایی
۸	انتخاب شاخص‌ها و علایم راهنما	استراتژی سناریوها	تحلیل منطقی	—	—	نظر خبرگان	شاخص‌های راهنما

براساس روش سناریوپردازی پیتر شوارتز، هشت مرحله اساسی را طی کرده و پس از شناسایی پیشران‌ها و عدم قطعیت‌های بحرانی، در نهایت چهار سناریو از آینده‌های ممکن یا محتمل(۴۹) را ارائه می‌کنیم. همچنین برای شناسایی نیروهای پیشران و طبقه‌بندی آنها و به منظور تشخیص اولویت عدم قطعیت‌ها، از پنل خبرگان و روش دلفی استفاده می‌نماییم(۳۸).

۲-۱. مراحل سناریونگاری به روش شوارتز

۲-۱-۱ گام اول_ شناسایی مسئله یا موضوع اصلی

پژوهشگر با اتکا به پیشینه مهاجرت و مواجهه با وضعیت دشوار افغانستان، در پایان دبیرستان برای تعیین مسیر تحصیلیِ مفید برای خود و کشور به افغانستان سفر کرد. مشاهده میدانی و مطالعه منابع در کتابخانه مرکزی کابل، او را با میراث راه ابریشم، مدنیت بودایی و تاریخ بلخ، کابلستان، گندهارا و... آشنا ساخت و پرسش محوریِ چرایی افول شکوه تاریخی و بروز بحران‌های معاصر را مطرح ساخت. با درک نقش کانونی تجارت، به ایران بازگشته و در مقاطع کارشناسی و ارشد مدیریت بازرگانی خواند. در سال ۲۰۱۲ طرح احیای راه ابریشم از مسیر افغانستان را به دولت افغانستان ارائه داد که به دلیل فقدان مطالعات امکان‌سنجی مورد توجه قرار نگرفت. پس از پایان کارشناسی ارشد (۱۳۹۳) به افغانستان بازگشته، طی پنج سال در عرصه‌های دانشگاهی و سیاسی فعالیت کرده و نسخه‌های تکمیل‌شده‌تر طرح را مجدداً ارائه نمود. در سال ۱۳۹۸ برای ساماندهی علمی این مسیر، در دکتری مدیریت توسعهِ دانشگاه تهران پذیرفته شد؛ موضوع بعنوان طرح پیشنهادی رساله با راهنمایی اساتید و دانشکده تصویب شد و نسخه مصوب طرح به حکومت سرپرست فعلی نیز ارائه گردید.

۲-۱-۲ گام دوم_ شناسایی عوامل و نیروهای موثر در محیط خرد و کلان

به منظور شناسایی نیروها یا عوامل موثر بر محیط خرد و کلان از مطالعات کتابخانه‌ای، مصاحبه با خبرگان و پرسشنامه استفاده شد. مجموعا ۱۶۰ عامل اولیه در قالب پستل شناسایی شد. برای تایید پرسشنامه از ۸ نفر از خبرگان و برای جمع‌بندی عوامل از ۱۴ نفر از خبرگان با روش دلفی استفاده شد و اعتبار پرسشنامه نیز از روش شاخص اعتبار محتوایی[3] مورد سنجش قرار گرفت و در نهایت همه‌ی عوامل اولیه طبق نظر خبرگان در قالب ۲۳ عامل کلیدی دسته‌بندی شد.

3. Content Validity Ratio (CVR)

۳.۱-۲ گام سوم- شناسایی نیروهای پیشران کلیدی

برای شناسایی نیروهای پیشران کلیدی بعد از تایید اعتبار محتوایی پرسشنامه، پرسشنامه نهایی به تمام خبرگان پژوهش ارسال شد، آنان میزان موافقت خود را با هر معیار بر مبنای طیف لیکرت پنج درجه‌ای از «کاملا مخالفم» تا «کاملا موافقم» اعلان کردند. پرسشنامه‌ها جمع‌آوری شده و باتوجه به اینکه پاسخ‌ها براساس مقیاس لیکرت ۵ درجه‌ای (داده‌های ترتیبی) جمع‌آوری شده‌اند و همه‌ی ۱۸ خبره، تمام ۲۳ مولفه را ارزیابی کرده‌اند انجام آزمون نرمالیتی برای تصمیم‌گیری درباره روش تحلیل ضروری نیست، بلکه برای داده‌های با مقیاس لیکرتی باید مستقیما از آزمون‌های ناپارامتری استفاده کنیم که نسبت به توزیع داده‌ها حساسیت کمتری دارند. به همین دلیل در ادامه‌ی تحلیل از آزمون فریدمن[۴] برای مقایسه اهمیت عوامل استفاده کردیم. نتایج نشان داد که مقدار سطح معناداری آزمون برابر با ۰۰۱.۰ است که کمتر از سطح آلفای ۰۵.۰ می‌باشد. براین اساس، فرض صفر مبنی بر برابری رتبه‌های میانگین رد شده و نتیجه می‌شود که بین مولفه‌های مورد بررسی از نظر خبرگان شرکت‌کننده در پژوهش تفاوت معناداری وجود دارد.

در مرحله بعد به منظور سنجش میزان توافق بین خبرگان در رتبه‌بندی عوامل از آزمون دبلیو- کندال[۵] بعنوان مکمل استفاده می‌کنیم. شاخص دبلیو- کندال که مربوط به آمار ناپارامتریک است مشخص می‌کند که خبرگان تا چه اندازه در رتبه‌بندی عوامل مشخص، یکسان عمل نموده‌اند. دبلیو- کندال یک عدد بین صفر و یک است که در قالب آن عدد یک به معنی نظرات کاملا مشابه و صفر نظرات کاملا متفاوت است. داده‌ها با استفاده از نرم‌افزار اس‌پی‌اس‌اس آنالیز شد. نتیجه آزمون دبلیو کندال برابر با ۱۴۹.۰ حاصل شد که نشان می‌دهد توافق ضعیف اما معنادار بین خبرگان در رتبه‌بندی مولفه‌ها از نظر آماری بوجود دارد که شدت این هماهنگی بسیار پایین است. اگرچه خبرگان الگوی نسبتا مشابهی در اولویت‌بندی عوامل نشان داده بودند اما اختلاف نظر جدی در نظرات آنها وجود داشت. در این مرحله، تمامی نظرات و پاسخ‌های خبرگان جمع‌بندی شده و با قید عدم افشای هویت افراد، داده‌ها در در اختیار خبرگان قرار گرفت. سپس برای انجام دور دوم دلفی، پرسشنامه مرحله دوم توسط خبرگان تکمیل و جمع‌آوری شده و آزمون‌های فریدمن و کندال مجددا روی آنها صورت گرفت.

جدول ۳: میانگین رتبه‌ها براساس آزمون فریدمن در دور دوم دلفی

ردیف	مولفه‌ها	میانگین رتبه	ردیف	مولفه‌ها	میانگین رتبه
۱	همکاری منطقه‌ای	۰۶.۲۰	۱۳	منابع طبیعی و بازار داخلی	۲۲.۱۱
۲	امنیت و پایداری آن	۱۹.۱۸	۱۴	نظام بانکی و اعتبارات	۳۶.۱۰
۳	عدالت اجتماعی	۷۲.۱۷	۱۵	تراز پرداخت و بدهی خارجی	۳۱.۱۰
۴	رقابت‌های منطقه‌ای	۵۳.۱۷	۱۶	نظام آموزشی و بهداشتی	۴۴.۹
۵	رقابت‌های جهانی	۳۳.۱۷	۱۷	تامین مالی و بازده مورد انتظار	۳۹.۹
۶	ملت‌سازی	۰۶.۱۷	۱۸	بهره‌وری و رشد	۰۶.۸
۷	ثبات سیاسی	۹۷.۱۶	۱۹	هزینه و فناوری اجرای پروژه	۹۴.۴
۸	چارچوب‌های حقوقی و سیاست‌گذاری	۱۱.۱۶	۲۰	فناوری و تخصص	۱۹.۴
۹	نهادها	۷۸.۱۴	۲۱	محیط زیست	۷۲.۳
۱۰	سنت‌ها و نگرش‌ها به چین	۶۴.۱۴	۲۲	اقلیم و منابع واخان	۱۹.۳
۱۱	حاکمیت قانون	۱۴	۲۳	امنیت فناوری	۹۷.۲
۱۲	نظام اقتصادی	۸۱.۱۳			

4. Friedman Test
5. W-Kendall

جدول ۴: خلاصه آزمون فریدمن دور دوم دلفی

آماره	مقدار
N	۱۸
Chi-Square	۲۵.۲۷۸
df	۲۲
Sig. Asymp.	>۰۰۱.۰

آزمون فریدمن روی داده‌های دور دوم دلفی نشان داد (جدول ۴) که مقدار سطح معناداری مجددا برابر با ۰۰۰.۰ است که کمتر از سطح آلفای ۰۵.۰ می‌باشد که این موضوع، فرض صفر مبنی بر برابری رتبه‌های میانگین را رد کرده و نتیجه می‌دهد که بین مولفه‌های مورد بررسی از نظر خبرگان تفاوت معناداری وجود دارد یعنی بعضی از مولفه‌ها دارای اهمیت بیشتر و برخی دیگر از اهمیت کمتری برخوردارند. بنابراین نظام علّی حاکم بر توسعه منطقه‌ای هموار نیست و برخی متغیرها در مرتبه اول قیود قرار می‌گیرند. این موضوع نشان می‌دهد تا زمانی که این قیود تامین نشوند، پیش‌شرط‌های جهش برای توسعه در منطقه فراهم نمی‌شود.

نتایج آزمون فریدمن نشان می‌دهد که عواملی مانند همکاری منطقه‌ای، امنیت و پایداری آن، عدالت اجتماعی، رقابت‌های منطقه‌ای، رقابت‌های جهانی، ملت‌سازی، ثبات سیاسی و چارچوب‌های حقوقی و سیاست‌گذاری دارای بالاترین اهمیت در توسعه منطقه با تاکید بر ایجاد راه جدید شرق_غرب از مسیر افغانستان هستند. این رتبه‌بندی نشان می‌دهد که اراده‌ی کشورهای منطقه بعنوان اصلی‌ترین عامل بیرونی برای همکاری منطقه‌ای و بالاخص از طریق افغانستان، مهمترین عامل در موضوع است. همچنین، عامل امنیت پایدار در افغانستان، مهمترین عامل داخلی در تامین توسعه منطقه از طریق ایجاد راه جدید شرق_غرب از مسیر افغانستان می‌باشد. نقطه‌ی قابل توجه دیگر اینست که طبق نظر خبرگان، تا زمانی که عدالت اجتماعی در افغانستان تامین نشود، چالش داخلی و خارجی موجود برای این کشور همچنان پابرجا خواهد بود که این موضوع تقویت‌کننده‌ی نگاه حذف افغانستان از پروژه‌های منطقه‌ای و بالا نگهداشتن ریسک این کشور را رقم خواهد زد. از سویی دیگر، برخلاف تصور عام، با وجود تحولات جهانی، قدرت، منافع و اقدامات ابرقدرت‌ها، تاثیر کشورهای منطقه در وضعیت افغانستان بیشتر از ابرقدرت‌ها است. و در نهایت، ملت‌سازی و حل بحران ملیت در داخل کشور، فاصله‌ی اندکی با ثبات سیاسی در آن دارد که با اختلاف اندکی بعد از تامین ملت‌سازی، ثبات سیاسی پایدار را تامین می‌کند. در مقابل، عوامل هزینه‌ای برای اجرای پروژه، فناوری و تخصص برای اجرای پروژه، محیط زیست، اقلیم واخان و امنیت فناوری عواملی هستند که کمترین اهمیت را در ایجاد راه جدید شرق_غرب از مسیر افغانستان برای توسعه منطقه دارند.

جدول ۵: خلاصه آزمون دبلیو_ کندال

آماره	مقدار
N	۱۸
[a] W Kendall's	۷۰۳.۰
Chi-Square	۲۵.۲۷۸
df	۲۲
Sig. Asymp.	>۰۰۱.۰

Concordance of Coefficient Kendall's [a]

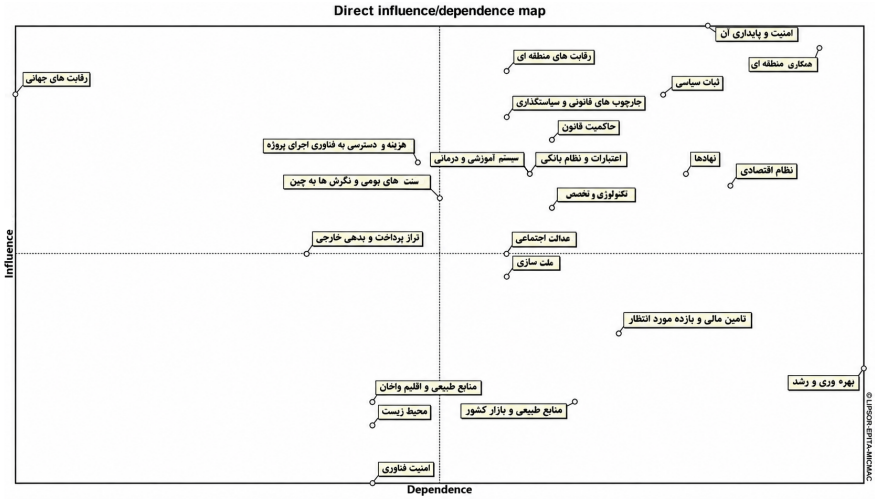
همچنین به منظور سنجش سطح توافق خبرگان در دور دوم دلفی برای رتبه‌بندی عوامل، مجددا آزمون دبلیو_ کندال را انجام دادیم. در این آزمون، مقدار ضریب هماهنگی دبلیو کندال برابر با ۷۰۳.۰ بدست آمد (جدول ۵). این عدد نشان می‌دهد که در دور دوم، توافق بین خبرگان بشدت تغییر کرده و آنها الگوی مشابهی در اولویت‌بندی عوامل نشان داده‌اند و اختلاف نظر میان آنها در رتبه‌بندی اهمیت عوامل کاهش یافته اما همچنان معنادار است. مقدار آزمون دبلیو_ کندال در این مرحله نشان‌دهنده‌ی جهت‌گیری کلی خبرگان بسمت عوامل سیاستی، حاکمیتی و جغرافیای سیاسی است.

در نهایت، با توجه به معنی‌داری آزمون فریدمن، بعد از رتبه‌بندی درجه اهمیت عوامل کلیدی، از آزمون ویلکوکسون به منظور مشخص نمودن اختلاف استفاده

کردیم. نتایج دور دوم دلفی نشان داد که در عوامل با امتیاز بالاتر اختلاف نظر معنادار نیست و نوعی استحکام هنجاری یا شناختی وجود دارد اما بیشتر این اختلاف نظر بر روی عوامل پایینی به چشم می‌خورد زیرا این عوامل مواردی هستند که تاثیرگذاری و تاثیرپذیری آنها پایین است. بنابراین می‌توانیم داده‌ها را برای شناسایی نیروهای پیشران کلیدی به لحاظ درجه تاثیرگذاری و تاثیرپذیری وارد نرم‌افزار میک‌مک کنیم.

در این مرحله ماتریس تاثیرات متقابل ۲۳ عامل کلیدی براساس نظرات ۱۰ نفر از خبرگان طبق پرسشنامه شماره ۳ در نرم‌افزار میک‌مک ایجاد شد. این پرسشنامه در قالب طیف لیکرتی ۴ درجه‌ای (بدون تاثیر، تاثیرگذاری کم، تاثیرگذاری متوسط، تاثیرگذاری زیاد) تنظیم گردید و تاثیرات متقابل هریک از ۲۳ عامل کلیدی بر یکدیگر را نشان می‌داد.

در شکل ۲، نمودار برآیند نظرات خبرگان براساس پرسشنامه ماتریس اثرات متقابل عوامل نمایش داده شده است که محور عمودی سطح تاثیرگذاری عوامل و محور افقی سطح تاثیرپذیری عوامل کلیدی را نشان می‌دهد. طبق این نمودار، موقعیت هریک از عوامل ۲۳ گانه به لحاظ سطح تاثیرگذاری و تاثیرپذیری نشان داده شده است. عوامل ربع اول (بالا سمت راست) بعنوان عوامل کلیدی یا استراتژیک شناخته می‌شوند. این عوامل تاثیرگذاری و تاثیرپذیری بالایی دارند و تغییر در آنها می‌تواند تاثیرات زنجیره‌ای گسترده‌ای ایجاد کند. عوامل موجود در ربع دوم (بالا سمت چپ)، عوامل تاثیرگذار یا محرک هستند که تاثیرگذاری زیاد ولی تاثیرپذیری کمی دارند. این عوامل محرک سایر عوامل هستند و خود کمتر تحت تاثیر قرار می‌گیرند. در ربع سوم (پایین سمت چپ) نیز عوامل مستقل یا خنثی قرار دارند که تاثیرگذاری و تاثیرپذیری کمی دارند و اثر زیادی بر سیستم ندارند. همچنین در ربع چهارم (پایین سمت راست) عوامل تاثیرپذیر قرار دارند که تاثیرگذاری پایین و تاثیرپذیری بالایی دارند. اینها خروجی‌های سیستم هستند و تحت تاثیر سایر عوامل شکل می‌گیرند.



شکل ۱: برآیند نظرات خبرگان به پرسشنامه ماتریس اثرات متقابل عوامل

در مرکز نمودار نیز عوامل پیوندی قرار دارند که هم تاثیرگذار و هم تاثیرپذیر هستند اما سطح تاثیر آنها در حد متوسط است و بیشتر نقش پیوندی در سیستم را داشته و نقش کلیدی را در تثبیت نتایج دارند. چنانچه این عوامل موفق نباشند، عملا ثبات نتایج پایدار نخواهد بود. بنابراین، مهمترین عدم قطعیت‌های این پژوهش طبق شکل ۲ به شرح ذیل می‌باشند: امنیت و پایداری آن، همکاری منطقه‌ای، رقابت‌های منطقه‌ای، رقابت‌های جهانی، ثبات سیاسی، چارچوب‌های قانونی و سیاستگذاری و...

جدول ۶: میزان سازگاری تاثیرات مستقیم

نکرار	تاثیرگذاری	تاثیرپذیری
۱	۱۰۱٪	۹۴٪
۲	۱۰۰٪	۱۰۱٪

۴.۱-۲ سنجش پایایی اثرات غیرمستقیم عوامل

همچنین بوسیله نرم‌افزار میک‌مک آزمون سنجش پایایی اثرات مستقیم بر روی داده‌ها صورت گرفت که طبق جدول ۶، پایداری بالای ساختار روابط را نشان داد. براین اساس، شبکه علّی ترسیم‌شده از منظر پویایی درونی، قابل اتکا است و با توجه به اینکه درصدها بالاست، سازگاری میان عوامل و منطقی بودن رابطه بین عوامل به قطعیت رسید.

۵.۱-۲ گام چهارم_ رتبه‌بندی پیشران‌ها براساس اهمیت و عدم قطعیت

در این مرحله، عوامل بوسیله پرسشنامه طبق معیار اهمیت و عدم قطعیت از دیدگاه ۱۰ نفر از خبرگان شناسایی شده و نتایج آن تحلیل گردید. میک‌مک این داده‌ها را تحلیل نموده و میزان اهمیت هرکدام از پیشران‌ها را مشخص کرد. نتیجه این مرحله در حقیقت انتخاب پیشران‌هایی است که دارای بیشترین اهمیت و عدم قطعیت هستند و در مقیاس ۰ تا ۱۰ محاسبه شدند که در جدول ۷ نشان داده شده است.

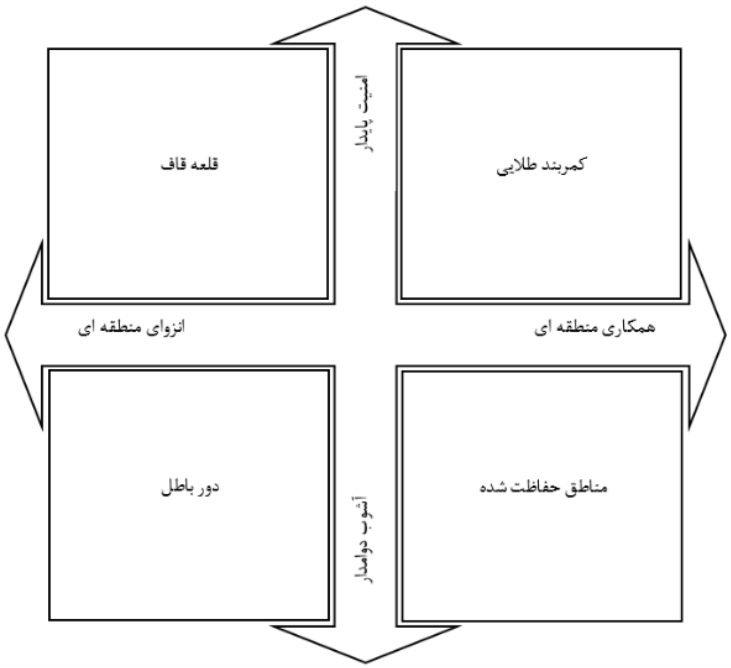
جدول ۷: نتایج پرسشنامه برای رده‌بندی اهمیت و عدم قطعیت عوامل کلیدی

ردیف	عامل	میانگین اهمیت	میانگین عدم قطعیت
۱	امنیت و پایداری آن	۴.۹	۷.۸
۲	همکاری منطقه‌ای	۵.۸	۳.۸
۳	رقابت‌های منطقه‌ای	۴.۸	۸.۷
۴	رقابت‌های جهانی	۳.۸	۲.۸
۵	ثبات سیاسی	۲.۸	۶.۷
۶	چارچوب‌های قانونی و سیاستگذاری	۳.۷	۳.۷

براین اساس، امنیت پایدار در افغانستان بالاترین اهمیت (۴.۹ از ۱۰) و عدم قطعیت (۷.۸ از ۱۰) را دارد و پس از آن، همکاری منطقه‌ای (اهمیت ۵.۸ و عدم قطعیت ۳.۸) قرار دارد. از منظر نظری، این موضوع با ادبیات ادغام منطقه‌ای و اقتصاد سیاسی توسعه انطباق دارد که تامین دو عامل را موجب کاهش هزینه‌های مبادله، گسترش بازار موثر و امکان بهره‌گیری از صرفه‌های مقیاس، تنوع و جذب سرمایه می‌داند. در مقابل، عدم تحقق امنیت و همکاری منطقه‌ای، سازوکار بازتولید فقر، درآمد پایین و بحران‌های اقتصادی را دوامدار می‌سازد. بنابراین، دو عامل فوق برای ساخت سناریو صرفا یک تصمیم فنی نبوده، بلکه یک نتیجه علّی و نظری مبتنی بر داده‌ها خواهد بود. به همین دلیل این دو عامل بعنوان عاملی دارای بالاترین اهمیت و عدم قطعیت در توسعه منطقه، افغانستان و دستیابی به اهداف برنامه هفتم توسعه جمهوری اسلامی ایران از طریق ایجاد راه جدید شرق_غرب از مسیر افغانستان هستند و بعنوان محورهای سناریو در نظر گرفته می‌شوند.

۶.۱-۲ گام پنجم_ تعیین منطق سناریوها (نامگذاری سناریوها)

دو عامل امنیت در افغانستان و همکاری منطقه‌ای بعنوان بالاترین اهمیت و عدم قطعیت شناسایی شدند. از تقاطع این دو عامل چهار سناریو (کمربند طلایی، قلعه قاف، دور باطل، مناطق حفاظت‌شده) حاصل شد که در شکل ۳ نشان داده شده است.



شکل ۲: تعیین منطق سناریوها (چهار سناریوی کمربند طلایی، قلعه قاف، دور باطل، مناطق حفاظت‌شده)

۷.۱-۲ گام ششم و هفتم- تدوین و پربار کردن سناریوها و اثرات و پیامدها

ششمین گام سناریوپردازی به روش شبکه جهانی کسب و کار، تدوین و پربار نمودن سناریوها است. ابتدا سناریوها را تدوین می‌کنیم و سپس اثرات و پیامدهای هرکدام را نیز در قالب آن شرح می‌دهیم.

سناریوی اول: کمربند طلایی

در سناریوی کمربند طلایی، امنیت بالا و همکاری منطقه‌ای بالا در افق زمانی ۲۰۳۰-۲۰۳۵ برای افغانستان و منطقه شرایطی را ترسیم می‌کند که در آن امنیت در افغانستان و همکاری منطقه‌ای از طریق آن کشور به سطح بالایی رسیده و زمینه برای احیای نقش تاریخی افغانستان بعنوان قلب آسیا و محور اتصال تجارت شرق- غرب و خروج از بحران‌ها فراهم ساخته است.

مرحله اول: پایان دوران بی‌ثباتی (۲۰۲۰ — ۲۰۲۶)

فروپاشی حکومت پیشین، خروج نیروهای خارجی، تغییر فضای اجتماعی و سیاسی کشور و استقرار حاکمیت جدید، سرآغاز تغییرات ساختاری بود. طالبان با حذف و کنترل گروه‌های مختلف مسلح و حتی گروه‌های غیرنظامی بحران‌آفرین، مهار کشت، تولید و قاچاق مواد مخدر، ایجاد نظم نسبی، تلاش‌ها برای برقراری روابط منطقه‌ای را در دستور کار قرار دادند. ریسک سرمایه‌گذاری کاهش یافته و به دلیل موقعیت جغرافیایی، منابع عظیم طبیعی و نیاز به همکاری منطقه‌ای در عدم حضور غرب، سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی (قرارداد ۱۰ میلیارد دلاری تولید برق با شرکت‌های خصوصی عزیزی گروپ، قرارداد تولید ۲۸۴ مگاوات با شرکت‌های خصوصی دیگر، احداث کانال قوش‌تپه به طول ۲۸۵ کیلومتر با ۱۰۸ متر عرض و ۵.۸ متر عمق برای آبیاری ۵۵۰ هزار هکتار زمین، احداث سدها بر روی منابع آبی و...) و توافقات ترانزیتی (مانند خطوط ریلی با چین، ایران و آسیای میانه، قرارداد ۲۵۰ میلیون دلاری برق با ازبکستان و قرارداد تاپی یا انتقال گاز ترکمنستان به هند از طریق افغانستان و پاکستان، قرارداد کاسا هزار برای انتقال ۱۰۰۰ مگاوات برق آسیای میانه به پاکستان، قرارداد ریلی اتصال ازبکستان به پاکستان از طریق افغانستان و...) نخستین نشانه‌های پیوند افغانستان با اقتصاد منطقه‌ای بود. در این زمان، روابط میان حکومت طالبان و جمهوری اسلامی ایران بشدت تقویت شده و همکاری‌های اقتصادی، امنیتی و سیاسی در سطح بالایی قرار دارد.

مرحله دوم: همگرایی زیرساختی و اعتمادسازی (۲۰۲۶ — ۲۰۲۸)

رویکرد ادغام تجاری منطقه‌ای، به رسمیت شناخته شدن تدریجی حکومت، اعتمادسازی و تقویت روابط آن با کشورهای منطقه و مخصوصا ایران در عدم حضور غرب، تزریق سرمایه‌های خارجی به ویژه از سوی چین و همچنین سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در کشور در بخش‌های مختلف باعث شد تا زیرساخت‌های ترانزیتی (جاده‌ها و خطوط ریلی) و بنیادین (مانند برق و منابع آبی) شتاب بگیرد. مسیرهای راهبردی مانند واخان، خواف- هرات، کریدورهای چندگانه بسمت غرب و جنوب افغانستان، این کشور را به حلقه‌ای کلیدی در زنجیره تامین منطقه‌ای تبدیل کرد. این تحولات همزمان با شکل‌گیری سازوکار امنیتی چندجانبه و

همچنین وجود چندین مسیر تجاری در منطقه، ریسک‌های جغرافیای سیاسی را برای چین، ایران و سایر کشورهای منطقه کاهش داد و منافع مشترک کشورها را به امنیت و ثبات افغانستان گره زد.

مرحله سوم: رشد اقتصادی و تثبیت سیاسی (۲۰۲۸ – ۲۰۳۵)

با بهره‌برداری از پروژه‌های زیربنایی، مخصوصا باز شدن مسیر مستقیم چین به افغانستان از طریق کریدور واخان، شاهد افزایش دسترسی و درآمد برای این کشور، کاهش هزینه‌های تجارت، افزایش بهره‌وری سرمایه‌گذاری؛ افغانستان را به اقتصادی در حال رشد بدل کرده است. توسعه نظام بانکی، کاهش کسری بودجه، رشد اشتغال و درآمد سرانه نیز از دیگر نتایج این مرحله است. همچنین نظام آموزشی و بهداشتی بهبود قابل توجه یافته و فرآیند ملت‌سازی نیز با تکیه بر عدالت اجتماعی، حاکمیت قانون و توزیع درآمد تقویت شده است. در این زمان، همچنان کشورهای منطقه از منافع تجارت و همکاری منطقه‌ای بهره‌مند هستند. چین از مسیر واخان به خلیج فارس دسترسی دارد و ایران نیز از مسیر زمینی به چین وصل است. این ارتباط، محدودیت پیشین ناشی از تحریم‌ها برای ایران را تا حد زیادی بی‌اثر کرده است. با اتصال مستقیم ایران به چین از طریق افغانستان، اهداف سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران در قالب برنامه هفتم توسعه در بحث ترانزیت و همکاری منطقه‌ای تسهیل شده است. در این میان، افغانستان و ایران نقطه پیوند اورآسیا است.

ویژگی‌های کلیدی سناریو:

- **امنیت فراگیر و پایدار داخلی:** حذف ساختارهای تروریستی، حذف گروه‌های بحران‌آفرین، کاهش هزینه‌های امنیتی.
- **همکاری منطقه‌ای موثر:** شکل‌گیری ائتلاف‌های اقتصادی و امنیتی در منطقه و احیاء جاده ابریشم تاریخی. افزایش سهم کشورهای منطقه در تجارت خارجی میان آنها. کاهش هزینه‌های تجارت و زنجیره تامین. ارتقاء روابط و اعتماد میان افغانستان و ایران در عرصه‌های اقتصادی، سیاسی و امنیتی
- **رشد اقتصادی پایدار:** ارتقای شاخص‌های توسعه پایدار، شکل‌گیری صنایع صادرات محور، تامین درآمدهای پایدار ترانزیتی برای کشورها، ارتقاء شاخص‌های سلامت و رفاه در کشورهای منطقه و تامین اهداف ترانزیتی و همکاری منطقه‌ای.

دستاوردهای منطقه

- کاهش رقابت‌های ژئوپلیتیک در افغانستان و منطقه، افزایش همگرایی منطقه‌ای و شکل‌گیری بلوک منطقه‌ای. اتصال انرژی، تجارت، فناوری، خدمات و فرهنگ. کاهش هزینه‌های تجارت و تامین همکاری منطقه‌ای.
- کاهش خطرات و چالش‌های امنیتی و گروه‌های مسلح در منطقه، کاهش هزینه‌های امنیتی منطقه، بهبود کیفیت زندگی و شاخص‌های رفاه در منطقه و تامین امنیت.

چالش‌های پنهان

- رقابت‌های نرم میان چین، هند و روسیه در ساختارهای اقتصادی منطقه، تهدید بازگشت ناامنی در صورت سوء مدیریت داخلی و عدم تمایل بعضی کشورها به همگرایی منطقه‌ای، پیچیدگی هماهنگی فرامرزی و تفاوت‌های حقوق کشورها. عدم آمادگی بعضی از کشورها برای ایجاد اصلاحات به منظور ایجاد همکاری وسیع منطقه‌ای
- خطر تضعیف حاکمیت ملی برخی کشورها در برابر قدرت‌های بزرگ

نتیجه نهایی سناریوی کمربند طلایی:

در سناریوی «کمربند طلایی» که طی آن امنیت داخلی و همکاری منطقه‌ای از طریق افغانستان بالاست، این کشور از بن‌بست ژئوپلیتیک به نقطه ثقل تجارت و همکاری منطقه‌ای بدل می‌شود و جمهوری اسلامی ایران نیز با اتصال مستقیم به چین، تهدید مسیر آسیای مرکزی را مرتفع نموده و پتانسیل این دو کشور را برای تبدیل شدن به مرکزی که می‌تواند توسعه را از طریق همکاری و اتصال منطقه فراهم کند، به نمایش گذاشته می‌شود. این آینده بر فهم مشترک منطقه‌ای استوار است که امنیت افغانستان را مترادف امنیت منطقه و همکاری منطقه‌ای از طریق آن را کلید توسعه پایدار برای منطقه می‌داند. افغانستان در این تصویر، نه مصرف‌کننده‌ی صرف کمک‌های جهانی، بلکه مسیرساز و پیونددهنده منطقه‌ای است که منافع همگانی را تامین و تقویت می‌کند. و جمهوری اسلامی ایران نیز باتوجه به جایگاه تاریخی و سیاسی خود، شریک اصلی تجارت و ادغام منطقه‌ای می‌شود.

سناریوی دوم: قلعه قاف

سناریوی «قلعه قاف» آینده‌ای برای افغانستان، ایران و منطقه تا افق ۲۰۳۰-۲۰۳۵ ترسیم می‌کند که در آن امنیت داخلی بالا اما همکاری منطقه‌ای و بین‌المللی بسیار ضعیف است. نتیجه چنین وضعیتی شکل‌گیری کشوری با ثبات ظاهری اما منزوی، بشدت فقیر، بسته و فاقد توسعه پایدار است. این سناریو بازتابی

از تجربه حکومت قبلی طالبان (۱۹۹۶-۲۰۰۱) و همچنین کشورهایی مانند عراق در زمان صدام، لیبی در زمان قذافی یا برخی جمهوری‌های آسیای میانه است که با اتکاء به امنیت سختگیرانه، ساختارهای دیکتاتوری و انحصاری را بازتولید کرده‌اند و شاخص‌های توسعه‌ای آنها با وجود تامین امنیت بشدت کند و پایین است. تجربیات حکومت‌های نامبرده برای جمهوری اسلامی ایران، تهدید منافع و حتی درگیری نظامی است. در صورتی که همکاری منطقه‌ای (حداقل چین_افغانستان_ایران) میسر نشود، بطور کامل تجربه حکومت قبلی طالبان فراروی افغانستان و ایران خواهد بود که طی آن، جمهوری اسلامی ایران و افغانستان از مسیرها و ابتکارات منطقه‌ای منزوی باقی مانده و تهدیدات مسیر آسیای مرکزی و کریدور زنگزور چالش‌ها و تنش میان ایران و کشورهای منطقه را بشدت افزایش خواهد داد و این کشور در تامین اهداف آن در بحث ترانزیت و همکاری منطقه‌ای ناکام خواهد بود.

سناریوی سوم: دور باطل

سناریوی «دور باطل» ناظر بر آینده‌ای است که در آن افغانستان در افق ۲۰۳۰-۲۰۳۵ با ترکیب دو عامل امنیت پایین و همکاری منطقه‌ای ضعیف همچنان در چرخه تاریخ معاصر خود مبنی بر بی‌ثباتی و فروپاشی گرفتار مانده است. این وضعیت استمرار روندهای گذشته است که مانع شکل‌گیری دولت کارآمد، توسعه اقتصادی و ادغام منطقه‌ای می‌شود و این کشور را همچنان میدان منازعه و رقابت خارجی و داخلی نگه می‌دارد. در این حالت، افغانستان همچنان مانند بخش بزرگی از تاریخ معاصر خود فاقد امنیت و بشدت منزوی بوده که هزینه‌ها و چالش‌های مختلفی را بر کشورهای منطقه و جهان تحمیل خواهد کرد. این سناریو نیز شرایطی مشابه سناریوی «قلعه قاف» را به شکل شدیدتر برای جمهوری اسلامی ایران ایجاد خواهد کرد (تجربه حکومت کمونیستی در افغانستان طی سال‌های ۱۳۵۷ تا ۱۳۷۱ و حکومت مجاهدین در افغانستان در سال‌های ۱۳۷۱ تا ۱۳۷۶ که علاوه بر سیل مهاجرت، هزینه‌های نظامی و امنیتی هنگفتی را بر ایران تحمیل کرد).

سناریوی چهارم: مناطق حفاظت شده

سناریوی «مناطق حفاظت شده» وضعیت افغانستان را در افق ۲۰۳۰-۲۰۳۵ با ترکیب امنیت داخلی پایین و تقاضا برای همکاری منطقه‌ای بالا ترسیم می‌کند. در این تصویر، هرچند تقاضای منطقه برای بهره‌گیری از موقعیت جغرافیای سیاسی افغانستان افزایش یافته اما ضعف ساختاری دولت مرکزی، استمرار ناامنی و سیاست‌های بحران‌زا موجب شد تا این کشور به «جزایر جداگانه» تقسیم گردد که هریک تحت نفوذ یا حمایت یک بازیگر خارجی قرار دارد. نتیجه چنین الگویی، بقای نسبی مسیرهای تجاری در کنار تضعیف حاکمیت ملی و شکل‌گیری روند خزنده‌ی تجزیه افغانستان خواهد بود. الگوی چنین وضعیتی را در تجربه بیست ساله دوران جمهوریت (۲۰۰۱-۲۰۲۱) به شکل واضح قابل نمایش است که طی آن مسیرهای اصلی تجارت خارجی و دسترسی خارجی به بازار افغانستان (مسیر مزارشریف_کابل برای منافع تجاری آسیای میانه در افغانستان، مسیر ننگرهار_کابل و قندهار_کابل برای منافع تجاری پاکستان در افغانستان، مسیر هرات_کابل برای منافع تجاری ایران در افغانستان) از امنیت نسبی، توجه و تمرکز دولت برخوردار بودند، درحالی‌که ولایات همجوار و یا دورتر از این مسیرها از کانون توجه دولت دور بوده و عمدتا نفوذ مخالفین مسلح دولت در آنها بالا بود. دسته‌بندی ولایات در ساختار سیاسی افغانستان (ولایات درجه ۱، درجه ۲، درجه ۳) نشانگر همین نگاه در دولت نسبت به مناطق مختلف بود. در افق ۲۰۳۵ براساس سناریوی مناطق حفاظت شده، با امنیت پایین و تقاضا برای استفاده از خاک افغانستان برای تجارت، مجددا شرایط متذکره را برای افغانستان و منطقه بازآفرینی می‌کند. در این حالت ممکن است جمهوری اسلامی ایران تا حدی به اهداف خود برای ترانزیت و تجارت منطقه‌ای از طریق خاک افغانستان دست یابد، اما با توجه به عدم تامین امنیت در افغانستان، هزینه‌های امنیتی و ریسک تجارت و ترانزیت برای این کشور همچنان بالا خواهد بود. با وجود اینکه جمهوری اسلامی ایران ممکن است از طریق افغانستان به چین وصل شود اما این ارتباط بشدت شکننده و پرخطر خواهد بود و ممکن است صرفه‌ی اقتصادی ایران را برای استفاده از این مسیر تهدید کند.

۸.۱-۲ گام هشتم_ پایداری سناریوها

برای سنجش پایایی سناریوها از آزمون حذف_یکی استفاده کردیم و با حذف هریک از خبرگان، نتایج میک‌مک را بررسی کردیم. در تمامی بررسی‌ها، در ۸۵-٪۹۵ اغتشاش/وزن‌ها، همچنان نقاط بهینه محلی باقی ماندند و تحلیل حساسیت نشان داد جایگاه پیشران‌های امنیت (Y) و همکاری منطقه‌ای (X) به نویز ٪۲۰± پایدار است.

۳. نتیجه‌گیری

این پژوهش با تکیه بر روش سناریوپردازی و مشارکت خبرگان در قالب دو نظریه ژئواکونومی و منطقه‌گرایی نوین، بحث عمیقی را در مورد عوامل شکل‌دهنده توسعه منطقه ارائه می‌دهد و بیان می‌دارد که توسعه منطقه بیش از آنکه تابع زیرساخت‌های ترانزیتی باشد، به کیفیت و ساختار همکاری منطقه‌ای وابسته است. یافته مهم این پژوهش آنست که برخلاف فرض رایج مبنی بر اینکه مسیرهای موجود ابتکار کمربند و جاده موجب همکاری منطقه‌ای و توسعه در منطقه می‌شوند، نشان می‌دهد که این مسیرها (مسیر سی‌پک و مسیر آسیای مرکزی) لزوما چنین کارکردی برای منطقه و مخصوصا افغانستان و ایران ندارند و درحالی‌که نظم و

جایگاه تمدنی و تاریخی، منافع ملی و موقعیت جغرافیایی این دو کشور را نادیده می‌گیرند، منجر به ایجاد و تشدید تهدید منافع و امنیت ملی برای کشورها، رقابت‌های ژئوپلیتیکی، افزایش نااطمینانی‌ها و بازتولید اختلافات شده و عملا در بلندمدت مانع جدی همکاری و اتصال منطقه‌ای خواهند شد، بنابراین، باید راهکاری اندیشیده شود تا تمامی کشورهای منطقه در ساختاری جدید امکان شمولیت و توزیع منافع را داشته باشند.

یافته محوری این پژوهش آنست که دو عامل کلیدی «امنیت پایدار» و «همکاری منطقه‌ای از طریق افغانستان» بیشترین اهمیت و عدم قطعیت را در توسعه افغانستان، تامین همکاری منطقه‌ای از طریق آن و توسعه منطقه دارند و سایر عوامل ژئوپلیتیکی، اقتصادی، سیاسی، امنیتی، فرهنگی و... تحت تاثیر این دو متغیر قرار دارند. از ترکیب این دو عامل کلیدی، مجموعه‌ای از سناریوها (مانند کمربند طلایی، قلعه قاف، دور باطل و مناطق حفاظت‌شده) حاصل می‌شود که پیامدهای مختلفی را برای افغانستان، ایران و منطقه برجسته ساخته و نشان می‌دهد که چگونه ترکیبات مختلف عوامل کلیدی می‌تواند منجر به نتایج توسعه‌ای متفاوت شود.

خروج از بحران، ثبات بلندمدت و رشد اقتصادی در افغانستان به دستیابی این کشور به «امنیت پایدار» داخلی و «همکاری منطقه‌ای» موثر وابسته است. سناریوی کمربند طلایی که طی آن این دو عامل بصورت همزمان قوی هستند، پتانسیل افغانستان را برای تبدیل شدن به مرکزی برای تسهیل توسعه منطقه نشان می‌دهد. این پژوهش با پیوند دادن موقعیت استراتژیک افغانستان (که از نظر تاریخی به جاده ابریشم مرتبط است) با واقعیت‌های جغرافیای سیاسی معاصر، بر فرصت این کشور برای ایفای نقش بعنوان مرکز ترانزیت، اتصال و ادغام منطقه‌ای تاکید می‌کند. این تغییر رویکرد به افغانستان از کشوری بحران‌زده و نیازمند کمک به بازیگری فعال در اتصال، تجارت و توسعه منطقه‌ای، یک تحول قابل توجه است.

از سویی دیگر، نتایج بررسی سناریوهایی مانند قلعه قاف (امنیت بالا بدون همکاری منطقه‌ای) و مناطق حفاظت شده (وجود تقاضا برای همکاری منطقه‌ای در نبود امنیت کافی) نشان می‌دهد که فقدان یک عنصر کلیدی نه تنها باعث کندی توسعه، بلکه باعث بازتولید بحران‌ها و عقب‌ماندگی‌ها در این کشور می‌شود. همچنین این پژوهش در قالب سناریوی «قلعه قاف» یک استثنای مهم را شناسایی می‌کند که در آن، صرف تامین امنیت به تنهایی تضمین‌کننده توسعه و حصول نتایج بهبود اقتصادی نیست که این موضوع، محدودیت‌های مدل‌های امنیت‌محور را نشان می‌دهد. همچنین در سناریوی مناطق حفاظت شده نیز استثنای دیگری شناسایی شده است که وجود تقاضا برای «همکاری منطقه‌ای» به تنهایی و بدون وجود «امنیت کافی و پایدار در افغانستان» می‌تواند منجر به ضعف بیشتر حاکمیت ملی، تشدید بحران‌های امنیتی، نفوذ و حضور مخرب خارجی، و چندپارگی در کشور شود. این یافته بیشتر با ادبیات مربوط به پژوهش یانگ و همکاران در ۲۰۲۰ تناسب نشان می‌دهد که حتی اتصال به ابتکار کمربند و جاده و یا رویکرد همکاری منطقه‌ای بدون سنجش جنبه‌های مختلف می‌تواند منجر به ضرر برای کشور شود(۴۷).

یافته‌ی دیگر این پژوهش نشان می‌دهد که، از آنجایی که امنیت پایدار و همکاری منطقه‌ای از طریق افغانستان مهمترین عوامل در توسعه این کشور هستند، حذف و نادیده گرفتن افغانستان از مسیر اصلی ابتکار کمربند و جاده به معنی بستن راه توسعه برای این کشور است. از سویی دیگر، مسیر آسیای مرکزی که پتانسیل بالایی برای ایجاد و تشدید رقابت‌ها و چالش‌های منطقه‌ای دارد، می‌تواند باعث تشدید رقابت‌های منطقه‌ای در افغانستان شود. در این وضعیت، عدم تامین همکاری منطقه‌ای از طریق افغانستان و افزایش ناامنی در این کشور زمینه‌ساز سناریوی «دور باطل» برای این کشور می‌شود. همچنین، عدم تامین همکاری منطقه‌ای از طریق افغانستان، منجر به محذوف باقی ماندن ایران نیز از همکاری موثر منطقه‌ای می‌شود که در کنار چالش‌ها و تهدیدات کریدور زنگزور که ناشی از مسیر آسیای مرکزی است، چالش‌های توسعه‌ای و محرومیت از منافع همکاری منطقه‌ای را برای آن به ارمغان خواهد آورد.

این پژوهش، با روشن ساختن این نکته حیاتی که راهکارها و پویایی‌های منطقه‌ای برای توسعه افغانستان محوری‌تر از اتکای صرف به ابرقدرت‌های جهانی هستند، نظریه وابستگی را نیز اصلاح می‌کند. به این معنی که حضور یا ارتباط با ابرقدرت‌ها نه تنها اثرات توسعه‌ای پایدار برای این کشور نداشته، بلکه زمینه‌ساز دوام و بازتولید بحران‌های دوامدار شده است. بنابراین، اتصال صرف از طریق مسیر فرعی به چین نه تنها باعث محرومیت از منافع همکاری منطقه‌ای و پتانسیل‌های جغرافیایی و تاریخی می‌شود، بلکه افغانستان به صادرکننده مواد خام و واردکننده کالاهای نهایی شده و اقتصادی ضعیف و مصرفی خواهد داشت.

این پژوهش با شناسایی پیوند قوی میان امنیت داخلی و وجود اراده برای همکاری منطقه‌ای از طریق افغانستان با توسعه اقتصادی، از این مفهوم پشتیبانی می‌کند که استراتژی‌های توسعه‌ای را نمی‌توان صرفا به سیاست‌گذاری داخلی و یا عوامل بیرونی محدود کرد. توسعه (حتی در مفهوم اقتصادی صرف آن) با یک سیستم بسته، بدون روابط با جهان و با رویکرد خودکفایی صرف، امکان‌پذیر نیست. همچنین، بدون در نظرداشت پیچیدگی‌های نهادی، پتانسیل‌های تاریخی و اقتضائات داخلی، اتکاء صرف به عوامل بیرونی نیز نه تنها منجر به توسعه نمی‌شود، بلکه خطکشی‌های جدیدی در جوامع توسعه‌نیافته ایجاد می‌کند که می‌تواند با خلق بحران‌های جدید، باعث انباشت و تعمیق بیشتر بحران‌ها و حرکت در مسیر ضد توسعه شود. توسعه مفهومی منطقه‌ای است که با در نظرداشت پتانسیل‌ها و مزیت‌های داخلی، مستلزم داشتن دیپلماسی فعال خارجی برای ایجاد منفعت مشترک، همگرایی و تامین همکاری در سطح منطقه است. به بیان دیگر، توسعه برآیند همکاری در سطح یک منطقه است که بوسیله آن، پتانسیل‌ها، مزیت‌ها و اقدامات کشورهای یک منطقه بصورت هماهنگ و یکپارچه بکار

گرفته می‌شوند. برای این منظور، چارچوب‌های حقوقی و سیاست‌گذاری (نظام سیاسی) کشورها می‌تواند نقش حیاتی را در تشخیص و فعالسازی مزیت‌ها و پتانسیل‌های داخلی و همچنین ایجاد دیپلماسی فعال برای اقناع کشورهای منطقه از طریق تعریف منفعت جمعی حداکثری، ایفا کند.

یافته دیگر این پژوهش آنست که از آنجایی که رقابت‌ها و مناسبات منطقه‌ای تاثیری فراتر از رقابت‌ها و مناسبات جهانی بر توسعه دارد، و همکاری منطقه بعنوان عاملی با بالاترین اهمیت در توسعه منطقه شناخته شده است، به نظر می‌رسد بکارگیری دیپلماسی منطقه‌ای و تمرکز به کشورهایی که هرچند سهم کمتری نسبت به ابرقدرت‌ها در مراودات جهانی دارند، می‌تواند اثرات مثبت توسعه‌ای بیشتری برای کشورها در پی داشته باشد. در نقطه مقابل نیز، ثابت شده است که عدم توجه به کشورهای منطقه با سهم کم در مراودات جهانی و تمرکز بر ابرقدرت‌ها، نه تنها باعث حداکثر منفعت برای کشور نشده بلکه طبق نظریه مرکز_پیرامون، باعث بهره‌کشی بیشتر از کشور و توسعه نیافته باقی ماندن کشورهای مختلف شده است. بنابراین، لزوم اتخاذ رویکردهای منطقه‌ای بعنوان ستون اصلی امکانات توسعه به شمار می‌رود.

یافته نهایی این پژوهش بیان می‌دارد که بهره‌مندی افغانستان از منافع همکاری منطقه‌ای، خروج این کشور از انزوا و توسعه‌ی آن در گرو تامین همزمان امنیت و همکاری منطقه‌ای از طریق آن است که این کشور را به محور مبادلات منطقه‌ای تبدیل می‌کند. این موضوع با ایجاد مسیر جدید شرق_غرب از مسیر افغانستان برای اتصال مستقیم چین به کشورهای منطقه و ایران امکان‌پذیر می‌شود که علاوه بر رفع تهدیدات موجود، قابلیت همه‌شمول بودن و توزیع منافع برای تمام منطقه را داشته و ریسک ژئوپلیتیک مسیرهای موجود را برای چین، افغانستان، ایران و منطقه کاهش می‌دهد و در کنار آن از بروز و تشدید رقابت‌ها و تعارضات در منطقه جلوگیری می‌کند. این مسیر علاوه بر اینکه جایگاه و نقش افغانستان را در معادلات منطقه‌ای تثبیت می‌کند، زمینه را برای سایر کشورهای غرب آسیا و خاورمیانه برای تامین اهداف همکاری منطقه‌ای در بحث فعالسازی مزیت‌های جغرافیایی، ترانزیت، همکاری منطقه‌ای و تنوع‌بخشی مسیرهای موجود تامین می‌کند و عدم توجه به این مسیر، نه تنها افغانستان را مستعد سناریوی دور باطل نموده، بلکه جمهوری اسلامی ایران را در تامین اهداف بند دهم سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه این کشور ناکام گذاشته و در نهایت، انزوای منطقه‌ای و تهدید مسیر آسیای مرکزی باعث تشدید چالش‌ها و گسست در روابط منطقه‌ای برای این کشور خواهد شد.

توصیه‌های سیاستی

این پژوهش، ملاحظات امنیتی، همکاری منطقه‌ای و زمینه تاریخی_جغرافیای سیاسی را در یک ساختار تحلیلی منسجم ادغام نموده و با ارائه بحثی دقیق و مبتنی بر شواهد در قالب نظریات ژئواکونومی و منطقه‌گرایی نوین، نه تنها به دنبال تعمیق درک پویایی‌های منطقه‌ای بوده، بلکه راهکارهای سیاستی ملموس و عملی برای توسعه به سیاست‌گذاران ارائه می‌دهد. چین به منظور کاهش ریسک ژئوپلیتیک مسیرهای موجود، می‌بایست اقدام به راه‌اندازی مسیرهای دیگر نیز در منطقه‌ی پرچالش خاورمیانه کند. کنار گذاشتن افغانستان و ایران از معادلات اقتصادی، سیاسی، امنیتی و تجاری منطقه‌ای نه تنها منافع هیچ‌کدام از کشورها را تامین نمی‌کند، بلکه چالش‌ها و هزینه‌های نظامی، سیاسی و امنیتی را برای کشورهای منطقه بشدت افزایش خواهد داد. از سویی دیگر، باتوجه به تجارب جنگ زمستان ۱۴۰۴ و تهدیدات دریایی در جنوب ایران، این کشور برای کاهش اثرات تحریم‌ها، ارتباط زمینی و امن‌تر با متحدین آسیایی خود نیازمند استفاده از خاک افغانستان است و در کنار آن، مسیر سی‌پک و آسیای مرکزی که برای دور زدن ایران و حذف آن از نقش‌آفرینی در مراودات منطقه‌ای و جهانی طراحی شده است، می‌تواند علاوه بر ناکام کردن اهداف سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه این کشور، زمینه‌ساز گسست و تیره‌گی روابط آن با کشورهای همسایه شود. اقدام و تلاش ایران برای ایجاد مسیر هفتم در قالب ابتکار کمربند و جاده که مستقیما چین را از طریق افغانستان به ایران وصل کند، علاوه بر خنثی کردن چالش‌ها، اهداف سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه این کشور را نیز تامین خواهد کرد. افغانستان نیز به منظور خروج از دور تسلسل بحران‌ها و گره زدن امنیت و شکوفایی اقتصادی خود با منافع کشورهای همسایه، می‌بایست به دنبال احیاء جاده تاریخی ابریشم از مسیر واخان بسمت مناطق مرکزی افغانستان و سپس ایران باشد تا بتواند از منافع همکاری و تجارت منطقه‌ای بهره‌مند شده و دوران شکوفایی و توسعه را رقم بزند. به همین دلیل، این پژوهش براساس مسیرهای شش‌گانه اعلان‌شده‌ی ابتکار کمربند و جاده، مسیر هفتم را به شرح ذیل پیشنهاد می‌کند و تاکید می‌نماید که این مسیر به دلایل مختلف می‌بایست از واخان وارد افغانستان شده و حتما باید از مناطق مرکزی افغانستان عبور کند. عبور این مسیر از خط شمالی یا جنوبی افغانستان نیز چالش‌های دیگری را برای افغانستان بوجود خواهد آورد که در قالب پژوهش‌های جداگانه‌ای به آنها پرداخته خواهد شد:

شکل ۳: نقشه مسیرهای شش‌گانه فعلی ابتکار کمربند و جاده (سیاه) و مسیر پیشنهادی پژوهش (سبز)

در این نقشه، مسیرهایی که به رنگ سیاه نمایش داده شده‌اند، مسیرهای شش‌گانه فعلی ابتکار کمربند و جاده هستند و مسیر ترسیم‌شده به رنگ سبز، مسیر پیشنهادی این پژوهش برای اتصال مستقیم چین از طریق افغانستان با ایران و غرب آسیا است.

توصیه سیاستی برای ایران

در این راستا، از آنجایی که در بند ۱۰ سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه جمهوری اسلامی ایران تاکید اساسی بر فعال‌سازی مزیت‌های جغرافیایی_سیاسی کشور و تبدیل جمهوری اسلامی ایران به مرکز مبادلات و خدمات تجاری، انرژی، ارتباطات و حمل و نقل دارد، مسیرهای موجود ابتکار کمربند و جاده بعنوان تهدید برای منافع این کشور عمل می‌کنند. جنگ زمستان ۱۴۰۴ نشان داد که تمرکز صرف بر اقتصاد دریامحور با وجود اینکه منافعی برای این کشور دارد، آسیب‌پذیری راهبردی این کشور را برای اتصال به متحدان، اقتصاد، سیاست خارجی، زنجیره تامین کالاهای اساسی و مراودات در شرایط بحران را به نمایش گذاشت و با توجه به قدرت دریایی رقبای این کشور در اقیانوس هند و تسلط آنها برای کنترل تردد میان ایران و متحدان بین‌المللی آن، چالش اساسی به حساب می‌آیند. بنابراین، ایران برای تامین اتصال منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، کاهش ریسک مسیرهای موجود و بهره‌مندی هرچه بیشتر از مزایای تاریخی و جغرافیایی، ناگزیر از تنوع‌بخشی به مسیرهای ارتباطی زمینی کوتاه، با صرفه و امن است که نه تنها مسیرهای سی‌پک و آسیای مرکزی نمی‌توانند این نیاز راهبردی را برای این کشور تامین کنند، بلکه مسیر آسیای مرکزی از آنجایی که ماهیتا برای دور زدن و حذف ایران طراحی شده است، مسیری چالش‌ساز و تهدید برای منافع و امنیت ملی آن بحساب می‌آید. و مسیر سی‌پک نیز با توجه به شرایط سیاسی پاکستان، تهدیدات تروریستی در آن و همچنین نزدیکی به اقیانوس هند، ریسکی مشابه به تنگه هرمز را بازتولید می‌کند. بنابراین، تاکید و تلاش ایران برای ایجاد مسیر هفتم ابتکار کمربند و جاده به منظور اتصال مستقیم ایران به چین از طریق کریدور واخان افغانستان، در ابعاد مختلف می‌تواند برای این کشور کمک‌کننده باشد.

ملاحظات اخلاقی و تعهدات

ملاحظات اخلاقی: این مقاله با رعایت اصول اخلاقی در پژوهش انجام شده است.

حامی مالی: این مقاله حامی مالی ندارد.

مشارکت نویسندگان: تمام نویسندگان در آماده‌سازی این مقاله مشارکت کرده‌اند.

تعارض منافع: بنابه اظهار نویسندگان، در این مقاله هیچ‌گونه تعارض منافعی وجود ندارد.

تعهد کپی‌رایت: طبق تعهد نویسندگان، حق کپی‌رایت (CC) رعایت شده است.

سپاس‌گذاری: این مقاله مستخرج از رساله دوره دکتری نویسنده اول است.

منابع

[۱] Acemoglu, D., Johnson, S., & Robinson, J. A. (2001). Colonial Origins of Comparative Development: An Empirical Investigation. *The American Economic Review*, 91(5). http://www.jstor.org/stable/2677930

[۲] Asian Development Bank. (2017). *Meeting Asia's Infrastructure Needs*. Asian Development Bank. https://doi.org/10.22617/FLS168388-2

[۳] Bahrami Moghadam, S. (2020). Economic motivations of China's Belt and Road Initiative. *Journal of Politics and International Relations*, 4(7), 29–57. https://doi.org/10.22080/jpir.2020.2948 (in Persian).

[۴] Baniya, S., Rocha, N., & Ruta, M. (2020). Trade effects of the New Silk Road: A gravity analysis. *Journal of Development Economics*, 146. https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2020.102467

[۵] Bersenev, A., Chikilevskaya, M., & Rusinov, I. (2020). Silk Road Rail Corridors Outlook and Future Perspectives of Development. *Procedia Computer Science*, 167, 1080–1087. https://doi.org/10.1016/j.procs.2020.03.407

[۶] Bespalyy, S. (2023). Transport Infrastructure of the Countries of Central Asia: State and Development Trends. *Transportation Research Procedia*, 68, 766–770. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.02.106

[۷] Blaydes, L., & Paik, C. (2021). Muslim Trade and City Growth before the 19th Century: Comparative Urbanization in Europe, the Middle East and Central Asia. *British Journal of Political Science*, 51(2), 845–868. https://doi.org/10.1017/S0007123419000267

[۸] Cristian, D. (2000). Silk Roads or Steppe Roads? The Silk Roads in World History. *Journal of World History*, University of Hawai'i Press, 11(1), 1–26. https://www.jstor.org/stable/20078816

[۹] de Soyres, F., Mulabdic, A., Murray, S., Rocha, N., & Ruta, M. (2019). How much will the Belt and Road Initiative reduce trade costs? *International Economics*, 159, 151–164. https://doi.org/10.1016/j.inteco.2019.07.003

[۱۰] Ekhtiari Amiri, R., & Salehi Khanar, M. (2018). Political-economic consequences of the development of Iran-China relations in the framework of East-facing policy (2005–2013). *Quarterly Journal of Political Studies*, 10(40), 63–102. https://sanad.iau.ir/en/Journal/jourm/Article/960456 (in Persian).

[۱۱] Fazlly, S. K. (2024). Foreign Aid and Economic Growth: An Econometric Study of Afghanistan. *Journal of Indonesian Applied Economics*, 12(1). https://doi.org/10.21776/ub.jiae.2024.012.01.4

[۱۲] Fetnat, M. O., & Yoldash, N. (2024). The Impact of Inflation on Afghanistan's Economic Growth (2005–2023). *Integrated Journal for Research in Arts and Humanities*, 4(5), 98–105. https://doi.org/10.55544/ijrah.4.5.15

[۱۳] Hakimi, B. A. (2023). *Barnameh-haye eqtesadi-ye Shah Amanullah* [Economic programs of King Amanullah]. TOLOnews. https://tolonews.com/fa/business-184710 (in Persian).

[۱۴] Hou, L., Fishman, T., Wang, R., Tzachor, A., Wang, H., Wang, P., Chen, W.-Q., & van der Voet, E. (2024). A Comprehensive Accounting of Construction Materials in Belt and Road Initiative Projects. *Environmental Science & Technology*, 58(35), 15575–15586. https://doi.org/10.1021/acs.est.4c04142

[۱۵] Jansiz, A., & Rezapour, D. (2020). The impact of the China-Pakistan Economic Corridor on the economy of the Arab countries of the Middle East. *Motaleat-e Asiyaye Jonub-e Gharbi*, 2(8), 161–192. http://www.magiran.com/p2110988 (in Persian).

[۱۶] Knez, K., & Lokar, T. G. (2024). Examination of Afghanistan's Development Traps. *Regional Science Policy & Practice*. https://doi.org/10.1111/rsp3.12556

[۱۷] Kondapally, S., Delovarova, L., Jan, B., & Yermekov, A. (2024). Afghanistan's political change and the Belt and Road Initiatives: an overview of the situation. *Public Administration and Civil Service*, 3(90). https://doi.org/10.52123/1994-2370-2024-1231

[۱۸] Kuran, T. (2012). *The Long Divergence: How Islamic Law Held Back the Middle East*. Princeton University Press. https://press.princeton.edu/books/paperback/9780691156415/the-long-divergence

[۱۹] Ma, S. (2022). Growth effects of economic integration: New evidence from the Belt and Road Initiative. *Economic Analysis and Policy*, 73. https://doi.org/10.1016/j.eap.2022.01.004

[۲۰] Mahmoudi, V., & Samimi far, G. (2005). Poverty as Capability Deprivation. *Social Welfare Quarterly*, 5(17), 9–32. http://refahj.uswr.ac.ir/article-1-2112-en.html (In Persian).

[۲۱] Malik, A. (2016). *Diversification of Middle Eastern Economies is More a Political than an Economic Challenge*. The Lebanese Center for Policy Studies; Policy Brief, 19. http://hdl.handle.net/10625/55488

[۲۲] Mallin, F., & Sidaway, J. D. (2024). Critical geoeconomics: A genealogy of writing politics, economy and space. *Transactions of the Institute of British Geographers*, e12600. https://doi.org/10.1111/tran.12600

[۲۳] Malik, A., & Awadallah, B. (2013). The economics of the Arab Spring. *World Development*, 45, 296–313. https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2012.12.015

[۲۴] Meng, C., Ghafoori, N., & Yolchi, J. (2025). Foreign intervention, executive corruption, and economic growth in Afghanistan. *Contemporary South Asia*, 33(1), 52–69. https://doi.org/10.1080/09584935.2025.2451882

[۲۵] Milton-Edwards, B. (2018). *Contemporary Politics in the Middle East*. Polity Press. https://books.google.de/books?id=L4HftAEACAAJ

[۲۶] Pourezzat, A. A., Nejati, M., Taheri Attar, G., & Sharifmousavi, S. M. (2011). Scenario planning and futurology of the Persian Gulf post-oil economy. *Foresight*, 13(6), 18–33. https://doi.org/10.1108/14636681111179573

[۲۷] Pourezzat, A. A. (2010). *Modiriyat-e rahbordi-ye asr-madar: Ruykard-e ayandehpazhuhaneh be manafe-e omumi* [Era-oriented strategic management: A futures studies approach to the public interest] (1st ed.). Tehran: Imam Sadiq University Press. (in Persian)

[۲۸] Qanun-e Barnameh-ye Panj-Saleh-ye Haftom-e Pishraft-e Jomhuri-ye Eslami-ye Iran (1403–1407) [Law of the Seventh Five-Year Progress Plan of the Islamic Republic of Iran (2024–2029)]. (2024). Islamic Consultative Assembly. National Database of Laws and Regulations of the Islamic Republic of Iran. https://qavanin.ir/Law/TreeText/?IDS=15033449572675229448 (in Persian).

[۲۹] Rasa, R. (2020). Economic Development in Afghanistan. *International Journal of Management and Humanities*, 5(2). https://doi.org/10.35940/ijmh.b1153.105220

[۳۰] Raza, A., Khoso, I., & Taraki, M. (2024). Role of Macroeconomic Indicators and Strategic Management in Afghanistan's Economic Growth. *Journal of Entrepreneurship, Management, and Innovation*, 6(1), 119–135. https://doi.org/10.52633/jemi.v6i1.368

[۳۱] Reisinezhad, A. (2021). The Land-based Belt of the New Silk Road and the Geopolitics of the Central Asia. *Iranian Research Letter of International Politics*, 10(1), 119–142. https://doi.org/10.22067/irlip.2021.69448.1050

[۳۲] Rezapour, D., & Simbar, R. (2019). China's New Silk Road Initiative: Opportunities and Threats for Iran, Pakistan and Kazakhstan. *International Political Economy Studies*, 1(1), 157–186. https://doi.org/10.22126/ipes.2019.1189

[۳۳] Rodrik, D. (2007). *One Economics, Many Recipes: Globalization, Institutions, and Economic Growth*. Princeton University Press. https://doi.org/10.2307/j.ctvcm4jbh

[۳۴] Rouis, M., & Tabor, S. R. (2013). *Regional Economic Integration in the Middle East and North Africa: Beyond Trade Reform*. World Bank. https://hdl.handle.net/10986/12220

[۳۵] Roy, T. (2020). *Reading the Economic History of Afghanistan* (Economic History Working Papers, 309).

[۳۶] Ruta, M., Dappe, M. H., Lall, S. V., Zhang, C., Constantinescu, C., Lebrand, M., Mulabdic, A., & Churchill, E. (2019). *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. World Bank. Washington, DC.

[۳۷] Safi, L. (2024). Review of Afghanistan's development pattern from 2001 to 2021: a relative lacked sustainability, inclusiveness, and prosperity. *Journal of Social and Economic Development*, 26, 333–352. https://doi.org/10.1007/s40847-023-00268-7

[۳۸] Schwartz, P. (1991). *The Art of the Long View: Planning for the Future in an Uncertain World*. Crown. https://books.google.com/books?id=T-r36bIZA44C

[۳۹] Söderbaum, F., & Shaw, T. M. (2003). *Theories of New Regionalism: A Palgrave Reader*. Palgrave Macmillan London, 255. DOI: https://doi.org/10.1057/9781403938794

[۴۰] Tanwir, M. H. (2019). *Afghanistan markaz-e wasl-e madaniyat-haye gozashta-ye jahan wa markaz-e taqato-e rah-e abrisham* [Afghanistan as a connecting hub of ancient world civilizations and a crossroads of the Silk Road]. Tahlil, 6(5–6), 98–112. https://csrsaf.org/wp-content/uploads/2019/12/Tahlil_Journal_5th_6th_Issue_Pashto11.pdf (in Persian).

[۴۱] Todaro, M. P., & Smith, S. C. (2019). *Economic development* (V. Mahmoudi, Translation.; 3rd printing). Tehran: University of Tehran Press. (in Persian)

[۴۲] Valansi, K. (2025). *Why the Middle Corridor matters amid a geopolitical resorting*. A. Council. https://www.atlanticcouncil.org/content-series/ac-turkey-defense-journal/why-the-middle-corridor-matters-amid-a-geopolitical-resorting/

[۴۳] Wang, C., Lim, M. K., Zhang, X., Zhao, L., & Lee, P. T.-W. (2020). Railway and road infrastructure in the Belt and Road Initiative countries: Estimating the impact of transport infrastructure on economic growth. *Transportation Research Part A*, 134, 288–307. https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.02.009

[۴۴] World Bank. (2020). *Trading together: Reviving Middle East and North Africa Regional Integration in the Post-Covid Era*. World Bank. https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1639-0

[۴۵] World Bank. (2021). *World Development Indicators*. World Bank. Washington, DC.

[۴۶] World Bank. (2022). *World Development Indicators*. World Bank.

[۴۷] Yang, G., Huang, X., Huang, J., & Chen, H. (2020). Assessment of the effects of infrastructure investment under the belt and road initiative. *China Economic Review*, 60. https://doi.org/10.1016/j.chieco.2020.101418

[۴۸] Zaki, Z., Tian, G., & Amini, M. Y. (2023). Literature Review on Belt and Road Initiative's Integration for Trade Connectivity of Afghanistan. *Open Journal of Business and Management*, 11(6), 3287–3312. https://doi.org/10.4236/ojbm.2023.116179

[۴۹] Zolfagharzadeh, M., Najafi Rastaghi, H., Hasani, A., & Samradjah, K. (2024). *Ayandehnegari-ye rahbordi mobtani bar ruykard-e senariovnevisi: Az nazariyeh ta amal* [Strategic foresight based on the scenario planning approach: From theory to practice] (2nd printing). Jahade-daneshgahi (ACECR). (in Persian)