



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

## دیپلماسی اقتصادی افغانستان



اردیبهشت ۱۴۰۵



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

## دیپلماسی اقتصادی افغانستان

مدیریت دیپلماسی اقتصادی و آینده‌پژوهی

ناظر: آیدا بونبی

تاریخ انتشار: اردیبهشت ۱۴۰۵

واژگان کلیدی: کریدورهای ترانزیتی، پاکستان، موافقتنامه‌های تجاری ترجیحی،

دوراهی آسیا، کریدور شمال-جنوب، پروژه راه آهن پنج‌ملت

شناسه گزارش: RC-1405-MEF-E2-PP-1201

نشانی: تهران، خیابان طالقانی، نبش خیابان شهید موسوی (فرصت)، پلاک ۱۷۵

مرکز پژوهش‌ها در شبکه‌های اجتماعی:

Instagram: @rc.iccima.ir

Telegram: @rc\_iccima

Twitter: @rc\_iccima



## فهرست مطالب

۵	چکیده مدیریتی
۷	دیپلماسی اقتصادی افغانستان
۷	ابعاد کلیدی دیپلماسی اقتصادی افغانستان
۳۲	دیپلماسی اقتصادی افغانستان (۲۰۲۶): فرصت‌ها و چالش‌های پیش روی جمهوری اسلامی ایران
۳۹	روابط ایران و افغانستان در حوزه انرژی
۵۴	جنگ ۲۸ فوریه ۲۰۲۶ ایران با آمریکا و اسرائیل و تأثیرش بر روابط اقتصادی ایران و افغانستان
۶۳	نتیجه‌گیری
۶۵	منابع



## چکیده مدیریتی

- ❖ دیپلماسی اقتصادی افغانستان پس از ۲۰۲۱ بر سه محور اصلی استوار است: تنوع‌بخشی به کریدورهای ترانزیتی (کاهش وابستگی ۸۰٪ به پاکستان)، انعقاد موافقتنامه‌های تجاری ترجیحی با همسایگان (به ویژه ازبکستان و پاکستان) و جذب سرمایه‌گذاری خارجی. افغانستان با موقعیت ژئوپلیتیک «دوراهی آسیا» در تلاش است از انزوای سیاسی خارج شده و از طریق همگرایی اقتصادی جایگاه خود را تثبیت کند.
- ❖ بر اساس آخرین آمار گمرک ایران (سال ۱۴۰۳)، صادرات ایران به افغانستان حدود ۲.۴۵ میلیارد دلار بوده و افغانستان به یکی از پنج مقصد اصلی صادرات غیرنفتی ایران تبدیل شده است. در مقابل، واردات ایران از افغانستان تنها ۶۶ میلیون دلار است که نشان‌دهنده عدم توازن شدید تجاری (تراز مثبت حدود ۲.۳۳ میلیارد دلاری به نفع ایران) می‌باشد. تجارت دو کشور در سال‌های اخیر رشد ۳۷.۵ درصدی داشته و مقامات هدف افزایش آن به ۱۰ میلیارد دلار را دنبال می‌کنند.
- ❖ فرصت‌های راهبردی برای ایران: (۱) تنوع‌بخشی به شرکای تجاری افغانستان: تشدید تنش‌های طالبان با پاکستان (بسته شدن مرزها در اکتبر ۲۰۲۵ و فوریه ۲۰۲۶) فرصتی تاریخی برای ایران ایجاد کرده است. تجارت ایران با افغانستان در شش ماهه نخست ۲۰۲۵ به ۱.۶ میلیارد دلار رسید که از تجارت این کشور با پاکستان (۱.۱ میلیارد دلار) فراتر رفت؛ (۲) کریدور چابهار و مشوق‌های رقابتی: ایران با ارائه تخفیف‌های ۳۰٪ تعرفه بندری، ۷۵٪ انبارداری و معافیت ۲۰ ساله مالیاتی، مزیت رقابتی قابل توجهی ایجاد کرده است؛ (۳) همسویی با کریدورهای بین‌المللی: الحاق افغانستان به کریدور شمال-جنوب (INSTC) و پروژه راه‌آهن پنج‌ملت می‌تواند ایران را به شاهراه ترانزیتی شرق به غرب تبدیل کند. کریدور خواف-هرات با رشد ۱۷ برابری حمل ریلی در سال ۱۴۰۴ در حال عملیاتی شدن است؛ (۴) ایران با صادرات ۱۹۰ مگاوات برق و فرآورده‌های نفتی، نقش کلیدی در تأمین انرژی افغانستان ایفا می‌کند و در فوریه ۲۰۲۶ قرارداد تمدید واردات برق برای سال ۱۴۰۵ امضا شده است.

- ❖ چالش‌های ساختاری: ۱. عدم به رسمیت شناخته شدن طالبان و ادامه تحریم‌های بین‌المللی (دارایی‌های بانک مرکزی افغانستان بلوکه است). ۲. فقدان چارچوب قانونی و قضایی شفاف؛ اداره کشور از طریق فرمان‌های رهبر طالبان انجام میشود. ۳. فعالیت گروه‌های تروریستی (داعش-خراسان) و ناامنی مزمن ۴. فسخ قرارداد نفتی چین (CAPEIC) در ژوئن ۲۰۲۵ و بازداشت اتباع چینی که تصویر افغانستان را به شدت خدشه‌دار کرد.
- ❖ حمله آمریکا و اسرائیل به ایران همزمان با محاصره کامل مرزهای شرقی افغانستان توسط پاکستان رخ داد و «انزوای لجستیکی بی‌سابقه» برای افغانستان ایجاد کرد. پیامدهای آن از کار افتادن عملی بندر چابهار و سرگردانی کالاهای افغان، بازگشت اجباری روزانه ۱,۵۰۰ تا ۱,۷۰۰ مهاجر افغان، افزایش ۳۰الی ۴۰ درصدی قیمت مواد غذایی در استان‌های مرزی و کاهش شدید درآمدهای گمرکی طالبان بوده است.
- ❖ ساختار نهادی اقتصاد افغانستان دوگانه است. پژوهش هارون رحیمی (۲۰۲۳) نشان می‌دهد نظام نهادی افغانستان از دو بخش موازی تشکیل شده است: ۱. نهادهای رسمی ناکارآمد: وزارت صنعت و تجارت، بانک مرکزی، سیستم قضایی (با اطاله دادرسی، فساد و عدم تضمین اجرا)؛ و ۲. نهادهای غیررسمی کارآمد: صرافان (حواله)، سیستم‌های اعتباری مبتنی بر اعتماد، شوراهای قبیله‌ای حل اختلاف. برای ایران، استراتژی «تعامل هوشمندانه دوگانه» یعنی به موازات تعامل با نهادهای رسمی طالبان، ارتباط مستقیم با نهادهای غیررسمی کارآمد (صرافان، بزرگان قبایل) ضروری است.
- ❖ کریدورهای افغانستان برای ایران یک «شمشیر دو لبه» هستند. از یک سو، فرصتی بی‌نظیر برای خروج از بن‌بست ژئوپلیتیک، گسترش نفوذ منطقه‌ای و دستیابی به بازارهای شرق (به ویژه چین با دور زدن تحریم‌های دریایی) ایجاد می‌کنند. از سوی دیگر، با هزینه‌های گزاف، مشکلات امنیتی حل‌نشده و رقابت شدید سایر مسیرها از جمله CPEC و کریدور میانی مواجه‌اند.
- ❖ پنجره فرصت طی چند سال آینده شاید ۵ تا ۷ سال آینده محدود است. اگر ایران و

افغانستان نتوانند خود را به عنوان «پل ترانزیتی» اصلی تثبیت کنند، چین و پاکستان این فرصت را مصادره خواهند کرد. موفقیت این طرح‌ها به هماهنگی سه عامل بستگی دارد: تأمین امنیت پایدار در افغانستان، جذب سرمایه‌گذار بین‌المللی (به ویژه چین) و رفع موانع تحریمی ایران.

❖ هزینه انفعال از هزینه اقدام مشترک بسیار بیشتر است. تجارت ایران با افغانستان در شرایط درگیری‌های مرزی نیز با رشد همراه بوده و داده‌های تاریخی نشان می‌دهد که عمل‌گرایی اقتصادی همواره بر اختلافات ایدئولوژیک غلبه کرده است.

## دیپلماسی اقتصادی افغانستان

بر اساس تعریف، دیپلماسی اقتصادی شامل تدوین و پیاده‌سازی سیاست‌های مرتبط با تولید، مبادلات تجاری، ارائه خدمات و جذب سرمایه در عرصه جهانی است و در هسته آن، مذاکره برای تدوین چارچوب‌های حاکم بر روابط اقتصادی بین کشورها قرار دارد. افغانستان به عنوان کشوری محصور در خشکی با موقعیت ژئوپلیتیک منحصربه‌فرد در تقاطع آسیای مرکزی، جنوب آسیا و خاورمیانه، دیپلماسی اقتصادی را به عنوان ابزاری راهبردی برای غلبه بر چالش‌های ساختاری و تحقق توسعه پایدار در پیش گرفته است. این کشور با درک نیازهای واقعی خود (دسترسی به آب‌های آزاد، تنوع‌بخشی به شرکای تجاری، جذب سرمایه‌گذاری خارجی) و آگاهی از مزیت‌های نسبی‌اش (موقعیت ترانزیتی، منابع معدنی غنی، بازار مصرف ۴۰ میلیون نفری)، تلاش می‌کند تا تجارت خارجی پویا و بهره‌وری دیپلماسی اقتصادی خود را تضمین کند.

## ابعاد کلیدی دیپلماسی اقتصادی افغانستان

### ۱. کریدورهای ترانزیتی افغانستان

در چارچوب دیپلماسی اقتصادی افغانستان، تنوع‌بخشی به کریدورهای ترانزیتی به عنوان یکی از محوری‌ترین راهبردها برای کاهش وابستگی تاریخی به مسیرهای سنتی پاکستان و ایجاد یک شبکه حمل‌ونقل چندوجهی و امن تعریف می‌شود. افغانستان به عنوان کشوری محصور در خشکی با

موقعیت ژئوپلیتیک منحصربه‌فرد در تقاطع آسیای مرکزی، جنوب آسیا و خاورمیانه، همواره با چالش دسترسی به آب‌های آزاد مواجه بوده است. وابستگی ۸۰ درصدی تجارت افغانستان به مسیرهای ترانزیتی پاکستان (به ویژه بنادر کراچی و گوادر) طی دهه‌های گذشته، این کشور را در برابر بسته شدن مکرر مرزها به دلایل سیاسی و امنیتی آسیب‌پذیر ساخته است. برای مثال، در اکتبر ۲۰۲۵، بسته شدن هشت گذرگاه مرزی کلیدی توسط پاکستان منجر به کاهش ۷۹ درصدی ترانزیت افغانستان از این مسیر (از ۱۰۸.۲ میلیون دلار به ۲۲.۶ میلیون دلار) و سرگردانی بیش از ۱۲,۰۰۰ کانتینر حامل کالاهای اساسی شد. این رویداد بار دیگر ضرورت حیاتی تنوع‌بخشی به کریدورهای ترانزیتی را آشکار ساخت.

### کریدور شمال-جنوب و نقش راهبردی بندر چابهار

در پاسخ به چالش بالا، کریدور چابهار در ایران به عنوان مهم‌ترین و قابل اعتمادترین جایگزین راهبردی برای افغانستان مطرح شده است. بندر چابهار که با سرمایه‌گذاری هند توسعه یافته، دسترسی افغانستان به آب‌های آزاد اقیانوس هند را بدون وابستگی به پاکستان فراهم می‌کند و از مزایایی مانند امنیت سیاسی بالاتر، تخفیف‌های ویژه تعرفه‌ای (۳۰٪ تخفیف در تعرفه‌های بندری و ۷۵٪ تخفیف در انبارداری) و مسیر کوتاه‌تر به هرات نسبت به سایر بنادر جنوبی برخوردار است. اهمیت چابهار به حدی است که مقامات طالبان رسماً اعلام کرده‌اند که به دلیل تشدید تنش‌ها با پاکستان و بسته شدن مرزها، تمرکز تجاری خود را به این بندر معطوف کرده‌اند. نورالدین عزیز، وزیر صنعت و تجارت افغانستان، در سفر نوامبر ۲۰۲۵ به دهلی‌نو تصریح کرد که همکاری از طریق چابهار برای افزایش صادرات و جذب سرمایه‌گذاری خصوصی حیاتی است. این رویکرد با سیاست ایران برای ادغام افغانستان در کریدور بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) همسو است؛ کریدوری که کشورهای آسیای مرکزی، خلیج فارس و اقیانوس هند را از طریق شبکه ریلی و جاده‌ای به یکدیگر متصل می‌کند. هدف گذاری دو کشور برای افزایش حجم تجارت سالانه به ۱۰ میلیارد دلار، نشان‌دهنده عزم جدی برای نهادینه‌سازی این مسیر است.



## کریدورهای شمالی و شرقی: شبکه‌سازی منطقه‌ای

در کنار چابهار، افغانستان به طور فعالانه در حال توسعه و احیای کریدورهای شمالی و شرقی نیز می‌باشد. کریدور لاجورد (Lapis Lazuli) که در سال ۲۰۱۸ افتتاح شد، افغانستان را از طریق هرات به ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان، ترکیه و نهایتاً اروپا متصل می‌کند. این مسیر که ترکیبی از جاده، ریل و دریا است، توسط رئیس‌جمهور پیشین افغانستان به عنوان نماد پایان «۱۷ سال انزوای اقتصادی» این کشور معرفی شد. با این حال، هزینه‌های بالای ترانزیت و طولانی بودن مسیر (بیش از ۲,۲۰۰ کیلومتر) باعث شده تا این کریدور در حال حاضر از نظر اقتصادی برای کالاهای معمولی بصرفه نباشد و عمدتاً برای صادرات محصولات با ارزش افزوده بالا مانند خشکبار و صنایع دستی استفاده شود.

مهم‌ترین پروژه زیرساختی، راه‌آهن فراآفغانستان (Uzbekistan-Afghanistan-Pakistan Railway) است که هدف آن اتصال شبکه ریلی ازبکستان به بنادر جنوبی پاکستان از طریق خاک افغانستان می‌باشد. در ژوئیه ۲۰۲۵، ازبکستان، افغانستان و پاکستان یک موافقتنامه چارچوب دولتی سه‌جانبه برای انجام مطالعه امکان‌سنجی این پروژه امضا کردند. در فوریه ۲۰۲۶، شوکت میرضیایف این موافقتنامه را تصویب کرد و وزارت حملونقل ازبکستان را مسئول اجرای آن نمود.

مشخصات فنی پروژه به شرح زیر است:

- طول مسیر: ۵۷۳ کیلومتر (از مزارشریف تا پیشاور)
- ظرفیت ترانزیتی برآوردشده: ۲۰ میلیون تن کالا در سال
- زمان برآوردی ساخت: حداقل ۵ سال
- هزینه برآوردی: بین ۴.۸ تا ۸.۲ میلیارد دلار (بسته به منابع مختلف)

این پروژه که از حمایت نهادهای مالی بین‌المللی مانند بانک جهانی، بانک توسعه آسیایی، بانک سرمایه‌گذاری زیرساخت آسیایی و بانک توسعه اسلامی برخوردار است، کشورهای اتحادیه اروپا، روسیه، ازبکستان، افغانستان، پاکستان، هند و جنوب شرق آسیا را از طریق یک کریدور واحد به

یکدیگر متصل خواهد کرد. کریدور مذکور زمان حمل کالا از آسیای مرکزی به دریای عرب را از چند هفته به چند روز کاهش می‌دهد و می‌تواند تحولی عظیم در تجارت منطقه‌ای ایجاد کند. به موازات آن، افغانستان برنامه راه‌آهن حلقوی (Circular Railway) را نیز مطرح کرده است که از طریق یک مسیر حلقوی، این کشور را به تاجیکستان، ازبکستان، ترکمنستان، ایران و پاکستان متصل می‌کند. این پروژه بلندپروازانه با هدف تبدیل افغانستان به یک «هاب منطقه‌ای» طراحی شده و نشان‌دهنده رویکرد اقتصادمحور طالبان برای جبران انزوای سیاسی از طریق همگرایی اقتصادی است.

### کریدور واخان (Wakhan Corridor)

کریدور واخان که به عنوان میراثی از «بازی بزرگ» قرن نوزدهم به منطقه ای حائل و استراتژیک تبدیل شده است، در حال حاضر به عنوان یکی از مهم‌ترین گزینه‌های ترانزیتی برای تغییر ژئوپلیتیک افغانستان مطرح می‌باشد. این نوار باریک و کوهستانی به طول حدود ۳۵۰ کیلومتر در بدخشان، به دلیل همسایگی با چین از طریق گذرگاه وخجیر، پتانسیل آن را دارد که افغانستان را از بن بست جغرافیایی خارج کرده و به دروازه‌های برای دسترسی مستقیم به بازارهای شرق آسیا تبدیل کند.

از منظر فرصت‌ها، فعال‌سازی این کریدور می‌تواند انحصار مسیرهای تجاری سنتی (مانند پاکستان و ایران) را شکسته و هزینه‌های ترانزیت را به نفع افغانستان به شدت کاهش دهد. کارشناسان اقتصادی معتقدند این مسیر کوتاه‌ترین و کم‌هزینه‌ترین راه برای اتصال افغانستان به شبکه عظیم جاده ابریشم چین است و می‌تواند حجم تجارت سالانه (در حال حاضر حدود یک میلیارد دلار) را چند برابر کند. علاوه بر این، موقعیت مکانی واخان آن را به بخشی حیاتی از ابتکار کمربند و جاده (BRI) تبدیل کرده است؛ به طوری که ایران نیز طرح اتصال ریلی خود به چین از طریق همین کریدور را دنبال می‌کند که ارزش اقتصادی منطقه‌ای آن را دوچندان می‌سازد.

در مقابل، چالش‌های پیش رو بسیار سنگین و ساختاری است. نخستین مانع، محدودیت‌های جغرافیایی و زیرساختی است؛ واخان منطقه‌ای با ارتفاع بیش از ۴۵۰۰ متر از سطح دریا، آب و هوای سخت و فاقد جاده آسفالت مناسب است که بیشتر ماه‌های سال به دلیل برف سنگین مسدود

می‌شود. اگرچه طالبان پیشرفت ۷۰ درصدی خاک‌ریزی این مسیر را گزارش داده‌اند، ساخت یک جاده تمام‌فصل نیازمند میلیارد‌ها دلار سرمایه‌گذاری است. دومین و جدی‌ترین چالش، رقابت‌های ژئوپلیتیک و ناامنی است. پاکستان که نگران از دست دادن نقش انحصاری خود به عنوان دروازه ترانزیت چین از طریق کریدور (CPEC) است، متهم به حمایت از گروه‌های مسلح در این منطقه برای تضعیف پروژه‌های چین و طالبان می‌باشد. گزارش‌ها حاکی از آن است که سرویس‌های اطلاعاتی پاکستان برای ایجاد ناامنی در واخان، سلاح و مهمات به گروه‌های مخالف طالبان ارسال می‌کنند. در واکنش به این تهدیدات، طالبان ورود شهروندان آمریکایی و پاکستانی به این کریدور را ممنوع اعلام کرده و چین نیز پیشنهاد گشت‌زنی مشترک مرزی با طالبان را مطرح ساخته است. در نهایت، اگرچه واخان یک فرصت طلایی برای تبدیل افغانستان به پل ارتباطی آسیای مرکزی و جنوبی است، اما چالش‌های امنیتی و بی‌اعتمادی سیاسی میان کشورهای منطقه (به ویژه تنش‌های طالبان-پاکستان) و همچنین عدم سرمایه‌گذاری کافی از سوی چین (که هنوز رویکردی محتاطانهی انتظارو-تماشا دارد) باعث شده است که این کریدور همچنان یک مسیر تجاری غیرفعال بماند.

## ۲. انعقاد موافقتنامه های تجاری ترجیحی

دومین رکن دیپلماسی اقتصادی افغانستان را انعقاد موافقتنامه‌های تجاری ترجیحی تشکیل می‌دهد. دوره پیش از ۲۰۲۱ (حاکمیت جمهوری افغانستان): در این دوره توافقنامه های متعددی با کشورهای مختلفی منعقد شد.

### مهم‌ترین توافقات تجاری افغانستان در این دوره عبارتند از:

✓ موافقتنامه تجارت ترجیحی با هند (۲۰۰۳): این موافقتنامه قدیمی‌ترین و مهم‌ترین توافق دوجانبه افغانستان است که در مارس ۲۰۰۳ به امضا رسید و از مه ۲۰۰۳ اجرایی شده است. بر اساس این توافق، هند به صادرات افغانستان (به ویژه خشکبار) تخفیف‌های ۵۰ تا ۱۰۰ درصدی اعطا کرد و متقابلاً از هند کالاهایی مانند چای، شکر، سیمان و دارو با تعرفه ترجیحی وارد افغانستان می‌شد. در نوامبر ۲۰۱۱، هند تعرفه کلیه محصولات افغانستان (به جز مشروبات الکلی



و تنباکو) را به صفر کاهش داد. حجم تجارت دو کشور تا سال ۲۰۲۰ از مرز ۱.۵ میلیارد دلار عبور کرد.

✓ **موافقتنامه تجاری سازمان همکاری اقتصادی - ۲۰۰۳ (ECOTA):** افغانستان در ژوئیه ۲۰۰۳ به همراه ۹ کشور دیگر (ایران، پاکستان، ترکیه، جمهوری‌های آسیای مرکزی و آذربایجان) این موافقتنامه را امضا کرد. ECOTA یک موافقتنامه تجارت ترجیحی منطقه‌ای بود که از سال ۲۰۰۸ اجرایی شد و هدف آن کاهش تدریجی تعرفه‌ها تا سقف ۱۰ درصد و ایجاد زمینه برای منطقه آزاد تجاری بود.

✓ **موافقتنامه ترانزیتی افغانستان-پاکستان - ۲۰۱۰ (APTTA):** در آگوست ۲۰۱۰، افغانستان و پاکستان پس از ۴۵ سال، توافقنامه ترانزیتی قدیمی (ATTA-۱۹۶۵) را به‌روزرسانی کردند. APTTA به افغانستان اجازه می‌داد از سه بندر اصلی پاکستان (کراچی، گوادر و قاسم) استفاده کند و در مقابل، پاکستان می‌توانست از خاک افغانستان برای ترانزیت به آسیای مرکزی، ایران و ترکیه بهره‌برداری کند. با این حال، اجرای این توافق همواره با اختلاف بر سر ترانزیت کالاهای هندی از طریق پاکستان همراه بود.

✓ **عضویت در سازمان تجارت جهانی ۲۰۱۶ - (WTO):** یک دستاورد بزرگ دیپلماتیک است که افغانستان پس از ۱۲ سال مذاکره، در جولای ۲۰۱۶ به عنوان صد و شصت و چهارمین عضو سازمان تجارت جهانی پذیرفته شد. این عضویت چارچوب الزام‌آوری برای شفافیت قوانین تجاری و کاهش تعرفه‌ها ایجاد کرد.

### دوره پس از ۲۰۲۱ (حاکمیت امارت اسلامی افغانستان):

با روی کار آمدن طالبان، رویکرد دیپلماسی اقتصادی تغییر کرد اما متوقف نشد. بر اساس تعریف، دیپلماسی اقتصادی بر تدوین قوانین، ساختارها و توافقی‌های اجباری یا اختیاری حاکم بر روابط اقتصادی بین کشورها تأکید دارد، افغانستان پس از سال ۲۰۲۱ به طور فعالانه ای به دنبال انعقاد موافقتنامه‌های تجاری ترجیحی (PTA) با طیف گسترده‌ای از کشورها و بلوک‌های اقتصادی بوده

است. این موافقتنامه‌ها که در هسته خود شامل مذاکره برای کاهش تعرفه‌ها و تسهیل مبادلات کالاها، منتخب هستند، به عنوان ابزاری راهبردی برای کاهش وابستگی تاریخی به مسیرهای تجاری پاکستان، تنوع‌بخشی به بازارهای هدف و تثبیت جایگاه افغانستان به عنوان «پل ارتباطی» آسیای مرکزی و جنوب آسیا طراحی شده‌اند. یکی از مهم‌ترین دستاوردهای افغانستان در این عرصه، امضای موافقتنامه تجارت ترجیحی با ازبکستان است. این سند که در تاریخ ۱۰ ژوئن ۲۰۲۵ به امضا رسید و در مارس ۲۰۲۶ توسط دولت ازبکستان تصویب شد، حذف کامل عوارض گمرکی بر ۱۴ گروه کالایی را پیش‌بینی کرده و فرآیند صدور گواهی‌های گیاهپزشکی برای محصولات کشاورزی افغانستان را تسهیل می‌کند. در اجرای این توافق، بخش خصوصی دو کشور تفاهم‌نامه‌هایی به ارزش بیش از ۵۱۴ میلیون دلار در حوزه‌هایی نظیر ایجاد مرغداری، تجارت سیمان، زغال سنگ، حبوبات، خشکبار و همچنین صادرات مواد نفتی و قیر به امضا رسانده‌اند. مقامات دو کشور هدف گذاری کرده‌اند که حجم تجارت دوجانبه را به ۵ میلیارد دلار برسانند.

در جبهه شرقی، موافقتنامه تجارت ترجیحی میان افغانستان و پاکستان که از اول اوت ۲۰۲۵ به اجرا درآمده، یک برنامه برداشت زودهنگام (Early Harvest Programme) را به مدت یک سال عملیاتی کرده است. بر اساس این توافق، افغانستان مجاز به صادرات بدون تعرفه محصولاتی چون گوجه‌فرنگی، انگور، سیب و انار به پاکستان است و در مقابل، پاکستان نیز می‌تواند سیب زمینی، کینوا، موز و انبه را بدون عوارض به افغانستان صادر کند. این توافق که پس از ماه‌ها تنش مرزی حاصل شده بود، حاوی مکانیزم نظارتی شامل تشکیل کمیته اجرایی مشترک با جلسات ماهانه بوده و نشان‌دهنده تلاش دو کشور برای جداسازی مناسبات تجاری از تنش‌های سیاسی بود.

در حوزه کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان با قزاقستان نیز تفاهم‌نامه‌هایی به ارزش ۳۶۰ میلیون دلار در بخش‌های نفت، مواد غذایی، حمل و نقل و سرمایه‌گذاری به امضا رسانده است. وزیر امور خارجه افغانستان در نشست فروردین ۱۴۰۵ با کشورهای آسیای مرکزی، هدف گذاری کرده که حجم تجارت با این منطقه را از ۲.۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۵ به ۱۰ میلیارد دلار در چهار سال آینده افزایش دهد. این هدف با رشد ۴۳ درصدی تجارت در سال گذشته و افزایش چشمگیر صادرات

افغانستان به بازارهای شمالی، ارزیابی می‌شود.

در سطح چندجانبه، افغانستان به عنوان عضو مهم سازمان همکاری اقتصادی (ECO) شناخته می‌شود و ایران به عنوان یکی از اعضای کلیدی، همواره بر اجرای کامل «سیاست حمایتی (ECO) برای افغانستان» تأکید کرده است. با این حال، توافق تجارت ترجیحی دوطرفه میان کابل و تهران همچنان در مرحله مذاکره قرار دارد. در حالی که مقامات تجاری دو کشور هدف گذاری افزایش تجارت به ۱۰ میلیارد دلار را مطرح کرده‌اند، عملیاتی شدن این موافقتنامه نیازمند رفع موانعی نظیر تفاوت استانداردهای حمل و نقل، پیچیدگی‌های نظام بانکی و نبود شفافیت در رویه‌های گمرکی است. علاوه بر توافقات دوجانبه، افغانستان در حال مذاکره برای دستیابی به موافقتنامه تجارت آزاد (FTA) در سطح منطقه‌ای در چارچوب سازمان همکاری اقتصادی (ECO) نیز می‌باشد؛ پیشنهادی که توسط ایران در نشست وزرای این سازمان مطرح شده و هدف آن ارتقای همکاری‌های تجاری از سطح تعرفه‌های ترجیحی به یک منطقه آزاد تجاری کامل است.

مجموع این تلاش‌ها نشان می‌دهد که دیپلماسی اقتصادی افغانستان با درک نیازهای واقعی خود (دسترسی به بازارهای متنوع و کاهش وابستگی) و آگاهی از مزیت‌های نسبی‌اش (موقعیت ترانزیتی و منابع معدنی)، در مسیر تدوین چارچوبی جامع از قوانین و موافقتنامه‌های تجاری با بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای گام برمی‌دارد.

بطور کلی پیش از ۲۰۲۱، دیپلماسی تجاری افغانستان بر پایه چارچوب‌های نهادی چندجانبه مانند عضویت در سازمان تجارت جهانی (WTO) و موافقتنامه تجاری سازمان همکاری اقتصادی (ECOTA) استوار بود و توافقات کلیدی با هند (۲۰۰۳) و پاکستان (۲۰۱۰) را شامل می‌شد. اما پس از روی کار آمدن طالبان در ۲۰۲۱، اجرای توافق با پاکستان به دلیل تنش‌های مرزی متوقف شد و تمرکز دیپلماسی اقتصادی به سمت همسایگان شمالی (ازبکستان و قزاقستان) و کریدور جایگزین چابهار در ایران معطوف گردید. به عبارت دیگر، تفاوت اساسی دو دوره در گذار از یک رویکرد چندجانبه‌گرا و متکی به شرکای جنوبی به یک رویکرد دوجانبه‌گرا و متمرکز بر همسایگان شمالی و شرقی برای کاهش وابستگی به مسیرهای سنتی و آسیب‌پذیر پاکستان است.

### ۳. سرمایه‌گذاری‌های خارجی

سرمایه‌گذاری خارجی<sup>۱</sup> به عنوان سومین رکن دیپلماسی اقتصادی افغانستان، از اهرم‌های کلیدی برای توسعه زیرساخت‌ها، اشتغال‌زایی و کاهش وابستگی به کمک‌های خارجی محسوب می‌شود. با این حال، جریان سرمایه‌گذاری خارجی در افغانستان با چالش‌های عمیق ساختاری و سیاسی مواجه است.

### چالش‌های سرمایه‌گذاری خارجی در افغانستان

بر اساس گزارش بانک جهانی، تحریم‌ها و محدودیت‌های مالی بین‌المللی، انجام تراکنش‌های بانکی توسط افغانستان را با دشواری مواجه کرده و این مسئله به شدت سرمایه‌گذاری خارجی را محدود کرده است؛ چرا که سرمایه‌گذاران بدون دسترسی به سیستم بانکی بین‌المللی و وجود ثبات سیاسی، تمایلی به ورود به بازار افغانستان ندارند. عبدالغنی برادر، معاون اقتصادی نخست‌وزیر طالبان، صراحتاً اعلام کرده که محدودیت‌های بانکی ناشی از تحریم‌های جهانی، بزرگ‌ترین مانع برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی در افغانستان هستند.

بر اساس داده‌های موجود، سرمایه‌گذاری خارجی در افغانستان پس از ۲۰۲۱ به شدت تحت تأثیر تحریم‌ها و محدودیت‌های بین‌المللی قرار گرفته است. بانک جهانی در گزارش آوریل ۲۰۲۵ خود به صراحت اعلام کرده که تحریم‌ها و انزوای بین‌المللی، تراکنش‌های بانکی افغانستان را با اختلال مواجه کرده و سرمایه‌گذاران خارجی را از ورود به این بازار منصرف نموده است. با وجود این موانع ساختاری، برخی کشورها با رویکردهای متفاوت وارد عرصه سرمایه‌گذاری در افغانستان شده‌اند که در بخش‌های بعدی به تفکیک بررسی می‌شوند.

چالش‌های سرمایه‌گذاری خارجی در افغانستان در دوره پس از ۲۰۲۱ را می‌توان در دسته‌های زیر خلاصه کرد:

## ۱. فقدان چارچوب قانونی و قضایی شفاف

- ✓ **نبود قانون اساسی و قوانین مدون:** انوارالحق احدی، وزیر پیشین دارایی افغانستان، تصریح کرده که تحت حاکمیت طالبان، نه قانون اساسی وجود دارد و نه چارچوب قانونی شفاف؛ اداره کشور عمدتاً از طریق احکام و فرمان‌های رهبر طالبان انجام می‌شود که سرمایه‌گذاران را با ریسک تغییرات ناگهانی و غیرقابل پیش‌بینی مواجه می‌سازد.
- ✓ **نبود نظام داوری شفاف:** سرمایه‌گذاران برای حل اختلافات خود به مراجع قضایی قابل اعتمادی دسترسی ندارند و نظام قضایی موجود تحت سلطه روحانیون و کارگزاران غیرحرفه‌ای قرار دارد.

## ۲. تحریم‌ها و انزوای بین‌المللی

- ✓ **ادامه تحریم‌های سازمان ملل:** شورای امنیت سازمان ملل در آوریل ۲۰۲۶ تحریم‌های چهار تن از مقامات ارشد طالبان را تمدید کرد و مکانیسم نظارتی را نیز تمدید نمود. این اتفاق، ادامه اجماع بین‌المللی بر عدم به رسمیت شناختن طالبان به عنوان یک بازیگر عادی در نظام بین‌الملل تلقی می‌شود.
- ✓ **انسداد نظام بانکی و بلوکه شدن دارایی‌ها:** ایالات متحده هنوز تحریم‌های مالی علیه افغانستان را لغو نکرده است و دارایی‌های بانک مرکزی افغانستان همچنان بلوکه می‌باشند. این مسئله عملاً ورود سرمایه از طریق کانال‌های رسمی بانکی را غیرممکن می‌سازد. قطع روابط بانکی افغانستان با نظام مالی جهانی، مهم‌ترین مانع جذب سرمایه‌گذاری است.

## ۳. ناامنی و فعالیت گروه‌های تروریستی

- ✓ **حضور گروه‌های تروریستی متعدد:** با وجود ادعای طالبان مبنی بر تأمین امنیت، گزارش‌های معتبر حاکی از فعالیت گسترده گروه‌های «داعش-خراسان»، «جنبش شرق ترکستان» و «تحریک طالبان پاکستان» (TTP) در خاک افغانستان است.
- ناتوانی یا عدم تمایل طالبان در مقابله با گروه‌های تروریستی و افراط‌گرا: طالبان ضمن

پذیرش حضور این گروه‌ها، به دلایلی همچون سابقه مشترک مبارزه با شوروی، پیوندهای ازدواجی با جوامع محلی و نیز بیعت برخی از این گروه‌ها با خود، از سرکوب جدی آنها خودداری می‌کنند. لزوم صرف هزینه‌های گزاف برای تأمین امنیت پرسنل و تجهیزات، سرمایه‌گذاری در افغانستان را برای شرکت‌های بین‌المللی غیراقتصادی ساخته است.

#### ۴. بی‌ثباتی سیاسی و عدم تداوم سیاست‌ها

✓ **تغییرات ناگهانی در سیاست‌ها و قراردادها:** تصمیم طالبان در سال ۲۰۲۵ برای فسخ قرارداد ۲۵ ساله اکتشاف نفت با شرکت چین CAPEIC، زنگ خطری جدی برای سایر سرمایه‌گذاران بود. این قرارداد که به عنوان بزرگترین سرمایه‌گذاری خارجی در افغانستان تلقی می‌شد، به بهانه عدم سرمایه‌گذاری به موقع، وصول نشدن ۶۸ میلیون دلار از سهم دولت و رعایت نکردن استانداردهای زیست‌محیطی لغو گردید. برخی تحلیلگران معتقدند که این اقدام به دلیل فشار اتحادیه اروپا (که شرط کمک خود را توقف همکاری با چین قرار داده بود) و کوتاه‌بینی رهبری طالبان انجام شده است. کارشناسان چینی این اقدام را «نشانه‌ای از دولت‌داری کوتاه‌مدت و کوتاه‌بین» طالبان ارزیابی کرده‌اند که برای دریافت کمک‌های مالی آنی، منافع راهبردی بلندمدت را قربانی می‌کند.

#### ۵. فقدان زیرساخت‌های مالی و نظام بانکی کارآمد

✓ **سلطه نظام‌های غیررسمی:** برنامه توسعه سازمان ملل (UNDP) گزارش داده که تنها ۶ درصد از مردم افغانستان دارای حساب بانکی هستند و حجم عظیمی از مبادلات مالی از طریق سیستم‌های غیررسمی حواله انجام می‌شود. این موضوع، سرمایه‌گذاری‌های کلان را با چالش نقل و انتقال پول، تضمین پرداخت‌ها و خروج سود از کشور مواجه می‌سازد.

✓ **عدم وجود شفافیت مالی:** سرمایه‌گذاران خارجی نمی‌توانند از شفافیت سیستم مالی و عدم فساد اطمینان حاصل کنند.

## ۶. فرار سرمایه و فضای نامناسب کسب و کار

- ✓ **خروج سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی:** بر اساس مستندات وزارت صنعت و تجارت افغانستان، از سال ۲۰۱۵ (پیش از تسلط طالبان) به دلیل ناامنی، فساد و ضعف زیرساخت‌ها، شاهد خروج گسترده سرمایه‌گذاران بوده‌ایم. پس از سال ۲۰۲۱ نیز به دلیل عدم ثبات قوانین، این روند تشدید شده است.
- ✓ **شرایط نامناسب برای سرمایه‌گذاری کلان:** تحلیلگران اقتصادی تاکید دارند که در غیاب حاکمیت قانون و به رسمیت شناخته شدن بین‌المللی، هیچ سرمایه‌گذار مسئولی ریسک نخواهد کرد.

## ۷. خروج نیروی کار متخصص و حاکمیت شایستگی‌سالاری

بخش بزرگی از نیروی کار ماهر و تحصیل‌کرده افغانستان به دلیل شرایط حاکم، کشور را ترک کرده‌اند. در داخل کشور نیز به دلیل نبود شایسته‌سالاری و جانمایی افراد بر اساس روابط قبیله‌ای و سیاسی، زمینه برای اداره حرفه‌ای پروژه‌های سرمایه‌گذاری فراهم نیست.

در کل، بر اساس این تحلیل‌ها، افغانستان تحت حاکمیت طالبان با یک محیط سرمایه‌گذاری پرریسک و غیرقابل پیش‌بینی مواجه است. طبق گزارش اخیر برنامه توسعه سازمان ملل (UNDP)، برای خروج از این وضعیت، انجام اصلاحاتی چون تقویت نظام مالی و بانکی، توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر، تسهیل تجارت از طریق کریدورهای جایگزین (مانند چابهار) و ایجاد بسترهای گفتگوی مستمر دولتی-خصوصی ضروری می‌باشد. با این حال، تا زمانی که این چالش‌های اساسی ساختاری حل نشوند، جریان سرمایه‌گذاری خارجی در افغانستان محدود و شکننده باقی خواهد ماند.

### چین: بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار خارجی (با فراز و فرود)

با وجود موانع و چالش‌ها، سرمایه‌گذاری‌های چین نقطه‌ای و عمدتاً در بخش‌های معدنی و انرژی انجام شده است. مهم‌ترین سرمایه‌گذاری خارجی در افغانستان پس از ۲۰۲۱، مربوط به شرکت‌های چینی است. بر اساس گزارش‌ها، شرکت‌های چینی از جمله "Fan China Afghan Mining Processing"

(FAMPTC) "Land Trading Company" اعلام کرده‌اند که ۳۵۰ میلیون دلار در بخش‌های مختلف از جمله تولید برق، احداث کارخانه سیمان و بهداشت و درمان در افغانستان سرمایه‌گذاری خواهند کرد. همچنین، در بخش استخراج نفت از حوضه آمودریا، یک شرکت چینی سرمایه‌گذاری کرده است و مقامات طالبان ابراز امیدواری کرده‌اند که ظرف سه سال، نفت افغانستان به کشورهای دیگر صادر شود. این سرمایه‌گذاری‌ها نشان‌دهنده عزم چین برای بهره‌برداری از منابع معدنی افغانستان و تثبیت حضور اقتصادی خود در این کشور است.

چین از زمان روی کار آمدن طالبان در ۲۰۲۱، به عنوان عمده‌ترین شریک اقتصادی افغانستان ظاهر شده است. مهم‌ترین قرارداد سرمایه‌گذاری چین، قرارداد استخراج نفت از حوضه آمودریا به ارزش ۵۴۰ میلیون دلار بود که در سال ۲۰۲۳ منعقد شد. این قرارداد که توسط شرکت «شین جیانگ چاینا پترولیوم اند گس کمپانی» (CAPEIC) امضا شد، نخستین توافق خارجی طالبان محسوب می‌شد و وعده ایجاد هزاران شغل و میلیون‌ها دلار درآمد مالیاتی را می‌داد. اما این سرمایه‌گذاری با شکست تلخ و ماجرای جنجالی مواجه شد: در ژوئن ۲۰۲۵، طالبان این قرارداد را فسخ کرد و به اتباع چینی مستقر در این پروژه اتهام «نقض قرارداد» زد. بر اساس گزارش‌های موثق، طالبان با تهدید مسلحانه، پاسپورت ۱۲ کارمند چینی را توقیف و آن‌ها را عملاً در دفتر کارشان در کابل بازداشت کردند. این رویداد که به «گروگان‌گیری اقتصادی» تعبیر شده، تصویر افغانستان به عنوان مقصد امن سرمایه‌گذاری را به شدت خدشه‌دار کرد.

با وجود این تنش، چین به طور کامل از صحنه خارج نشده است. شرکت «فن چاینا افغان ماینینگ پروسیسینگ اند تریدینگ کمپانی» (FAMPTC) که یک سرمایه‌گذار مشترک میان CAPEIC و گروه وطن افغانستان است، متعهد به سرمایه‌گذاری ۳۵۰ میلیون دلاری در بخش‌های تولید برق، احداث کارخانه سیمان و بهداشت و درمان شده است. همچنین گزارش شده که چین آمادگی سرمایه‌گذاری ۱۰ میلیارد دلاری در معادن لیتیوم افغانستان را اعلام کرده است.

## ایران: شریک زیرساختی و ترانزیتی

برخلاف چین که بر استخراج منابع متمرکز است، رویکرد ایران مبتنی بر توسعه زیرساخت‌های

ترانزیتی و اتصال افغانستان به آب‌های آزاد می‌باشد. مهم‌ترین پروژه ایران در این زمینه، تکمیل راه‌آهن چابهار-زاهدان است. این خط آهن ۶۳۴ کیلومتری که قرار است ظرف مدت زمان کوتاهی به بهره‌برداری برسد، افغانستان را از طریق شبکه ریلی به بندر چابهار و از آنجا به اقیانوس هند متصل می‌کند. این مسیر بخشی از کریدور بین‌المللی شمال-جنوب (INSTC) است و زمان حمل کالا از هند به روسیه را از ۴۵-۶۰ روز به ۲۰-۲۵ روز کاهش می‌دهد. ایران در پروژه راه‌آهن خواف-هرات نیز فعال است که افغانستان را به شبکه ریلی ایران متصل کرده و ظرفیت حمل سالانه ۳ میلیون تن کالا را خواهد داشت.

### هند بازیگری با رویکرد محتاطانه

هند که در دوره جمهوری اسلامی افغانستان بیش از ۳ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده بود، پس از روی کار آمدن طالبان رویکرد خود را از مشارکت گسترده زیرساختی به کمک‌های مردمی (people-centric) تغییر داد. در بودجه ۲۰۲۶-۲۰۲۷ هند، کمک به افغانستان ۲۷ درصد افزایش یافت و از ۱۰۰ کرور روپیه به ۱۵۰ کرور روپیه رسید. این کمک‌ها عمدتاً بر حوزه‌های بهداشت، درمان، امنیت غذایی و حمایت از پناهندگان متمرکز است. نقطه عطف روابط هند و طالبان، سفر ملا امیرخان متقی، وزیر خارجه طالبان، به دهلی‌نو در اکتبر ۲۰۲۵ بود که منجر به ارتقای مأموریت فنی هند در کابل به سفارت و پذیرش یک دیپلمات طالبان به عنوان کاردار در دهلی‌نو شد. با این حال، برخلاف چین، هند از سرمایه‌گذاری مستقیم در معادن و پروژه‌های کلان نفتی خودداری کرده و بر احیای کریدور چابهار که خود یکی از سرمایه‌گذاران اصلی آن است به عنوان مسیر جایگزین و امن برای تجارت با افغانستان و آسیای مرکزی تأکید دارد.

### ترکیه: بازیگر نوظهور در اتصال ریلی

ترکیه در اکتبر ۲۰۲۵ توافقنامه‌ای سه‌جانبه با ایران و افغانستان برای احداث خط ریلی هرات-مزارشریف امضا کرد. این پروژه بخشی از کریدور پنج‌ملت (FNRC) است که چین را از طریق قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان و ایران به ترکیه و اروپا متصل می‌کند. ارزش فاز مطالعاتی این پروژه ۱۰ میلیون دلار برآورد شده و هدف آن اتصال افغانستان به شبکه ریلی اروپا از طریق ترکیه

است. نقش ترکیه عمدتاً تأمین‌کننده فناوری، ماشین‌آلات و سرمایه‌گذاری در بخش لوکوموتیو و ریل می‌باشد.

## کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس: غایبان استراتژیک

بر اساس گزارش بانک توسعه اوراسیا، سرمایه‌گذاری کشورهای حاشیه خلیج فارس (امارات، قطر، عربستان) در منطقه اوراسیا تا ژوئن ۲۰۲۵ به ۶۸ میلیارد دلار رسیده است، اما این سرمایه‌گذاری‌ها عمدتاً متمرکز بر کشورهای آسیای مرکزی (قزاقستان، ازبکستان، تاجیکستان) بوده و سهم افغانستان از این سرمایه‌گذاری‌ها ناچیز است. علت اصلی، ریسک بالای سیاسی و عدم به رسمیت شناختن طالبان توسط این کشورهاست. به عنوان مثال، امارات همچنان سفیر دوره جمهوری اسلامی افغانستان را در ابوظبی حفظ کرده و از تعامل مستقیم با کابل خودداری می‌کند.

## افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی

روابط تجاری افغانستان با کشورهای آسیای مرکزی در سال‌های اخیر رشد چشمگیری داشته و به یکی از اولویت‌های اصلی سیاست خارجی دولت طالبان تبدیل شده است. بر اساس اعلام وزارت امور خارجه این کشور، حجم تجارت افغانستان با پنج کشور آسیای مرکزی (قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان) در سال ۲۰۲۵ به حدود ۲.۷ میلیارد دلار رسیده که نسبت به سال‌های قبل افزایش قابل توجهی داشته است. مقامات طالبان هدفگذاری کرده‌اند که این رقم را در سه تا چهار سال آینده به ۱۰ میلیارد دلار برسانند.

ترکمنستان نیز با اجرای پروژه خط لوله گاز تاپی (TAPI) که در حال حاضر حدود ۲۵ کیلومتر از آن در خاک افغانستان تکمیل شده، نقش کلیدی در همکاری‌های انرژی منطقه ایفا می‌کند. سایر کشورهای منطقه از جمله تاجیکستان و قزاقستان نیز در نشست مشورتی فروردین ۱۴۰۵ در کابل حضور یافته و بر گسترش همکاری‌های ترانزیتی و اقتصادی تأکید کرده‌اند.

ظهور این الگوی جدید همکاری، ریشه در تغییر محاسبات ژئوپلیتیکی منطقه دارد. کشورهای آسیای مرکزی که به دنبال دسترسی به آبهای آزاد از مسیر جنوب هستند و از مسیرهای سنتی خود از طریق روسیه که با تحریم‌های بین‌المللی مواجه است، ناامید شده‌اند، افغانستان را به عنوان یک «کریدور حیاتی» می‌بینند. در مقابل، افغانستان

نیز با چالش‌های جدی در مسیرهای تجاری سنتی خود با پاکستان (مناقشات مرزی و تعرفه‌ای) مواجه است و شمال را به عنوان یک جایگزین استراتژیک دنبال می‌کند. با این حال، پیگیری این هدف با چالش‌های سیاسی (مانند تنش‌های مرزی گاه‌وبیگاه با تاجیکستان) و زیرساختی (نیاز به سرمایه‌گذاری کلان در شبکه‌های حمل و نقل و خطوط ریلی) همراه است و تا دستیابی به هدف ۱۰ میلیارد دلاری، مسیری طولانی و نیازمند توسعه همکاری‌های امنیتی و اجرای پروژه‌های بزرگ زیربنایی پیش روست.

افغانستان در حال حاضر یکی از ۲۰ شریک تجاری برتر از پاکستان محسوب می‌شود و سبد تجاری دو کشور عمدتاً شامل محصولات کشاورزی، منابع انرژی و کالاهای صنعتی است. از پاکستان به عنوان یکی از فعال‌ترین شرکای اقتصادی منطقه‌ای طالبان از سال ۲۰۲۱، نقشی محوری در دیپلماسی اقتصادی افغانستان ایفا کرده و سرمایه‌گذاری‌های خود را در سه محور اصلی توافقات تجارت ترجیحی، انرژی و زیرساخت‌های ریلی متمرکز ساخته است. این رویکرد نشان می‌دهد که از پاکستان، برخلاف بسیاری از کشورهای غربی، تعامل اقتصادی با طالبان را از به رسمیت شناختن سیاسی آن تفکیک کرده و بر منافع ملموس اقتصادی تمرکز دارد. آمارها نشان می‌دهد که تجارت دوجانبه از ۶۵۳ میلیون دلار در سال ۲۰۲۱ به ۱.۶۸ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۵ افزایش یافته است. در دو ماهه اول سال ۲۰۲۶ نیز، حجم مبادلات به ۲۹۸ میلیون دلار رسید که ۸.۱ درصد رشد نسبت به مدت مشابه سال قبل داشته است. بر اساس اعلام وزارت صنعت و تجارت از پاکستان، رشد ۴۷.۵ درصدی در سال ۲۰۲۵ نسبت به سال قبل ثبت شده است. دو کشور اخیراً یک موافقتنامه تجارت ترجیحی امضا کرده‌اند و بخش‌های خصوصی طرفین تفاهم‌نامه‌هایی به ارزش بیش از ۵۰۰ میلیون دلار برای همکاری در زمینه‌هایی مانند ذوب آهن، فرآوری پنبه، تولید سیمان، صادرات زغال سنگ افغانستان و تولید قطعات خودرو امضا کرده‌اند.

در تاریخ ۱۰ ژوئن ۲۰۲۵، وزیر سرمایه‌گذاری، صنعت و تجارت از پاکستان و وزیر صنعت و تجارت افغانستان در حاشیه مجمع سرمایه‌گذاری بین‌المللی تاشکند، یک موافقتنامه تجارت ترجیحی را امضا کردند که در مارس ۲۰۲۶ توسط شوکت میرضیایف، رئیس‌جمهور ازبکستان به تصویب نهایی رسید. این توافق که یکی از مهم‌ترین دستاوردهای دیپلماسی اقتصادی افغانستان پس از ۲۰۲۱ محسوب

می‌شود، دارای مفاد زیر است:

- ✓ حذف عوارض گمرکی بر ۱۴ گروه کالایی شامل محصولات کشاورزی، مواد غذایی و برخی کالاهای صنعتی.
- ✓ تسهیل فرآیند صدور گواهی‌های گیاهپزشکی برای محصولات کشاورزی افغانستان.
- ✓ حمایت‌های ویژه از صادرکنندگان ازبکستانی برای ورود به بازار افغانستان.

بر اساس اعلام مقامات دو کشور، هدف گذاری شده است که حجم تجارت دوجانبه به ۵ میلیارد دلار افزایش یابد علاوه بر توافق دولتی، بخش خصوصی دو کشور نیز تفاهم‌نامه‌هایی به ارزش بیش از ۵۱۴ میلیون دلار در حوزه‌هایی نظیر ایجاد مرغداری، تجارت سیمان، زغال سنگ، حبوبات، خشکبار و صادرات مواد نفتی و قیر به امضا رسانده‌اند.

## ۲. همکاری‌های انرژی: تأمین برق پایدار برای افغانستان

ازبکستان به عنوان یکی از تأمین‌کنندگان اصلی برق افغانستان، نقش کلیدی در تأمین نیازهای انرژی این کشور ایفا می‌کند. بر اساس گزارش‌ها، افغانستان سالانه بین ۲۵۰ تا ۲۸۰ میلیون دلار صرف واردات برق از کشورهای همسایه (ازبکستان، ترکمنستان، تاجیکستان و ایران) می‌کند و ظرفیت تولید داخلی آن تنها ۲۵۰ مگاوات است.

در نوامبر ۲۰۲۵، ازبکستان توافقنامه جدیدی برای ادامه تأمین برق افغانستان در سال ۲۰۲۶ امضا کرد. همچنین در اوت ۲۰۲۵، دو کشور چهار توافقنامه به ارزش نزدیک به ۲۵۰ میلیون دلار برای گسترش خطوط انتقال برق به امضا رساندند که شامل پروژه‌های زیر است:

- ❖ خط انتقال ۵۰۰ کیلوولت سورخان-دشت‌الوان با ظرفیت ۱۰۰۰ مگاوات
- ❖ توسعه پست برق ارغندی ( ۸۰۰ مگاوات آمپر)
- ❖ خط انتقال ۲۲۰ کیلوولت کابل-شیخ مصری با ظرفیت ۸۰۰ مگاوات
- ❖ احداث پست جدید شیخ مصری در ننگرهار: این پروژه که با سرمایه‌گذاری ۲۴۳ میلیون دلاری ازبکستان اجرا می‌شود، شامل احداث یک پست برق ۲۲۰ کیلوولت به ظرفیت ۱۲۶

مگاوات در ولایت ننگرهار و خط انتقال ۲۲۰ کیلوولت کابل-شیخ مصری به ظرفیت ۸۰۰ مگاوات است.

پروژه دیگر، اتصال خط ۵۰۰ کیلوولت سورخان-پل خمیری است که قرار است ظرف ۱۸ ماه تکمیل شود و زمینه را برای واردات ۸۰۰ تا ۱۰۰۰ مگاوات برق از بکستان فراهم آورد. افغانستان همچنین عضو پروژه منطقه‌ای کاسا (CASA-۱۰۰۰) است که هدف آن انتقال برق مازاد قرقیزستان و تاجیکستان به افغانستان و پاکستان می‌باشد. طالبان در مارس ۲۰۲۵ اعلام کردند که این پروژه در خاک افغانستان ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته و انتظار می‌رود ظرف یک تا دو سال آینده تکمیل شود.

بطور کلی باید گفت داده‌های موجود نشان می‌دهد که پس از ۲۰۲۱، سرمایه‌گذاری خارجی در افغانستان از یک الگوی سنتی مبتنی بر پروژه‌های کلان و استخراج منابع به سمت سرمایه‌گذاری‌های پرریسک و مقطعی با محوریت چین و توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی با محوریت ایران تغییر جهت داده است. شکست قرارداد نفتی چین (که به بازداشت اتباع چینی انجامید) یک زنگ خطر جدی برای سایر سرمایه‌گذاران محسوب می‌شود و اثبات می‌کند که در غیاب حاکمیت قانون و نظام داوری شفاف، هیچ سرمایه‌گذاری در افغانستان امن نیست. بانک جهانی نیز هشدار داده که تا زمانی که طالبان به رسمیت شناخته نشود و تحریم‌های بانکی لغو نگردد، جریان سرمایه‌گذاری خارجی در افغانستان محدود و شکننده باقی خواهد ماند.

### چارچوب نهادی سیاست‌های تجاری و دیپلماسی اقتصادی در افغانستان

سقوط جمهوری اسلامی افغانستان در اوت ۲۰۲۱ و بازگشت طالبان به قدرت، این پرسش اساسی را برای ناظران بین‌المللی ایجاد کرد که چرا دو دهه تلاش برای نهادسازی در این کشور با شکست مواجه شد. کتاب «اصلاح و تنظیم نهادهای اقتصادی در افغانستان (Reform and Regulation of Economic Institutions in Afghanistan)» نوشته هارون رحیمی (استاد حقوق دانشگاه آمریکایی افغانستان و پژوهشگر مدعو در مؤسسه بین‌المللی یکسان‌سازی حقوق خصوصی در رم) که در سال ۲۰۲۳ توسط انتشارات روتلج منتشر

شده است، مبتنی بر بیش از هشتاد مصاحبه میدانی با تجار، رهبران کسب و کار، صرافان و مقامات دولتی در پنج استان بزرگ افغانستان بوده، تصویری دقیق از ساختار دوگانه نهادی حاکم بر اقتصاد این کشور ارائه می‌دهد. رحیمی در این اثر نشان می‌دهد که نظام نهادی افغانستان نه از یک ساختار یکپارچه، بلکه از دو دسته نهادهای موازی و در مواردی متضاد تشکیل شده است: نهادهای رسمی (Formal Institutions) که توسط دولت ایجاد و پشتیبانی می‌شوند اما عملاً ناکارآمد هستند، و نهادهای غیررسمی (Informal Institutions) که در پاسخ به شکست نهادهای رسمی پدید آمده‌اند و نیازهای روزمره فعالان اقتصادی را تأمین می‌کنند.

## بخش اول: نهادهای رسمی (Formal Institutions)

### ۱-۱. تعریف و ویژگی‌های نهادهای رسمی

نهادهای رسمی شامل سازمان‌ها، قوانین و مقرراتی هستند که توسط دولت ایجاد و پشتیبانی می‌شوند و دارای ساختار سلسله‌مراتبی، قوانین مکتوب و ضمانت‌های اجرایی مبتنی بر قدرت دولتی می‌باشند. در افغانستان، این نهادها عمدتاً در دو دهه ۲۰۰۱-۲۰۲۱ با حمایت جامعه بین‌المللی ایجاد یا بازسازی شدند. با این حال، رحیمی (۲۰۲۳) در یافته اصلی خود نشان می‌دهد که تجار افغان به سه دلیل عمده قادر به بهره‌مندی از ظرفیت‌های نهادهای رسمی نبوده‌اند: فضای کسب و کار فوق‌العاده ناپایدار، ضعف در اجرای قراردادها، و سیستم ناکارآمد حقوق مالکیت.

### ۱-۲. مهم‌ترین نهادهای رسمی در حوزه اقتصاد و تجارت

بر اساس پژوهش رحیمی و تکمیل آن با گزارش‌های نهادی دیگر، مهم‌ترین نهادهای رسمی اقتصادی در افغانستان عبارتند از:

#### الف) نهادهای سیاست‌گذار و تنظیم‌گر کلان

##### کمیسیون عالی سرمایه‌گذاری

این نهاد بالاترین مرجع تصمیم‌گیری در زمینه سیاست‌های سرمایه‌گذاری در افغانستان است. ترکیب اعضای آن شامل وزارتخانه‌های صنعت و تجارت، مالیه، امور خارجه، اقتصاد، معادن، کشاورزی، بانک مرکزی و اتاق



تجارت و سرمایه‌گذاری می‌باشد. ریاست این کمیسیون بر عهده وزیر صنعت و تجارت است. وزارت صنعت و تجارت افغانستان (MoIC) به عنوان نهاد مرکزی و مسئول برنامه‌ریزی و تنظیم امور بازرگانی و صنعتی کشور عمل می‌کند. مأموریت اصلی این وزارتخانه ایجاد محیطی مساعد برای رشد اقتصادی پایدار از طریق حمایت از بخش خصوصی، توسعه صنایع رقابتی، و تسهیل جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی است. در واقع، وزارت صنعت و تجارت افغانستان با ارائه مشوق‌هایی چون نرخ مالیات ثابت شرکتی، امکان مالکیت ۱۰۰ درصد خارجی و عدم محدودیت در خروج سرمایه، تلاش دارد جایگاه افغانستان را به عنوان مقصدی جذاب برای تجارت و سرمایه‌گذاری در منطقه تثبیت کند. سیاست اعلام‌شده امارت اسلامی بر اقتصادمحوری است و این وزارتخانه برنامه‌های جذب سرمایه‌گذاری خارجی را بر اساس این سیاست و با در نظر گرفتن منافع مشترک تدوین و اجرا می‌کند.

### وزارت امور خارجه - معاونت امور اقتصادی (جدید)

در ساختار وزارت خارجه افغانستان، اداره کل همکاری‌های اقتصادی مسئولیت پیگیری روابط اقتصادی در سطح دولت‌ها را بر عهده دارد. این نهاد نقش کلیدی در مذاکرات دوجانبه و چندجانبه اقتصادی ایفا می‌کند.

### کمیسیون تعرفه

اگرچه وظیفه اصلی این نهاد تنظیم تعرفه‌های گمرکی است، اما تصمیمات آن در حوزه سیاست تجاری خارجی اثر مستقیم دارد. این کمیسیون به ریاست وزارت مالیه و با عضویت وزارتخانه‌های صنعت و تجارت، کشاورزی، معادن، اقتصاد، صحت عامه، نماینده معاون اول اقتصادی نخست‌وزیر، اداره استاندارد، استخبارات و نمایندگانی از اتاق‌های تجارت تشکیل می‌شود.

### ب) نهادهای مالی و بانکی رسمی:

✓ **بانک مرکزی افغانستان:** این بانک نهاد ناظر بر سیستم بانکی و تنظیم‌کننده سیاست‌های پولی است. رحیمی نشان می‌دهد که با وجود تلاش‌های گسترده برای توسعه بخش بانکی، اعتماد تجار به بانک‌ها به شدت پایین است و دارایی‌های کل بانک‌ها و حجم وام‌های

اعطایی آن‌ها، در مقایسه با نیازهای اقتصاد، بسیار ناچیز است.

✓ **بانک‌های تجاری:** نهادهای واسطه مالی رسمی که قرار بود تأمین‌کننده اعتبار برای تجار باشند. کتاب رحیمی (۲۰۲۳) به تفصیل نشان می‌دهد که شکاف عمیقی بین ظرفیت‌های نظری و عملکرد واقعی این بانک‌ها وجود دارد.

### ج) نهادهای حل و فصل اختلافات رسمی:

• **سیستم قضایی رسمی:** شامل دادگاه‌های تجاری و غیرتجاری. پژوهش رحیمی نشان می‌دهد که تجار افغان به دلیل اطاله دادرسی، فساد و عدم تضمین اجرای احکام، عمدتاً از این نهادها گریزان هستند و به نهادهای غیررسمی حل اختلاف روی می‌آورند.

### د) نهادهای حمایت از صادرات و سرمایه‌گذاری:

• سازمان تشویق صادرات افغانستان (EPAA): زیرمجموعه وزارت صنعت و تجارت، مسئول اجرای سیاست‌ها، تسهیل تجارت، برگزاری نمایشگاه‌ها و صدور اسناد تجاری.

• اتاق تجارت و سرمایه‌گذاری افغانستان (ACCI): نماینده رسمی بخش خصوصی که پس از سال ۲۰۲۱ تحت کنترل مستقیم طالبان قرار گرفته و مسئول صدور گواهی‌های مبدأ و برخی اسناد تجاری است.

### بخش دوم: نهادهای غیررسمی

#### ۱- ۲ زمینه شکل‌گیری نهادهای غیررسمی

نهادهای غیررسمی در پاسخ به شکست نهادهای رسمی و ناتوانی آن‌ها در تأمین نیازهای فعالان اقتصادی پدید آمده‌اند. رحیمی در تحقیق خود نشان می‌دهد که با وجود تلاش‌های گسترده برای مدرن‌سازی نهادهای مالی و قضایی افغانستان، این نهادها نتوانستند شکاف اعتباری موجود در اقتصاد را پر کنند. در نتیجه، مجموعه‌ای از نهادهای غیررسمی ظهور یافتند که هرچند به بقای تجار افغان کمک کرده‌اند، اما به دلیل ماهیت غیررسمی خود قادر به حمایت از رشد اقتصادی پایدار نیستند.

(Rahimi, ۲۰۲۳)



## ۲-۲. انواع نهادهای غیررسمی مالی و اعتباری

الف) سیستم‌های اعتباری مبتنی بر تقسیم ریسک در زنجیره تأمین (Risk-sharing Trade Credit Operations):

این نهاد شامل مکانیسم‌های تأمین مالی است که در آن ریسک بین اعضای زنجیره تأمین تقسیم می‌شود. رحیمی توضیح می‌دهد که اعتبار تجاری (Trade Credit) در میان تجار افغان بسیار رایج است و مبتنی بر اعتماد متقابل و روابط بلندمدت شکل می‌گیرد. سیستم پرداخت هفتگی (Ugraee) نیز به عنوان یکی از اشکال سازمان‌یافته این نوع اعتبار عمل می‌کند.

### ب) صرافان (Sarraf / Money Dealers)

صرافان به عنوان هسته مرکزی نظام مالی غیررسمی افغانستان عمل می‌کنند. خدمات ارائه شده توسط صرافان شامل موارد زیر است:

- نگهداری سپرده
  - انتقال پول داخلی
  - انتقال پول بین‌المللی
  - صرافی ارز
  - معاملات سفته‌بازانه ارزی (Sita) و حراج‌های عمومی (Booli)
  - چک‌های صرافی
  - وام‌های کوتاه‌مدت در گردش مالی
  - وام‌های میان‌مدت و بلندمدت صرافی
- رحیمی بر اساس تحقیقات میدانی خود، تنوع منطقه‌ای در بازارهای صرافی (مثلاً در بلخ نسبت به هرات) را نیز مستند کرده است. (Rahimi, ۲۰۲۳)

### ج) گراوی (Gerawee)

گراوی نوعی قرارداد شرطی مالی و معاملات اعتباری است که در آن کالا در ازای دریافت وجه نقد با تخفیف معامله می‌شود و مابه‌تفاوت قیمت به عنوان کارمزد تلقی می‌گردد. تحلیل رحیمی (۲۰۲۳) نشان می‌دهد که دادگاه‌های افغانستان با گراوی و سرقفلی رفتار متفاوتی داشته‌اند که نشان‌دهنده نبود رویه قضایی منسجم در برخورد با نهادهای غیررسمی است.

#### د) سرقفلی (Sar qufli)

سرفقفلی حقی است که برای کسب‌وکار پیشه‌ها و موقعیت‌های تجاری ایجاد می‌شود و قابل خرید و فروش است. این نهاد به نوعی حق کسب‌وکار یا سرفقفلی در فضای تجاری افغانستان را تنظیم می‌کند. رحیمی توضیح می‌دهد که دادگاه‌های تجاری افغانستان سرفقفلی را به رسمیت شناخته‌اند، در حالی که با گراوی برخورد سخت‌تری داشته‌اند.

#### ۲-۳. نهادهای غیررسمی حل اختلاف

نهادهای غیررسمی حل اختلاف بخش مهم دیگری از سیستم نهادی افغانستان را تشکیل می‌دهند. تجار به طور سیستماتیک نهادهای غیررسمی (مانند شوراهای قبیله‌ای، میانجی‌گری بزرگان و حل اختلاف مبتنی بر عرف) را به نهادهای رسمی قضایی ترجیح می‌دهند.

❖ دلایل استفاده از نهادهای غیررسمی: سرعت بالاتر، هزینه کمتر، آشنایی با رویه‌ها و قابلیت پیش‌بینی نتایج.

❖ تأثیر فرهنگ پشتون: ارزش‌های پشتونوالی (از جمله حل اختلاف مبتنی بر شورای قبایل) در شکل‌گیری نهادهای غیررسمی نقش دارد.

❖ استفاده از زور در حل اختلافات تجاری: در مواردی که نهادهای غیررسمی سنتی نیز کارآمد نبوده‌اند، احیای اختلافات تجاری به نیروی فیزیکی کشیده شده است.

بنابراین، چارچوب نهادی حاکم بر سیاست‌های تجاری و دیپلماسی اقتصادی در افغانستان ساختاری دوگانه و تا حد زیادی متناقض است. از یک سو، نهادهای رسمی متعددی (از کمیته عالی سرمایه‌گذاری تا بانک مرکزی و سیستم قضایی) ایجاد شده‌اند که به طور نظری مسئولیت تنظیم



و تسهیل فعالیت‌های اقتصادی را بر عهده دارند. از سوی دیگر، مجموعه گسترده‌ای از نهادهای غیررسمی (صرافان، گراوی، سرفلی، سیستم‌های اعتباری مبتنی بر اعتماد و نهادهای عرفی حل اختلاف) در عمل به موازات یا جایگزین نهادهای رسمی عمل می‌کنند.

### سایر نهادها و مکانیسم‌های مؤثر در فرآیند تصمیم‌گیری

در کنار نهادهای عالی سیاست‌گذار، چندین سازوکار دیگر نیز در فرآیند تصمیم‌گیری اقتصادی افغانستان نقش ایفا می‌کنند:

### کمیسیون مشترک اقتصادی با کشورهای خارجی (جدید)

این کمیسیون‌ها به عنوان ابزار اصلی دیپلماسی اقتصادی دوجانبه عمل می‌کنند. بر اساس گزارش‌های نوامبر ۲۰۲۵، طالبان تصمیم به فعال‌سازی مجدد کمیسیون‌های اقتصادی مشترک با عربستان سعودی و چین گرفته و اعضای جدیدی نیز به این کمیسیون‌ها اضافه شده است. این کمیسیون‌ها وظیفه هماهنگی در زمینه تجارت دوجانبه، سرمایه‌گذاری در افغانستان و همکاری‌های مشترک اقتصادی را بر عهده دارند.

### اتاق تجارت و سرمایه‌گذاری افغانستان

این نهاد به عنوان نماینده بخش خصوصی، در تصمیم‌گیری‌های کلان اقتصادی مشارکت دارد. بر اساس قانون کمیسیون تعرفه، نمایندگانی از اتاق‌های تجارت و سرمایه‌گذاری، صنایع و معادن و کشاورزی و دامداری در این نهادها عضو هستند. همچنین در نشست‌های مشترک با معاونت اقتصادی نخست‌وزیر و وزارت مالیه، تاجار و صنعتکاران ملی مستقیماً چالش‌های خود را مطرح کرده و راهکارها به کمیسیون اقتصادی و رهبری ارشد طالبان ارائه می‌شود.

### گروه کاری اقتصادی دوحه (جدید)

سازمان ملل متحد بر اساس تصمیم نشست دوحه، یک گروه کاری اقتصادی برای هماهنگی کمک‌های اقتصادی به افغانستان تشکیل داده است. در این گروه، نمایندگانی از پنج وزارتخانه طالبان (امور خارجه، مالیه، صنعت و تجارت، اقتصاد و بانک مرکزی) به همراه چهار نماینده از بخش تجاری افغانستان و نمایندگانی از ۲۵ کشور و

۱۱ سازمان بین‌المللی عضویت دارند

بنابراین، نظام تصمیم‌گیری در دیپلماسی اقتصادی افغانستان ترکیبی از نهادهای داخلی (کمیسیون‌های عالی اقتصادی، وزارتخانه‌ها) و نهادهای بین‌المللی (کمیسیون‌های مشترک با کشورها و گروه‌های کاری سازمان ملل) است. معاونت اقتصادی نخست‌وزری (به ریاست ملا عبدالغنی برادر) نقش هماهنگ‌کننده و نظارتی عالی بر این نهادها را بر عهده دارد و تصمیمات نهایی به رهبری طالبان برای تصویب نهایی ارسال می‌شود.

در نهایت، برای درک «نهادهای سیاستگذار دیپلماسی اقتصادی در افغانستان» نمی‌توان فقط به قانون و ساختار رسمی نگاه کرد. باید پذیرفت که در عمل، یک نظام موازی غیررسمی بسیاری از کارکردهای دیپلماسی اقتصادی را انجام می‌دهد و هرگونه تحلیل واقع‌بینانه از روابط تجاری افغانستان با کشورهای دیگر (از جمله ایران) ناگزیر از توجه به این نهادهای غیررسمی است.

بنابراین، بر اساس این ساختار دوگانه نهادی در افغانستان (شامل نهادهای رسمی ناکارآمد و نهادهای غیررسمی کارآمد)، ایران برای بهبود روابط تجاری خود با این کشور باید استراتژی تعامل هوشمندانه دوگانه را در پیش گیرد. نخست، ایران باید به موازات تعامل با نهادهای رسمی طالبان (مانند وزارت صنعت و تجارت و وزارت امور خارجه)، ارتباط مستقیم و عملیاتی با نهادهای غیررسمی که در عمل کار انتقال پول، تأمین مالی و حل اختلافات تجاری را انجام می‌دهند، برقرار سازد. در حال حاضر، سیستم‌های غیررسمی مثل «حواله» که توسط صرافان مدیریت می‌شود و همچنین روابط خانوادگی و دوستانه میان بازرگانان دو کشور، در عمل جای سیستم بانکی را گرفته و واقعاً ستون اصلی تجارت ایران و افغانستان را تشکیل می‌دهد. از آن زمان که تحریم‌ها بر دو کشور فشار آورده، این روش‌ها هم کاملاً جا افتاده و کار می‌کند. بنابراین، ایران نیز باید آنها را به رسمیت بشناسد و با ایجاد کانال‌های امن و نیمه‌رسمی برای همکاری با صرافان معتبر، هزینه مبادله را کاهش دهد. دوم، ایران می‌تواند با بهره‌گیری از مزیت موقعیت جغرافیایی خود و طول مرز مشترک طولانی با افغانستان، مسیرهای تجاری جایگزین برای ترانزیت کالاهای افغانستان ایجاد کند تا وابستگی این کشور به بنادر پاکستان کاهش یابد، چراکه در شرایط درگیری‌های مرزی افغانستان و پاکستان، تجارت ایران با افغانستان با رشد ۸۴ درصدی همراه بوده است. سوم، ایران باید بر توافقات اقتصادی «غیرسیاسی» با طالبان تمرکز کند از جمله حوزه‌هایی مانند استانداردسازی سوخت، تعرفه‌های ترجیحی و تسهیل



رویه‌های گمرکی. در نهایت، ایران می‌تواند با سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیربنایی مانند راه‌آهن خواف-هرات و تسهیل فرآیندهای گمرکی در مرزهای دوغارون و ماهیرو، نقش خود را به عنوان «کریدور ترانزیتی اصلی» افغانستان تثبیت کند و از شکاف نهادی موجود در افغانستان نه به عنوان مانع، بلکه به عنوان فرصتی برای افزایش نفوذ اقتصادی خود بهره‌بردار.

## دیپلماسی اقتصادی افغانستان (۲۰۲۶): فرصت‌ها و چالش‌های پیش روی جمهوری اسلامی ایران

تاریخچه روابط اقتصادی ایران و افغانستان در دوره پهلوی دوم را می‌توان در چهار دوره زمانی مشخص دسته‌بندی و خلاصه کرد:

### تاریخچه روابط اقتصادی ایران و افغانستان

دهه ۱۳۲۰ خورشیدی (مطابق با ۱۹۴۰-۱۹۵۰ میلادی) را می‌توان دوره تجارت سنتی و نقطه آغاز تعاملات اقتصادی منظم بین ایران و افغانستان به شمار آورد. در این دوران، مهمترین مانع برای توسعه روابط تجاری دو کشور، نبود راه‌های ارتباطی مناسب و زیرساخت‌های ترانزیتی کارآمد بود. با این وجود، موقعیت ژئوپلیتیک ایران به عنوان نزدیک‌ترین مسیری که افغانستان محصور در خشکی می‌توانست از طریق آن به آب‌های آزاد دسترسی پیدا کند، وابستگی شدید این کشور را به استفاده از مسیرهای ترانزیتی ایران به همراه داشت. الگوی حاکم بر تجارت در این دوره، سنتی و مکمل بود. به این ترتیب که صادرات افغانستان به ایران بیشتر شامل محصولات خام و دامی مانند پوست، پشم، به ویژه قره‌قل و پوست بره می‌شد، در مقابل ایران نیز کالاهای مصرفی و صنعتی از قبیل چای، قند و شکر، انواع پارچه، کبریت، چرم و فرآورده‌های نفتی را به بازار افغانستان صادر می‌کرد. با وجود این مبادلات، کالاهای ایرانی در بازار افغانستان با رقابت جدی از طرف محصولات نساجی هند، به خصوص کرباس، روبرو بودند. این محصولات هندی به دلیل قیمت مناسب‌تر یا کیفیت مطلوب‌تر، سهم قابل توجهی از بازار را در اختیار گرفته بودند و مانع از نفوذ گسترده‌تر منسوجات ایرانی در آن کشور می‌شدند.

در دهه ۱۳۳۰ شمسی، روابط اقتصادی ایران و افغانستان با پروژه‌هایی مانند احداث جاده مشهد-فراه (۲۰۰)

کیلومتر) و جاده قندهار گامی به سوی گسترش ترانزیت برداشت. اما همزمان رقابت‌های منطقه‌ای شدت گرفت؛ آمریکا، آلمان و ژاپن وارد بازار افغانستان شدند و به دلیل قیمت بالای کالاهای ایرانی که با قدرت خرید مردم افغانستان تناسبی نداشت، سهم ایران از این بازار کاهش یافت. افزون بر چالش‌های اقتصادی، موانع سیاسی نیز مزید بر علت شد؛ کنسرسیوم مشترک بازرگانی دو کشور که در سال ۱۳۳۴ برای ساماندهی مناسبات تجاری تشکیل شده بود، به دلیل مشکلات اجرایی ناکام ماند و اختلافات دیرینه بر سر حقاچه رود هیرمند نیز فضای همکاری‌ها را تحت تأثیر قرار داد. در دهه ۱۳۴۰ خورشیدی، صادرات ایران به افغانستان رشد چشمگیری یافت و کالاهایی مانند شکر، آرد، مصالح ساختمانی و لوازم خانگی جایگاه نسبتاً پایداری در بازار افغانستان پیدا کردند. اما افزایش تعرفه‌های گمرکی در ایران، رونق قاچاق کالا در مرزهای دو کشور را به دنبال داشت. در همان حال، افغان‌ها همچنان کالاهای آلمان، ژاپن و آمریکا را ترجیح می‌دادند که رقابت را برای تولیدات ایرانی دشوارتر می‌کرد. در مقابل، صادرات افغانستان به ایران عمدتاً شامل محصولات کشاورزی و دامی بود و در این دوره، محموله‌های قابل توجهی دام (گاو و گوسفند) و میوه‌های تازه به ویژه انگور به بازارهای ایران ارسال می‌شد.

گزارش‌های سالیانه وزارت امور خارجه حاکی از آن است که در این دهه، ایران میانجی‌گری اختلافات میان افغانستان و پاکستان را بر عهده گرفت و به دنبال آن، زمینه برای گسترش هرچه بیشتر روابط اقتصادی و افزایش صادرات کالاهای ایرانی از جمله مصالح ساختمانی و فرآورده‌های نفتی به افغانستان فراهم آمد.

در دهه ۱۳۵۰، روابط اقتصادی ایران و افغانستان به اوج خود رسید و تجارت دو کشور از ۱۴ به ۶۰ میلیون دلار افزایش یافت. ایران کالاهایی مانند سیمان، لوازم خانگی، فرآورده‌های نفتی و خرما صادر می‌کرد. با این حال، در کنار تجارت رسمی، قاچاق کالا (به ویژه دام، چای و پارچه) معضل جدی شد. این روند با نزدیکی انقلاب ۱۳۵۷ و بی‌ثباتی افغانستان رو به افول گذاشت و روابط اقتصادی دو کشور رو به کاهش نهاد.

بررسی روند تاریخی روابط اقتصادی ایران و افغانستان در دوره پهلوی دوم (۱۳۲۰-۱۳۵۷) نشان می‌دهد که این مناسبات علی‌رغم فراز و نشیب‌های بسیار، از الگویی نسبتاً پایدار پیروی می‌کرده است. افغانستان همواره به عنوان تأمین‌کننده مواد خام (پوست، پشم، میوه و دام) و ایران به عنوان صادرکننده کالاهای مصرفی و صنعتی (قند، شکر، مصالح ساختمانی و فرآورده‌های نفتی) ظاهر می‌شد. با این حال، این رابطه هرگز به سطح پتانسیل واقعی خود نرسید؛ زیرا موانع زیرساختی،

رقابت شدید قدرت‌های بزرگ (آمریکا، آلمان، ژاپن و شوروی) و چالش‌های سیاسی مزمن همواره سایه خود را بر مناسبات اقتصادی افکنده بودند. دهه ۱۳۵۰ نقطه اوج این روابط بود، اما رشد شتابان و تا حد زیادی بی‌نظم آن با حجم قاچاقی گسترده، در برابر شوک‌های سیاسی ناشی از انقلاب ایران و کودتا در افغانستان دوام نیاورد و به سرعت فروپاشید.

از این دوره تاریخی می‌توان سه درس اساسی برای دیپلماسی اقتصادی امروز ایران استخراج کرد: اول، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ترانزیتی چون خط آهن خواف-هرات، همان نقشی را ایفا می‌کند که جاده مشهد-فراه در دهه ۱۳۳۰ انجام داد و می‌تواند ایران را به مسیر انحصاری ترانزیت منطقه تبدیل کند. دوم، رقابت هوشمندانه با قدرت‌های اقتصادی نظیر چین، ترکیه و ازبکستان امروز، نیازمند ارتقای کیفیت کالاها، ارائه خدمات پس از فروش و انعقاد قراردادهای بلندمدت است؛ چیزی که در برابر رقبای آلمانی و ژاپنی دهه ۱۳۴۰ از آن غافل بودیم. سوم، مدیریت پدیده قاچاق به جای برخورد صرفاً امنیتی با آن، زیرا تجارت غیررسمی بخش جدایی‌ناپذیر تاریخ اقتصادی دو کشور بوده و سامان‌دهی آن می‌تواند منبع درآمدی عظیم را به جریان رسمی اقتصاد بازگرداند.

## روابط اقتصادی بین ایران و افغانستان از زمان انقلاب ۱۳۵۷

روابط اقتصادی بین ایران و افغانستان از زمان انقلاب ایران را می‌توان به چهار مرحله تاریخی اصلی تقسیم کرد که هر کدام تحت تأثیر تحولات سیاسی عمده در هر دو کشور شکل گرفته‌اند.

**فاز اول:** بلافاصله پس از انقلاب ۱۹۷۹، سیاست ایران بیشتر ایدئولوژیک بود. این کشور حمله شوروی به افغانستان را محکوم کرد و آن را عملی تجاوزکارانه علیه یک همسایه مسلمان دانست، اما مراقب بود که مسکو را خشمگین نکند و اتحاد جماهیر شوروی را به عنوان وزنه تعادل در برابر نفوذ آمریکا در منطقه می‌دید. در نتیجه، در طول این دهه، روابط اقتصادی تحت الشعاع نگرانی‌های سیاسی و امنیتی قرار گرفت. تمرکز اصلی ایران بر حمایت از جناح‌های شیعه در افغانستان (عمدتاً هزاره‌ها) و مدیریت هجوم پناهندگان افغان بود، نه ایجاد یک مشارکت اقتصادی قوی. بنابراین موضوعات سیاسی بر اقتصاد اولویت داشت و روابط حداقلی بین دو کشور برقرار بود. ایران موضوعات سیاسی از جمله حمایت از گروه‌های شیعه (هزاره‌ها) و میزبانی از پناهندگان افغان (۱.۵ تا ۲ میلیون نفر) را بر تجارت ترجیح داد.

## فاز دوم: ۲۰۰۱-۱۹۹۰ - خصومت و مرزهای بسته

خروج شوروی در سال ۱۹۸۹ منجر به یک جنگ داخلی ویرانگر شد. در این دوره، ایران، پاکستان و عربستان سعودی در یک جنگ نیابتی برای نفوذ، از جناح‌های رقیب حمایت می‌کردند. هنگامی که طالبان، یک گروه سنی تندرو مورد حمایت پاکستان، در سال ۱۹۹۶ به قدرت رسید، روابط به شدت رو به وخامت گذاشت. ایران از به رسمیت شناختن دولت طالبان خودداری کرد و از ائتلاف شمال، گروه مخالف، حمایت کرد. در سال ۱۹۹۷، به عنوان اعتراض به طالبان، ایران مسیرهای ترانزیتی خود به افغانستان را که برای تأمین تدارکات از بندر عباس حیاتی بودند، بست. تجارت مرزی از ایران یکی از منابع اصلی درآمد طالبان بود. بنابراین، این محاصره تجارت را ویران کرد و گزارش‌ها حاکی از از دست رفتن ۷۰ درصد از تجارت شرکت‌های تجاری در منطقه بود.

## فاز ۳: ۲۰۲۱-۲۰۰۱ - دوران طلایی روابط اقتصادی

سرنگونی حکومت اول طالبان در سال ۲۰۰۱، این رابطه را متحول کرد. ایران فرصتی برای ایجاد یک همسایه دوست، پایدار و از نظر اقتصادی یکپارچه پیدا کرد. ایران بیش از ۶۶۰ میلیون دلار به بازسازی افغانستان متعهد شد که بخش قابل توجهی از آن به ایجاد یک «حوزه نفوذ اقتصادی» در استان غربی هرات اختصاص یافت. این شامل ساخت جاده‌ها، خطوط برق و یک خط آهن از ایران به هرات بود.

تهران به سرعت به یکی از شرکای تجاری برتر کابل تبدیل شد. تا سال‌های ۲۰۱۷-۲۰۱۸، حجم کل تجارت دوجانبه ۲ میلیارد دلار بود و کالاهای ایرانی ۲۲٪ از سهم بازار مصرف افغانستان را در اختیار داشتند. توسعه بندر چابهار در جنوب شرقی ایران نیز به سنگ بنای این همکاری اقتصادی تبدیل شد. برای افغانستان محصور در خشکی، چابهار مسیری حیاتی، کوتاه‌تر و ارزان‌تر به دریای آزاد فراهم می‌کرد و رقیب خود پاکستان را دور می‌زد.

این دوره ثابت کرد که علی‌رغم اختلافات سیاسی با غرب، عمل‌گرایی اقتصادی می‌تواند یک رابطه دوجانبه قوی را رقم بزند.

## فاز چهارم: ۲۰۲۱ تاکنون (سازگاری عمل‌گرایانه با حکومت طالبان)

بازگشت طالبان به قدرت در سال ۲۰۲۱، معضل بزرگی را برای تهران ایجاد کرد. در حالی که ایران از نظر ایدئولوژیکی با طالبان مخالف است، اما در بنبوحه انزوای بین‌المللی و فشار اقتصادی، مسیر تعامل اقتصادی عمل‌گرایانه را برای تأمین منافع خود انتخاب کرده است. این رویکرد در حال نتیجه دادن است. با وجود عدم به رسمیت شناختن رسمی، تجارت همچنان در حال رشد است و تا اواخر سال ۲۰۲۴ به نزدیک به ۳ میلیارد دلار رسید. هیئت‌های عالی‌رتبه اکنون در حال ملاقات برای رفع موانع تجاری و نهایی کردن یک توافق‌نامه تجارت ترجیحی هستند که تعرفه‌ها را کاهش می‌دهد. نشانه بارز این عمل‌گرایی جدید، در اوایل سال ۲۰۲۴ به طالبان اجازه استفاده از بندر چابهار برای صادرات به هند داده شد. هدف اصلی ایران تثبیت موقعیت خود به عنوان یک هاب مرکزی برای ترانزیت منطقه‌ای است که افغانستان را به خلیج فارس و فراتر از آن متصل می‌کند و مایل است برای دستیابی به این هدف با طالبان همکاری کند.

در نتیجه، روابط اقتصادی ایران و افغانستان مسیر روشنی را از مینیمالیسم ایدئولوژیک به مشارکت عمل‌گرایانه طی کرده است. عامل تعیین‌کننده همواره ثبات و ترکیب دولت در کابل بوده است. پررونق‌ترین دوره برای روابط اقتصادی ایران، دوران جمهوری اسلامی در افغانستان بود، اما الگوی فعلی نشان می‌دهد که حتی با وجود طالبان در قدرت، منافع اقتصادی مشترک - مانند نیاز ایران به شرکای تجاری و نیاز افغانستان به دسترسی به بازارهای جهانی - به اندازه کافی قدرتمند هستند تا یک رابطه اقتصادی قابل توجه و رو به رشد را حفظ کنند.

## روابط اقتصادی مدرن: یک مشارکت عمل‌گرایانه در حال تعمیق

پس از بازگشت طالبان به قدرت در سال ۲۰۲۱، ایران تعامل اقتصادی عمل‌گرایانه را بر اختلافات ایدئولوژیکی اولویت داده است. این امر منجر به رشد سریع تجارت و برنامه‌های بلندپروازانه برای آینده شده است. بر اساس آخرین داده‌های ارائه شده از گمرک ایران، در سال ۱۴۰۳ مجموع واردات ایران از افغانستان معادل ۱۳۴,۲۲۶,۶۲۴ کیلوگرم (حدود ۱۳۴ هزار تن) با ارزش ۱۸,۹۰۲,۷۴۳,۴۳۳,۰۰۱ ریال بوده که معادل ۶۶,۳۲۵,۴۱۶ دلار برآورد شده است.

بنابراین بر اساس آخرین آمار رسمی گمرک جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۴۰۳، جمع کل واردات ایران از تمام کشورهای جهان مبلغ ۷۳,۵۰۲,۲۲۰,۳۹۹ دلار بوده است. در همین دوره، ارزش واردات ایران از افغانستان تنها ۶۶,۳۲۵,۴۱۶ دلار ثبت شده است. بر این اساس، سهم افغانستان از کل واردات ۷۳.۵ میلیارد دلاری ایران، معادل ۰.۰۹ درصد (کمتر از یک دهم درصد) محاسبه می‌شود. این رقم بسیار ناچیز نشان می‌دهد که افغانستان جایگاه قابل توجهی در میان تأمین‌کنندگان کالا به بازار ایران ندارد و عمدتاً کالاهایی با ارزش افزوده پایین نظیر خشکبار، ادویه‌جات، مواد خام معدنی و محصولات کشاورزی به ایران صادر می‌کند. در مقابل، صادرات ایران به افغانستان در سال ۱۴۰۳ حدود ۲.۴ میلیارد دلار بوده که نشان‌دهنده عدم توازن شدید تجاری به نفع ایران است. به عبارت دیگر، تراز تجاری ایران با افغانستان حدود ۲.۳۳ میلیارد دلار مثبت می‌باشد و حجم تجارت دو کشور عمدتاً یک‌طرفه و از سمت ایران به افغانستان جریان دارد. این داده‌ها نشان می‌دهد که اقتصاد تولیدی و صادراتی افغانستان از توان رقابتی لازم برای نفوذ در بازار ایران برخوردار نیست و نقش این کشور در سبد وارداتی ایران کاملاً حاشیه‌ای و محدود به چند قلم کالای خاص می‌باشد. بر اساس داده‌های ارائه شده در سایت گمرک جمهوری اسلامی ایران، در سال ۱۴۰۳ مجموع صادرات ایران به افغانستان معادل ۵,۵۸۰,۴۲۶,۱۰۹ کیلوگرم (حدود ۵.۵۸ میلیون تن) با ارزش ۱,۲۵۸,۲۴۳,۷۴۸,۵۱۴,۶۷۰ ریال بوده که معادل ۲,۴۴۸,۲۶۸,۰۹۵ دلار (حدود ۲.۴۵ میلیارد دلار) برآورد شده است.

بر اساس داده‌های موجود از گمرک ایران، افغانستان با ۲.۴۵ میلیارد دلار صادرات، پس از ترکیه (۶.۸۷ میلیارد دلار) و پیش از پاکستان (۲.۴۱ میلیارد دلار) قرار دارد. نکته قابل توجه اینکه اختلاف صادرات ایران به افغانستان و پاکستان بسیار ناچیز است (حدود ۳۷ میلیون دلار) و این دو کشور عملاً در رتبه‌های دوم و سوم صادراتی ایران قرار دارند. در مجموع، افغانستان یکی از سه مقصد اصلی صادرات غیرنفتی ایران محسوب می‌شود.

بنابراین، با توجه به کل صادرات ۵۸.۵۶ میلیارد دلار ایران، سهم صادرات ایران به افغانستان (۲.۴۵ میلیارد دلار) معادل حدود ۴.۲ درصد از کل صادرات غیرنفتی ایران را تشکیل می‌دهد. این رقم، افغانستان را در جایگاه چهارم یا پنجمین مقصد صادراتی ایران پس از چین، عراق، ترکیه و در رقابت نزدیک



با امارات قرار می‌دهد. بنابراین افغانستان به عنوان یکی از مقاصد اصلی کالاهای ایرانی محسوب می‌شود.

بر اساس آمارهای رسمی منتشر شده توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران (IRICA) از طریق رسانه‌های رسمی کشور، روابط تجاری ایران و افغانستان در سال‌های اخیر روندی صعودی و قابل توجه داشته است. در سال ۱۴۰۳ (منتهی به مارس ۲۰۲۵)، کل صادرات ایران به افغانستان به ۲.۴۱ میلیارد دلار رسید که نسبت به سال قبل از آن ۳۷.۵ درصد رشد داشته است. این رقم در دوره ۱۱ ماهه منتهی به بهمن ۱۴۰۳ معادل ۲.۲ میلیارد دلار بود. در سه ماهه نخست سال ۱۴۰۴ (بهار ۲۰۲۵)، صادرات ایران به افغانستان به ۵۱۰ میلیون دلار رسید و این کشور را به عنوان پنجمین مقصد صادراتی ایران پس از عراق، امارات، ترکیه و چین معرفی کرد. همچنین در هشت ماهه نخست سال ۱۴۰۴ (منتهی به آبان ماه)، مجموع صادرات ایران به افغانستان به ۱.۶۶ میلیارد دلار بالغ شد. این ارقام برگرفته از گزارش‌های دوره‌ای است که روابط عمومی گمرک ایران (IRICA) در اختیار رسانه‌های رسمی کشور قرار می‌دهد.

## ترکیب کالاهای صادراتی و وارداتی

### صادرات ایران به افغانستان (عمدتاً کالاهای مصرفی و ساختمانی)

بر اساس گزارش‌های گمرکی و رسانه‌های اقتصادی، مهم‌ترین اقلام صادراتی ایران به افغانستان شامل موارد زیر است:

- ✓ محصولات غذایی: آرد، برنج، روغن خوراکی، شکر، نوشیدنی‌های انرژی‌زا
- ✓ مصالح ساختمانی: سیمان، آهن آلات، محصولات پتروشیمی
- ✓ کالاهای مصرفی: مواد شوینده، فرش، لوازم خانگی و الکتریکی، پوشاک، دارو و تجهیزات پزشکی
- ✓ مواد اولیه و نهاده‌ها: کنجاله سویا، کود شیمیایی، لاستیک‌های فرسوده

### واردات ایران از افغانستان :

صادرات افغانستان به ایران بسیار محدود است و عمدتاً شامل کالاهای زیر می‌شود:

- ✓ شمش سرب
- ✓ کنجد، زیره، پنبه، سیر
- ✓ خشکبار (انجیر خشک، زردآلو، کشمش سیاه، مغز گردو)
- ✓ سنگ‌های قیمتی و نیمه قیمتی
- ✓ خودروهای تویوتا (دست دوم)، ژنراتور و تجهیزات آزمایشگاهی

تراز تجاری به شدت به نفع ایران است و حجم صادرات ایران در برابر واردات از افغانستان رقم بسیار بالایی می‌باشد.

### اهداف و مذاکرات اقتصادی بلندمدت

مقامات ایرانی و افغان در مورد هدف افزایش حجم مبادلات تجاری سالانه به ۱۰ میلیارد دلار بحث کرده‌اند. دو طرف به طور فعال در حال مذاکره و تأکید بر امضای یک توافق‌نامه تجارت ترجیحی هستند. این امر تعرفه‌های کالاهای خاص را کاهش می‌دهد و تجارت دوجانبه، به ویژه برای صادرات افغانستان را به طور قابل توجهی تقویت می‌کند. هفتمین جلسه کمیسیون مشترک همکاری‌های اقتصادی اخیراً برای بحث در مورد افزایش همکاری برگزار شد. یک کمیته سرمایه‌گذاری مشترک نیز در حال تشکیل است.

ایران مشوق‌های ویژه‌ای را به بازرگانان افغان برای تعمیق روابط ارائه می‌دهد و مقامات افغان علاقه خود را به سرمایه‌گذاری در چابهار، از جمله ساخت احتمالی یک ترمینال باری چند منظوره، ابراز کرده‌اند.

### روابط ایران و افغانستان در حوزه انرژی

روابط انرژی میان ایران و افغانستان عمدتاً حول دو محور اصلی واردات برق و تأمین فرآورده‌های نفتی متمرکز است و در سال‌های اخیر، به ویژه پس از روی کار آمدن طالبان در سال ۲۰۲۱، با وجود چالش‌های سیاسی، روندی رو به گسترش داشته است.

#### ۱. همکاری در حوزه برق

افغانستان به شدت به واردات برق از کشورهای همسایه وابسته است و حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد برق مصرفی

خود را از کشورهای ازبکستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ایران تأمین می‌کند. در این میان، ایران یکی از تأمین‌کنندگان اصلی برق مورد نیاز استان‌های غربی افغانستان به ویژه هرات محسوب می‌شود. بر اساس آخرین توافقات، در فوریه ۲۰۲۶ شرکت دولتی برق افغانستان (DABS) قرارداد تمدید واردات برق از ایران را برای سال خورشیدی ۱۴۰۵ (مارس ۲۰۲۶ تا مارس ۲۰۲۷) امضا کرد. این توافق پس از سفر هیئتی از شرکت دولتی برق افغانستان به تهران و دیدار با مقامات شرکت توانیر صورت گرفت. در این دیدارها، طرفین همچنین درباره گسترش و توسعه زیرساخت‌های انتقال برق و تقویت همکاری‌های مرتبط با واردات برق از ایران گفت‌وگو کردند.

ایران در سال‌های اخیر سیاست تبدیل شدن به «هاب انرژی منطقه‌ای» را دنبال می‌کند و صادرات برق به کشورهای همسایه از جمله افغانستان و پاکستان را در دستور کار خود قرار داده است. بر اساس گزارش‌ها، ایران نزدیک به ۱۹۰ مگاوات برق به افغانستان صادر می‌کند و برق تأمین‌شده از ایران نیاز بیش از ۱۳ هزار خانوار در روستاهای افغانستان در نزدیکی مرز دوغارون را تأمین می‌کند.

## ۲. همکاری در حوزه فرآورده‌های نفتی و گاز مایع

افغانستان بخش عمده نیازهای نفتی و گاز مایع خود را از کشورهای همسایه، به ویژه ایران، تأمین می‌کند. در فوریه ۲۰۲۶، معاون وزیر نفت ایران در امور بین‌الملل و تجارت به کابل سفر کرد و با نورالدین عزیزی، وزیر صنعت و تجارت طالبان، دیدار کرد. در این دیدار، طرف ایرانی آمادگی خود را برای افزایش صادرات فرآورده‌های نفتی و گاز مایع به افغانستان اعلام کرد. طالبان در این مذاکرات بر حفظ استانداردهای کیفی محصولات نفتی وارداتی، کاهش قیمت و ارائه تخفیف ویژه برای افغانستان تأکید کرد. همچنین طرف افغان خواستار تسهیل بیشتر در مسیرهای ترانزیتی فرآورده‌های نفتی و گاز مایع از ایران شد.

## ۳. همکاری در حوزه پالایش و توسعه ظرفیت داخلی

فراتر از واردات، دو کشور در زمینه توسعه ظرفیت‌های داخلی افغانستان در حوزه پالایش نفت نیز همکاری دارند. ایران اعلام آمادگی کرده است که در بهبود ظرفیت فنی کارکنان پالایشگاه‌های افغانستان همکاری کند. در ژانویه ۲۰۲۶، مقامات کنسولگری ایران در بلخ از آمادگی تهران برای همکاری در توسعه پالایشگاه‌های

نفتی این ولایت در شراکت با بخش خصوصی افغانستان خبر دادند. این همکاری می‌تواند زمینه‌ساز ایجاد اشتغال و کمک به خودکفایی نسبی افغانستان در بخش انرژی شود.

#### ۴. چالش‌ها و چشم‌انداز

روابط انرژی دو کشور با چالش‌هایی نیز مواجه است. مسئله کیفیت فرآورده‌های نفتی و قیمت آن همواره یکی از محورهای اصلی مذاکرات بوده است. طالبان خواستار تخفیف ویژه برای خرید سوخت از ایران شده است. همچنین، تحولات منطقه‌ای و بحران‌های سیاسی می‌تواند بر روابط انرژی تأثیر بگذارد. بحران ایران در فوریه ۲۰۲۶ از طریق افزایش قیمت انرژی و هزینه‌های حمل و نقل، امنیت غذایی افغانستان را نیز تحت تأثیر قرار داده است.

با وجود این چالش‌ها، گسترش همکاری‌های انرژی بین دو کشور ادامه دارد. در آوریل ۲۰۲۶، ایران اعلام کرد که برنامه‌هایی برای افزایش صادرات برق به افغانستان و پاکستان از طریق اتصال شبکه برق خود به کشورهای همسایه دارد. این تلاش‌ها نشان‌دهنده عزم تهران برای تثبیت جایگاه خود به عنوان یک تأمین‌کننده کلیدی انرژی در منطقه و افزایش وابستگی همسایگان به بخش انرژی ایران است.

#### توافقات اقتصادی و تجاری بین دو کشور

نام توافق / ابتکار	جزئیات کلیدی	وضعیت / سال امضا
موافقتنامه تجارت ترجیحی (PTA)	کاهش تعرفه‌ها بر کالاهای خاص برای افزایش تجارت دوجانبه	در حال مذاکره ۲۰۲۶-۲۰۲۵
کمیسیون مشترک اقتصادی	مقامات ارشد برای رفع موانع تجاری، ۱۶ کمیته فرعی را نظارت می‌کنند	فعال شده مجدد ۲۰۲۵
کمیته سرمایه‌گذاری مشترک	چارچوبی برای تسهیل سرمایه‌گذاری ایران در زیرساخت‌ها و صنایع افغانستان	پیشنهاد شده ۲۰۲۵
پروژه‌های زیرساختی مرزی	شامل راه‌آهن خواف-هرات و جاده چابهار-میلک برای بهبود اتصال فیزیکی	در حال اجرا (۲۰۲۶-۲۰۲۴)



نام توافقی / ابتکار	جزئیات کلیدی	وضعیت / سال امضا
موافقتنامه ترانزیتی سه‌جانبه بندر چابهار	هند متعهد به سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری برای توسعه بندر چابهار مسیری مستقیم و امن برای افغانستان جهت دور زدن پاکستان	۱۳۹۵ (۲۰۱۶)

- ❖ بندر چابهار (۱۳۹۵) مهم‌ترین توافق استراتژیک که با میانجی‌گری هند امضا شد. هدف آن ایجاد یک کریدور مطمئن برای افغانستان به آب‌های آزاد بدون وابستگی به پاکستان بود.
- ❖ کمیسیون مشترک اقتصادی: پس از روی کار آمدن طالبان در سال ۱۴۰۰، این کمیسیون برای حل مسائل عملی مانند مشکلات بانکی و ترانزیتی دوباره فعال شده است.
- ❖ هدف بلندمدت: مقامات دو کشور هدف گذاری کرده‌اند تا حجم تجارت سالانه را به ۱۰ میلیارد دلار برسانند.

## ترانزیت

جایگاه جغرافیایی افغانستان به عنوان «دوراهی آسیا» (هسته مرکزی ارتباط بین جنوب، مرکز و غرب آسیا) نه تنها یک فرصت، بلکه یک ضرورت استراتژیک برای احیای اقتصادی این کشور محسوب می‌شود. وابستگی تاریخی به کریدورهای پاکستان، اگرچه همچنان به عنوان سریع‌ترین گزینه باقی مانده، به دلیل بسته شدن‌های مکرر مرزی، ماهیت شکننده این رابطه را آشکار ساخته و افغانستان را به سمت یک راهبرد فعال تنوع‌بخشی سوق داده است.

## نقش ایران: گذار از گزینه موقت به شریک راهبردی

تحولات اخیر نشان داده که ایران به سرعت در حال تبدیل شدن به اصلی‌ترین کریدور جایگزین برای افغانستان است. موفقیت ایران حاصل یک راهبرد جامع است: سیاست تشویقی شامل تخفیف‌های ویژه تعرفه‌ای و بندری برای بازرگانان افغان، توسعه زیرساخت‌های سخت مانند پروژه راه‌آهن

خواف-هرات ( این پروژه قرار بود در سال ۲۰۲۵ به بهره‌برداری برسد اما تکمیل نشد و کار بر روی فاز چهارم آن در حال اجرا است) و چشم‌انداز بلندمدت برای اتصال به شبکه ریلی چین از طریق کریدور پنج ملت. این اقدامات موقعیت هرات را به عنوان یک قطب ترانزیتی بین‌المللی ارتقا خواهد داد و وابستگی افغانستان به کریدورهای سنتی را به طور ساختاری کاهش می‌دهد.

### اهمیت استراتژیک بندر چابهار

بندر چابهار، واقع در استان سیستان و بلوچستان ایران در دریای عمان، تنها بندر اقیانوسی ایران است و از اهمیت ژئوپلیتیکی و اقتصادی عظیمی برخوردار است. ارزش اصلی آن از ارائه یک مسیر دریایی مستقیم، امن و کوتاه‌تر برای تجارت با کشورهای آسیای میانه و افغانستان که کاملاً از پاکستان عبور می‌کنند، ناشی می‌شود. نقش استراتژیک مدرن این بندر در ۲۳ مه ۲۰۱۶، زمانی که روسای جمهور ایران، افغانستان و هند یک توافقنامه ترانزیت سه جانبه برجسته را امضا کردند، تثبیت شد. این توافقنامه به طور گسترده به عنوان پیامی حیاتی مبنی بر اینکه پیشرفت منطقه‌ای به همکاری مشترک بستگی دارد، تلقی شد. نتایج کلیدی آن عبارت بودند از:

سرمایه‌گذاری هند: هند یک خط اعتباری ۵۰۰ میلیون دلاری برای توسعه بندر به یک قطب تجاری منطقه‌ای اختصاص داد.

یک توافقنامه سه جانبه به هند کنترل عملیاتی بخشی از بندر را برای یک دوره ۱۰ ساله اعطا کرد. این امر در توافقنامه ۲۰۲۴ بین ایران و شرکت بنادر جهانی هند رسمیت یافت که شامل سرمایه‌گذاری ۱۲۰ میلیون دلاری برای توسعه و عملیات در ترمینال شهید بهشتی بود.

این توافقنامه یک پیروزی استراتژیک بزرگ برای هند و ایران بود که نفوذ پاکستان را دور زد و یک مسیر تجاری جایگزین قابل اعتماد برای افغانستان فراهم کرد. همچنین به عنوان وزنه تعادلی در برابر بندر گوا در کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) که تنها ۱۲۰ کیلومتر با آن فاصله دارد، دیده می‌شد.

## نقش منطقه‌ای رو به گسترش چابهار

تا اواخر سال ۲۰۲۴، نقش این بندر گسترش یافته و ازبکستان را نیز شامل شده است، و یک گروه کاری چهارجانبه در بمبئی (ایران، هند، افغانستان، ازبکستان) برای بحث در مورد افزایش ترانزیت از طریق چابهار تشکیل جلسه داد. دولت ایران همچنین قصد خود را برای تبدیل چابهار به سومین قطب تجاری بزرگ کشور، در کنار بنادر کلیدی بندرعباس و امام خمینی، اعلام کرده است.

### ۳. عملکرد مرزهای زمینی و ریلی برای ترانزیت

الف) مرز ماهیرود (استان خراسان جنوبی):

طبق اعلام مدیرکل گمرک خراسان جنوبی، در ۹ ماهه منتهی به دی ۱۴۰۴، ۲۷,۵۱۱ دستگاه کامیون حامل کالا به ارزش ۱.۱۶۵ میلیارد دلار و وزن ۷۱۵,۰۰۰ تن از مرز ماهیرود به افغانستان ترانزیت شده است. این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال قبل رشد قابل توجهی داشته است.

ب) مرز دوغارون (استان خراسان رضوی):

مرز دوغارون (مقابل اسلام‌قلعه هرات) فعال‌ترین گذرگاه تجاری است. معاون گمرک اسلام‌قلعه اعلام کرده که روزانه بین ۱,۲۰۰ تا ۱,۳۰۰ کامیون به طور عادی از این مرز تردد می‌کنند. در نشست ششم کمیسیون مشترک اقتصادی دو کشور (شهریور ۱۴۰۴) که در منطقه آزاد دوغارون برگزار شد، مقامات ایرانی حجم تجارت سالانه از این گذرگاه را نزدیک به ۴ میلیارد دلار (شامل ترانزیت کالاهای خارجی و تجارت دوجانبه) ارزیابی کردند.

### ج) راه‌آهن خواف-هرات:

حمل و نقل ریلی بین دو کشور رشد چشمگیری داشته است. مدیرعامل راه‌آهن ایران اعلام کرده که در ۱۱ ماهه منتهی به اسفند ۱۴۰۴، ۶۵۰,۰۰۰ تن کالا از طریق این ریل به افغانستان منتقل شده است. این میزان در مقایسه با مدت مشابه سال قبل ۱۷ برابر افزایش یافته است. همچنین در اسفند ۱۴۰۴، ترانزیت ریلی ماهانه به ۹۵,۰۰۰ تن رسیده بود.

### تحولات نهادی و زیرساختی در حوزه ترانزیت

✓ گمرکات الکترونیک و زیرساخت: در نشست دوغارون، مقامات ایرانی بر لزوم ارتقاء زیرساخت‌های گمرکی و استقرار فناوری‌های مدرن در دو طرف تأکید کردند تا هزینه‌های حمل و نقل و زمان ترخیص کاهش یابد.

✓ ثبات تجاری با وجود تنش‌های منطقه‌ای: با وجود درگیری‌های نظامی ایران با آمریکا و اسرائیل در فوریه و مارس ۲۰۲۶، مقامات گمرکی اسلام‌قلعه و کنسول ایران در هرات تأکید کردند که هیچ اختلالی در جریان تردد کامیون‌ها و حجم مبادلات ایجاد نشده و تجارت به طور عادی ادامه دارد.

• در ژانویه ۲۰۲۶، سرکنسول ایران در هرات اعلام کرد که حجم تجارت دو کشور به نزدیک ۴ میلیارد دلار رسیده و روند صعودی آن ادامه‌دار است. کارشناسان معتقدند با حل برخی موانع تعرفه‌ای و تسهیل رویه‌های مرزی، این رقم می‌تواند به ۱۰ میلیارد دلار نیز برسد.

پس از وخامت شدید روابط تجاری افغانستان با پاکستان (از دست دادن مسیرهای کراچی و گوادر)، ایران به یک شریک تجاری و مسیر ترانزیتی کاملاً حیاتی تبدیل شده است.

## ۲. پروژه‌های کلیدی زیرساختی در حوزه ترانزیت

برای حمایت از تجارت رو به رشد، چندین پروژه بزرگ زیرساختی بین دو کشور یا در حال انجام هستند یا در حال مذاکره هستند.

راه آهن خواف-هرات: این خط آهن ۲۲۵ کیلومتری (۷۸ کیلومتر در ایران، ۱۴۷ کیلومتر در افغانستان) یک حلقه ارتباطی حیاتی است. این خط آهن هرات در غرب افغانستان را به شبکه راه آهن ملی ایران متصل می‌کند. این پروژه در سال ۲۰۰۷ آغاز شد، اما به دلیل بی‌ثباتی منطقه‌ای با تأخیرهای بزرگی روبرو شده است. تکمیل آن اکنون برای هر دو طرف از اولویت بالایی برخوردار است زیرا یک مسیر ریلی چندوجهی حیاتی به بندر ایجاد می‌کند که مستقیماً به چابهار متصل می‌شود.

راه آهن و بزرگراه چابهار-میلک: این پروژه‌ها برای تقویت کریدور زیرساختی که بندر چابهار را مستقیماً به مرز افغانستان در میلک متصل می‌کند، در حال پیشرفت هستند.

پروژه کریدور پنج ملت (FNRC) یک کریدور ریلی ۲۱۰۰ کیلومتری است که چین را از طریق قرقیزستان، تاجیکستان و افغانستان به ایران متصل می‌کند و کوتاه‌ترین مسیر زمینی بین شرق آسیا، خاورمیانه و اروپا را فراهم می‌سازد. نقش ایران در این پروژه کلیدی و پیش‌تازانه است: ایران از سال ۲۰۰۷ ساخت خط ریلی ۲۲۵ کیلومتری خواف به هرات را آغاز کرد که بخش پایانی آن تا سال ۲۰۲۶ به بهره‌برداری کامل می‌رسد و ظرفیت حمل سالانه ۳ میلیون تن کالا را ایجاد می‌کند. در اکتبر ۲۰۲۵، ایران به همراه افغانستان و ترکیه توافق کردند که خط ریلی هرات به مزارشریف (۶۵۷ کیلومتر) را به عنوان بخش دیگری از این کریدور احداث کنند.

با نگاه حرفه‌ای به چالش‌ها و فرصت‌های عملی کریدورهای ترانزیتی در روابط تجاری ایران و افغانستان، باید پذیرفت که این کریدورها صرفاً مسیرهای فیزیکی نیستند، بلکه «میدان رقابت ژئوپلیتیکی، اهرم‌های سیاسی و بسترهای توسعه اقتصادی» نیز محسوب می‌شوند. در ادامه تحلیل تفکیک‌شده ارائه می‌شود:

## فرصتها

### ۱. تبدیل افغانستان از «حلقه مفقوده» به «پل راهبردی»

موقعیت ژئواستراتژیک منحصر به فرد افغانستان این فرصت را فراهم کرده است تا این کشور از یک «حلقه مفقوده» به یک «پل راهبردی» فعال برای اتصال اقتصادهای بزرگ جنوب آسیا (هند) به منابع انرژی و بازارهای آسیای مرکزی و خلیج فارس تبدیل شود. در این میان، ایران با بهره‌گیری از پروژه زیرساختی کلیدی راه آهن خواف-هرات که از سال ۲۰۰۷ آغاز شده و در ژوئیه ۲۰۲۳ فاز جدید آن به بهره‌برداری رسید، توانسته است کریدوری امن و کوتاه را برای اتصال شبکه ریلی ایران به غرب افغانستان ایجاد کند. تکمیل این مسیر ریلی (به طول حدود ۲۲۵ کیلومتر) و اتصال آن به بندر راهبردی چابهار، ضمن کاهش ۳۰ درصدی هزینه و زمان ترانزیت کالاهای هندی نسبت به مسیرهای دریایی جایگزین، فرصتی طلایی برای ایران فراهم می‌کند تا با ترانزیت کالاهای هندی به سمت افغانستان و فراتر از آن به آسیای مرکزی، به یک «هاب ترانزیت منطقه‌ای» تبدیل شده و سالانه درآمد ارزی پایدار و قابل توجهی از محل عوارض ترانزیتی و خدمات لجستیکی کسب نماید. همچنین مشارکت ایران در پروژه پنج ملت برای ایران دسترسی مستقیم به شبکه ریلی چین و بازارهای شرق

آسیا را از طریق افغانستان فراهم می‌کند و مسیری جایگزین برای کریدورهای میانی ایجاد می‌نماید. یکی از مهم‌ترین انگیزه‌های ایران برای پیگیری کریدورهای افغانستان، دستیابی به مسیری جایگزین برای تجارت با چین بوده است. در حال حاضر، تجارت ایران و چین عمدتاً از طریق مسیرهای دریایی انجام می‌شود که با هزینه‌های بالا، زمان حمل طولانی و پیچیدگی‌های ناشی از تحریم‌های بین‌المللی همراه است. کریدور خشکی از طریق افغانستان با دور زدن تحریم‌های دریایی می‌تواند این موانع را کاهش دهد و خطی حیاتی برای صادرات نفت، گاز و مواد معدنی ایران به شرق آسیا ایجاد کند. بنابراین، کریدور پنج‌ملت (FNRC) می‌تواند رقیب جدی برای کریدور میانی که ایران را دور می‌زند باشد و سهم ایران را در ترانزیت منطقه‌ای افزایش دهد.

یک تحلیل جامع در این باره می‌گوید که در صورت تحقق کامل پروژه ریلی «پنج‌ملت» (FNRC) موقعیت ترانزیتی ایران دستخوش تغییرات عمیق و دوگانه خواهد شد. از یک سو، این کریدور با ایجاد مسیری رقیب برای کریدور میانی (که ایران را دور می‌زند)، سهم ایران را در ترانزیت شرق به غرب افزایش می‌دهد و این کشور را به «دروازه غربی» کریدورهای شرق آسیا تبدیل می‌کند. از سوی دیگر، این پروژه تهدیدهای راهبردی جدی نیز ایجاد می‌کند: اولاً، فعال‌سازی مسیر مستقیم چین به اروپا از طریق شمال افغانستان و کشورهای تازه استقلال‌یافته، می‌تواند سهم ترانزیتی ازبکستان و سایر همسایگان شمالی را به نفع رقبای ایران جابه‌جا کند. ثانیاً، اگر شاخه‌های فرعی این کریدور (مانند خط آهن قندهار-زابل) به بنادر پاکستان (گوادر) متصل شوند، کالاهای چینی می‌توانند مسیرهای کوتاه‌تری را برای دسترسی به آب‌های آزاد انتخاب کنند که به طور بالقوه جذابیت مسیرهای جنوبی ایران (از جمله بندر چابهار) را کاهش می‌دهد. بنابراین، تحقق این طرح برای ایران همچون «شمشیر دو لبه» است: در بهترین حالت، ایران را به هاب ترانزیتی منطقه تبدیل می‌کند و درآمدهای ارزی قابل توجهی ایجاد می‌نماید؛ اما در بدترین حالت، با ایجاد مسیرهای رقابتی و انحراف کالاها، موقعیت راهبردی ایران را در ترانزیت شمال-جنوب و شرق-غرب تضعیف خواهد کرد. ایران برای اینکه از پروژه ریلی «پنج‌ملت» ضربه نخورد، باید چند کار انجام دهد: اول، زودتر به قطار بپیوندد. ایران باید خط آهن خواف-هرات را کامل کند و خود را به این کریدور جدید متصل

نماید. به این ترتیب، ایران به جای رقابت با مسیر جدید، تبدیل به یک ایستگاه میانی می‌شود که کالاهای آن عبور می‌کنند. دوم، بندر چابهار را قوی کند. ایران باید بندر چابهار را طوری تجهیز کند که برای کالاهای چینی که از این مسیر می‌آیند، جذاب‌تر از بندر گوادر پاکستان باشد. اگر کالاهای چینی بتوانند از چابهار به روسیه و اروپا بروند، ایران درآمد خوبی کسب می‌کند. سوم، با همسایگان شمالی قرارداد ببندد. ایران باید با کشورهای مثل ازبکستان و ترکمنستان توافق کند که عبور کالا از ایران ارزان‌تر و سریع‌تر از مسیرهای رقیب باشد.

## ۲. تنوع‌بخشی به شرکای تجاری و کاهش وابستگی

در سال‌های اخیر، افغانستان که تا پیش از این نزدیک به ۸۰ درصد از تجارت خارجی خود را از مسیر پاکستان انجام می‌داد، با هدف کاهش وابستگی راهبردی و دستیابی به اهرم فشاری مؤثر در برابر اسلام‌آباد، گام‌های عملی برای تنوع‌بخشی به شرکای تجاری خود برداشته است. این تغییر استراتژی به ویژه با تشدید تنش‌های مرزی و بسته شدن مکرر گذرگاه‌های کلیدی مانند تورخم، ضرورتی انکارناپذیر یافته است. در این میان، ایران با ارائه تسهیلات چشمگیر در بنادر خود، به ویژه بندر راهبردی چابهار، فرصتی استثنایی برای افزایش سهم خود از بازار واردات افغانستان به دست آورده است. آمارهای موجود نشان می‌دهد که سهم فعلی ایران از این بازار حدود ۲۲ درصد است و تجارت دو کشور در شش ماهه نخست سال ۲۰۲۵ به بیش از ۱.۶ میلیارد دلار رسیده که از رقم ۱.۱ میلیارد دلاری تجارت افغانستان با پاکستان در همان دوره فراتر رفته است. این موفقیت مرهون بسته تشویقی جامع ایران است که شامل ۳۰ درصد تخفیف در تعرفه‌های بندری، ۷۵ درصد تخفیف در هزینه‌های انبارداری، ۵۵ درصد تخفیف در عوارض پهلوگیری، معافیت صددرصدی مالیاتی به مدت ۲۰ سال و تخفیف ۵۰ درصدی در عملیات بارگیری و تخلیه کانتینرها می‌شود. این مشوق‌ها نه تنها هزینه‌های ترانزیت را به طور قابل توجهی کاهش داده، بلکه امنیت و سرعت جابجایی کالا را افزایش داده و اطمینان خاطر لازم را برای بازرگانان افغان فراهم آورده است. با تحقق این روند، ایران در مسیر تبدیل شدن به کریدور تجاری اصلی افغانستان قرار گرفته و اکنون به عنوان یک شریک راهبردی، جایگزینی قابل اعتماد برای مسیرهای سنتی پاکستان محسوب می‌شود.



### ۳. همسویی با کریدورهای بین‌المللی

همسویی با کریدورهای بین‌المللی فرصتی راهبردی برای تحول جایگاه ترانزیتی افغانستان و ایران ایجاد کرده است. کریدور شمال-جنوب (INSTC) به عنوان یک شبکه حمل و نقل چندوجهی به طول ۷,۲۰۰ کیلومتر، ایران، روسیه، هند و کشورهای آسیای مرکزی را از طریق مسیرهای دریایی، ریلی و جاده‌ای به هم متصل می‌کند و هدف آن کاهش زمان حمل و نقل بین هند و روسیه تا ۳۰ روز در مقایسه با مسیر کانال سوئز است. این کریدور که اعضای آن توافق کرده‌اند برای افزایش ظرفیت، یک شرکت مشترک تشکیل دهند در سال‌های اخیر به ویژه پس از جنگ اوکراین و تحریم‌های روسیه، اهمیت حیاتی یافته است. در همین راستا، افغانستان در حال بررسی مشارکت فعال در INSTC است در اکتبر ۲۰۲۵، ایران، ترکیه و افغانستان توافقنامه‌ای برای احداث خط ریلی با عرض ریل استاندارد ۱,۴۳۵ میلی‌متر از هرات تا مزارشریف به ارزش ۲.۵ میلیارد دلار امضا کردند. همچنین در دسامبر ۲۰۲۵، نخستین محموله سوخت دیزل روسیه از طریق ایران و مسیر ریلی خواف-هرات به افغانستان ارسال شد که نشان‌دهنده عملیاتی شدن این کریدور است. این تحولات با ابتکار کمربند و راه (BRI) چین نیز همپوشانی دارد؛ تهران در حال مذاکره با کابل برای اتصال هرات به گذرگاه واخان در بدخشان و سپس به چین است تا مسیری مستقیم برای کاهش زمان ترانزیت از چین به اروپا ایجاد کند. در این چارچوب، الحاق افغانستان به این شبکه‌ها از طریق ایران، پتانسیل تبدیل هرات به یک قطب لجستیک منطقه‌ای را دارد؛ به گونه‌ای که کریدور شمال-جنوب می‌تواند محموله‌های روسی را از طریق ایران و افغانستان به بنادر جنوبی (خلیج فارس و اقیانوس هند) و سپس به بازارهای جنوب آسیا منتقل کند. این همگرایی کریدوری، ارزش افزوده قابل توجهی از ترانزیت ایجاد می‌کند که با تقسیم عادلانه درآمدهای ترانزیتی بین ایران و افغانستان، می‌تواند موتور محرک رشد اقتصادی منطقه باشد.

### ۴. کاهش وابستگی افغانستان به پاکستان و افزایش نفوذ ایران

تنش‌های اخیر بین طالبان و پاکستان، فرصتی تاریخی برای ایران ایجاد کرده است. طالبان اعلام کرده است که تمام قراردادهای تجاری با پاکستان را ظرف سه ماه آینده لغو می‌کند و از بازرگانان خواسته است از «مسیرهای

جدید» استفاده کنند. بندر چابهار می‌تواند جایگزین مناسبی برای بنادر پاکستان باشد.

## چالش‌های عملی

۱. بر اساس داده‌های معتبر بین‌المللی، شکاف امنیتی-سیاسی به عنوان یکی از موانع اصلی سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ترانزیتی افغانستان، ریشه در دو عامل ساختاری دارد: ناامنی پایدار ناشی از فعالیت گروه‌های تروریستی مانند داعش-خراسان (ISIS-K) و مناقشات قومی در مناطق مرزی شرق این کشور که ریسک پروژه‌های عمرانی را به شدت افزایش داده است و عدم به رسمیت شناختن سیاسی دولت طالبان توسط نهادهای مالی بین‌المللی که منجر به توقف یا کاهش چشمگیر تأمین مالی پروژه‌های کلان مانند راه‌آهن هرات-کابل شده است. شواهد عینی این مدعا در عملکرد بانک جهانی پس از اوت ۲۰۲۱ قابل مشاهده است: اگرچه این نهاد از سال ۲۰۲۱ تاکنون در مجموع ۲.۲ میلیارد دلار به افغانستان اختصاص داده است، اما این منابع عمدتاً از طریق آژانس‌های سازمان ملل و برای تأمین خدمات اساسی (نه پروژه‌های زیرساختی بزرگ) هزینه شده‌اند. همچنین، پرداخت‌های محدود بانک جهانی به ارزش حدود ۴۵ میلیون دلار صرفاً معطوف به پروژه‌هایی بوده که مستندات آن‌ها پیش از روی کار آمدن طالبان تکمیل شده بود و هیچ تعهد جدیدی برای تأمین مالی پروژه‌های آتی تصویب نشده است. این وضعیت نشان می‌دهد که عدم قطعیت سیاسی ناشی از به رسمیت شناخته نشدن طالبان، عملاً افغانستان را از مدار تأمین مالی زیرساخت‌های کلان بین‌المللی خارج کرده و بدون حل این معضل، اجرای پروژه‌های راهبردی ترانزیتی مانند اتصال ریلی هرات به کابل یا تکمیل کریدورهای شرق-غرب، در هاله‌ای از ابهام باقی خواهد ماند.

## ۲. رقابت‌های ژئوپلیتیکی

در عرصه رقابت‌های ژئوپلیتیکی پیرامون کریدورهای ترانزیتی افغانستان، دو محور رقابتی اصلی قابل شناسایی است. نخست، رقابت پنهان ایران و هند با وجود همکاری استراتژیک در بندر چابهار، همچنان پابرجاست. اگرچه هند به شدت از چابهار برای دسترسی به افغانستان و آسیای مرکزی و دور زدن پاکستان استفاده می‌کند، اما به طور فزاینده‌ای از نفوذ اقتصادی فزاینده ایران بر کابل نگران است و تلاش می‌کند تا مستقیماً با طالبان وارد مذاکره شده و روابط خود را بدون واسطه‌گری ایران گسترش دهد. این رویکرد در سفرهای اخیر مقامات ارشد طالبان به دهلی نو و بحث‌های مستقیم در مورد معافیت‌های

مالیاتی و سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف نمایان است.

دوم، برنامه برای گسترش کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) به افغانستان، به ویژه از طریق احیای گذرگاه واخان به عنوان یک مسیر ترانزیتی جایگزین، در حال پیگیری است. در نشست سه‌جانبه وزیران خارجه پاکستان، چین و افغانستان در اوت ۲۰۲۵ در کابل، طرفین بر تعهد خود برای گسترش CPEC به افغانستان تأکید کردند. پیش از آن نیز در نشست پکن در مه ۲۰۲۵، این سه کشور بر همکاری در چارچوب ابتکار کمربند و راه (BRI) و تمدید CPEC به افغانستان توافق کرده بودند. پاکستان در ژانویه ۲۰۲۶ به کمیته سنا اطلاع داد که مقدمات این گسترش در حال انجام است.

در صورت تحقق این طرح، زنجیره ارزش ترانزیتی ایران که بر پایه اتصال هند به افغانستان و فراتر از آن از طریق چابهار بنا شده، به طور جدی به حاشیه رانده شده و شاید حتی حذف خواهد شد. بنابراین در صورت احیای گذرگاه واخان و گسترش CPEC به افغانستان، مسیری جایگزین و رقیب برای کریدورهای ایران (مانند چابهار و کریدور پنج‌ملت) ایجاد می‌شود که دسترسی چین و پاکستان به آسیای مرکزی را بدون عبور از خاک ایران فراهم می‌سازد.

بعلاوه کریدور واخان ۳۰۰ کیلومتر در داخل افغانستان قرار دارد که تحت کنترل طالبان است، اما گروه‌های تروریستی مانند داعش-خراسان هنوز در این مناطق فعالیت می‌کنند. یک دیپلمات سابق ایرانی هشدار داده است که نه طالبان و نه جبهه مقاومت کنترل کاملی بر این مسیر ندارند. در صورت باز شدن این کریدور، خطر نفوذ تروریست‌ها، قاچاق مواد مخدر و مهاجرت غیرقانونی به ایران و سپس به کشورهای دیگر افزایش می‌یابد.

### ۳. بی‌ثباتی سیاسی و فقدان حاکمیت قانون

طالبان همچنان از سوی هیچ کشوری به رسمیت شناخته نشده است و عدم قطعیت سیاسی در افغانستان، سرمایه‌گذاری بلندمدت در این کشور را با ریسک بالایی مواجه می‌کند. فقدان چارچوب‌های نظارتی شفاف، ظرفیت نهادی محدود و فساد اداری از موانع جدی توسعه کریدورها هستند. در صورت تغییر قدرت در کابل، پروژه‌های زیرساختی می‌توانند متوقف یا مصادره شوند.

## ۴. موانع ساختاری و عملیاتی

از چالش‌های زیربنایی و فنی در اتصال ریلی ایران و افغانستان، عدم تطابق عرض ریل دو کشور است. شبکه ریلی ایران از ریل با عرض استاندارد ۱,۴۳۵ میلی‌متر استفاده می‌کند که در چین، بیشتر کشورهای اروپایی و آمریکای شمالی نیز رایج است. در مقابل، مسیرهای ریلی شمال افغانستان که به شبکه کشورهای همسایه شمالی مانند ترکمنستان و ازبکستان متصل می‌شوند، از ریل ۱,۵۲۰ میلی‌متر موسوم به ریل روسی یا شوروی سابق پیروی می‌کنند. این اختلاف فنی که به دلیل میراث زیرساختی متفاوت (استاندارد اروپایی-چینی در مقابل میراث شوروی در افغانستان) ایجاد شده است، یک مانع عمده در برابر ایجاد یک کریدور ریلی یکپارچه و روان محسوب می‌شود. پسامدهای این تفاوت متنوع است که در ادامه بیان می‌شود: برای مثال، برای عبور قطارها از مرز، کالاها باید در ترمینال‌های مخصوص از قطاری با یک عرض ریل به قطار دیگر تخلیه و بارگیری شوند. این فرآیند زمان‌بر و پرهزینه است. همچنین توقف در مرز برای تغییر کف کشنده‌ها یا جابه‌جایی بار، مستقیماً زمان سفر را افزایش داده و هزینه‌های لجستیکی را بالا می‌برد و مزیت رقابتی حمل و نقل ریلی را کاهش می‌دهد. رفع این مانع نیازمند احداث پایانه‌های تخصصی تخلیه و بارگیری مجدد در نقاط مرزی است که خود مستلزم سرمایه‌گذاری قابل توجه و هماهنگی فنی میان دو کشور می‌باشد. بنابراین، این ناهماهنگی فنی نه تنها جریان روان کالا را مختل می‌کند، بلکه برنامه‌هایی مانند راه‌اندازی قطار مسافری میان ایران و افغانستان را نیز با توقف مواجه ساخته است، چرا که موانع گمرکی و زیرساختی حل‌نشده در اولویت قرار دارند.

مانع دوم نبود نظام گمرکی یکپارچه و پیامدهای آن بوده است. دومین مانع ساختاری، نبود یک سامانه جامع و یکپارچه گمرکی (مانند پنجره واحد) و ضعف در شفافیت اطلاعاتی است. این نقیصه نه تنها فرآیندهای قانونی تجارت را با اختلال مواجه می‌کند، بلکه بستری برای رشد تجارت غیررسمی و قاچاق فراهم می‌آورد. این موضوع به‌ویژه در مورد کالاهای با ارزش و پرمصرف مانند سوخت مشهود است. حجم بالای قاچاق سوخت از ایران به کشورهای همسایه (از جمله افغانستان) به دلیل تفاوت فاحش قیمت‌ها، یک چالش جدی است؛ به طوری که تخمین زده می‌شود روزانه ده‌ها میلیون لیتر سوخت از ایران خارج می‌شود. در سوی دیگر مرز، مشکلات مشابهی وجود دارد؛ برای مثال،

محموله‌های بزرگ نفتی از اقلیم کردستان عراق، به دلیل تطابق نداشتن با استانداردهای کیفی، در مرز ایران و افغانستان معطل مانده‌اند که نشان‌دهنده فقدان یک چارچوب نظارتی و گمرکی هماهنگ است. نبود شفافیت و پیچیدگی‌های رویه‌ای، بازرگانان را به سمت استفاده از کانال‌های مالی غیررسمی و حواله‌ها سوق می‌دهد که این امر نیز به نوبه خود مستلزم اعمال نظارت‌های اضافی از سوی بانک‌های مرکزی است. دوم اینکه ضعف در زیرساخت‌های دیجیتال و نوسانات در سامانه‌های اعلام الکترونیکی کالا و قطعی اینترنت، به طور مستقیم منجر به توقف صدها کامیون در مرزهای مهمی مانند دوغارون می‌شود و زنجیره تأمین را مختل می‌کند.

قاچاق کالا (به ویژه سوخت) و سوءاستفاده از توافقات ترانزیتی (مانند تجارت ترانزیتی افغانستان) سالانه ده‌ها میلیارد دلار به اقتصاد کشورهای منطقه (از جمله پاکستان) خسارت وارد می‌کند و رقابت سالم را از بین می‌برد.

بنابراین، دو مانع اصلی (زیرساختی و رویه‌ای) یک چرخه معیوب ایجاد کرده‌اند: تفاوت عرض ریل هزینه‌های ترانزیت ریلی را افزایش می‌دهد و نبود نظام گمرکی شفاف، مسیرهای رسمی تجارت را مختل می‌سازد. در نتیجه، قاچاق جذاب‌تر شده و سرمایه‌گذاران قانونمند دلسرد می‌شوند.

با وجود پتانسیل بالای کریدورهای ایران و افغانستان، واقعیت‌های میدانی (هزینه بالا، زمان طولانی، نبود زیرساخت یکپارچه و ناامنی) باعث شده در صورت روابط عادی بین کابل و اسلام‌آباد مسیر پاکستان همچنان گزینه اول بازرگانان باشد. اما اگر تهران و کابل با اجرای توافقی‌نامه تجارت ترجیحی، تکمیل راه‌آهن خواف-هرات و ایجاد مناطق ویژه اقتصادی، وابستگی افغانستان به پاکستان را به زیر ۳۰٪ کاهش دهند، هرات به قطب لجستیک منطقه‌ای تبدیل می‌شود و ایران سالانه میلیاردها دلار درآمد ترانزیتی کسب می‌کند. تهدید جدی این است که اگر این پنجره فرصت که ممکن است بیشتر از ۵ تا ۷ سال نباشد از دست برود، چین و پاکستان، ایران را از معادلات ترانزیتی آسیا حذف می‌کنند. گزینه سوم وجود ندارد: یا ایران و افغانستان خود را به عنوان پل ترانزیتی تثبیت می‌کنند، یا رقبا این فرصت را مصادره خواهند کرد. هزینه انفعال بیشتر از هزینه اقدام مشترک است.

## ۵. مسائل مربوط به تحریم‌های ایران

هرچند کریدورهای افغانستان می‌توانند به ایران کمک کنند تا تحریم‌ها را دور بزند، اما خود ایران نیز به دلیل تحریم‌های بین‌المللی با مشکلاتی در انتقال پول، بیمه محموله‌ها و جذب سرمایه‌گذاران خارجی مواجه است. شرکت‌های بین‌المللی تمایل چندانی برای مشارکت در پروژه‌هایی که از خاک ایران عبور می‌کنند ندارند. این موضوع، جذابیت کریدورهای افغانستان را برای ترانزیت کالا از چین به اروپا کاهش می‌دهد.

در پایان می‌توان به این نتیجه رسید که کریدورهای افغانستان برای ایران یک «شمشیر دو لبه» هستند. از یک سو، فرصتی بی‌نظیر برای خروج از بن‌بست ژئوپلیتیک، گسترش نفوذ منطقه‌ای و دستیابی به بازارهای شرق ایجاد می‌کنند. از سوی دیگر، هزینه‌های گزاف، مشکلات امنیتی حل‌نشده و رقابت شدید سایر مسیرها، تحقق این فرصت‌ها را با تردیدهای جدی مواجه ساخته است. نکته کلیدی آنکه موفقیت این طرح‌ها به هماهنگی سه عامل بستگی دارد: تأمین امنیت پایدار در افغانستان، جذب سرمایه‌گذار بین‌المللی (به ویژه چین)، و رفع موانع تحریمی ایران. تا زمانی که این سه شرط محقق نشوند، کریدورهای افغانستان بیشتر در حد یک رؤیای استراتژیک باقی خواهند ماند تا یک واقعیت عملیاتی.

## جنگ ۲۸ فوریه ۲۰۲۶ ایران با آمریکا و اسرائیل و تأثیرش بر روابط اقتصادی ایران و افغانستان

### زمینه: انزوای بی‌سابقه تجاری افغانستان

جنگ ۲۸ فوریه ۲۰۲۶ بین ایران از یک سو و آمریکا و اسرائیل از سوی دیگر، در بدترین زمان ممکن برای افغانستان رخ داد. تنها یک روز پیش از آغاز این جنگ، پاکستان عملیات نظامی گسترده‌ای به نام «غضب للحق» را علیه افغانستان آغاز کرده و رسماً اعلام «جنگ باز» کرده بود. این رویداد، تمام گذرگاه‌های مرزی شرقی افغانستان با پاکستان، از جمله تورخم و اسپین بولدک، را مسدود کرد. در نتیجه، افغانستان که به شدت به واردات از ایران وابسته است با انسداد هم‌زمان مرزهای شرقی و غربی خود مواجه شد. گزارشی از مؤسسه مطالعات پیشرفته بین‌المللی (IAIS) این وضعیت را «انزوای لجستیکی بی‌سابقه»

توصیف کرده است.

## تأثیرات جنگ بر افغانستان (واردات از ایران)

یکی از مهم‌ترین پیامدهای جنگ برای افغانستان، از کار افتادن عملی بندر چابهار و اختلال در مسیرهای تأمین بود. این بندر که به عنوان یک مسیر جایگزین حیاتی برای دور زدن پاکستان توسعه یافته بود، به دلیل درگیری‌های نظامی و توقف بارگیری، عملاً غیرقابل استفاده شد. در نتیجه، کالاهای افغانستان در این بندر سرگردان ماندند و بسیاری از محموله‌های ضروری هرگز به مقصد نرسیدند. بازگشت گسترده مهاجران افغان از ایران از اثرات دیگر این جنگ بود. حدود ۴.۵ میلیون شهروند افغان در ایران زندگی می‌کنند. با شروع جنگ در ۲۸ فوریه، روزانه بین ۱,۵۰۰ تا ۱,۷۰۰ افغان - حتی آنهایی که اقامت قانونی داشتند - به دلایل امنیتی و اقتصادی مجبور به بازگشت به کشور خود شدند. این موج بازگشت اجباری، فشار بی‌سابقه‌ای را بر اقتصاد و خدمات عمومی افغانستان که از قبل با بحران‌های متعدد دست و پنجه نرم می‌کرد، وارد آورد.

با مسدود شدن مسیرهای تجاری از ایران و پاکستان، قیمت مواد غذایی در استان‌های مرزی افغانستان با ایران، مانند هرات، و همچنین در مناطق مرزی با پاکستان، بین ۳۰ تا ۴۰ درصد افزایش یافت. این افزایش قیمت، که عمدتاً ناشی از کمبود عرضه و افزایش هزینه‌های حمل و نقل بود، زندگی میلیون‌ها افغان را که از قبل با ناامنی غذایی دست و پنجه نرم می‌کردند، به شدت تحت تأثیر قرار داد.

فشار بر منابع داخلی و کاهش درآمدهای گمرکی طالبان: بازگشت صدها هزار مهاجر در شرایطی که پیش از جنگ نیز حدود ۱۷.۴ میلیون افغان با ناامنی غذایی مواجه بودند، فشار مضاعفی را بر منابع داخلی این کشور وارد کرد. از سوی دیگر، طالبان بیش از ۵۰ درصد از درآمد داخلی خود را از طریق اخذ عوارض گمرکی تأمین می‌کرد. توقف تجارت در دو مرز اصلی ایران و پاکستان، این منبع حیاتی درآمد را به شدت کاهش داد و دولت طالبان را با بحران مالی جدی مواجه ساخت.

## تأثیرات جنگ بر ایران (صادرات به افغانستان)

برخلاف تصور اولیه که جنگ تأثیری کاملاً منفی و یک‌طرفه بر ایران داشت، واقعیت پیچیده‌تر بود.

افغانستان که از سمت پاکستان محروم شده بود، عملاً مجبور به افزایش وابستگی به ایران شد. اما در اقدامی راهبردی و جالب توجه، در بحبوحه جنگ و در آوریل ۲۰۲۶، ایران اعلام کرد که به دنبال افزایش سهم واردات خود از افغانستان است. «سید علی‌رضا بیک‌دلی»، سرپرست سفارت ایران در کابل، به طور رسمی از بخش خصوصی ایران خواست تا واردات کالا از افغانستان، به ویژه حبوبات، را گسترش دهند. این اقدام نشان می‌دهد که ایران با وجود فشارهای ناشی از جنگ و تشدید تحریم‌ها، به دنبال تنوع‌بخشیدن به منابع تأمین کالاهای اساسی و تأمین امنیت غذایی خود از طریق همسایه شرقی بوده است.

با افزایش حجم تجارت و ترانزیت کالا از طریق ایران در دوران جنگ، توجه ناظران تحریم‌های آمریکا به این مسیر تجاری جلب شده است. این موضوع، ریسک اعمال تحریم‌های ثانویه علیه شرکت‌ها و کشورهای را که با ایران همکاری تجاری دارند، به طور قابل توجهی افزایش داده است. تجار افغان که اکنون بیش از هر زمان دیگری به مسیرهای ایران وابسته شده‌اند، با دشواری بیشتری در انجام تراکنش‌های مالی بین‌المللی مواجه هستند.

بنابراین جنگ ۲۸ فوریه ۲۰۲۶، یک «شوک بیرونی» دوگانه به اقتصاد منطقه وارد کرد. اگرچه پیامدهای انسانی و اقتصادی این جنگ برای افغانستان فاجعه‌بار بوده است - از جمله افزایش شدید قیمت مواد غذایی، کمبود کالاهای اساسی و بازگشت اجباری صدها هزار مهاجر - اما از منظر روابط اقتصادی، یک تغییر پارادایم اساسی را نیز رقم زده است. برای افغانستان، این جنگ به معنای از دست رفتن آخرین اهرم فشار و مسیر جایگزین تجاری بود. طالبان که تا پایان سال ۲۰۲۵ استراتژی «محوریت به سمت غرب» را با موفقیت پیش برده بود، ناگهان خود را در محاصره کامل اقتصادی یافت. تنها راه نجات این کشور، باز شدن مسیرهای بشردوستانه از طریق آسیای مرکزی یا مصالحه با پاکستان است. برای ایران، در کوتاه‌مدت، افغانستان به یک بازار و وفادار تبدیل شد. در بلندمدت، ایران با درک عمیق این وابستگی متقابل، سیاست «واردات از افغانستان» را برای تأمین امنیت غذایی خود در پیش گرفته است. به عبارت دیگر، این جنگ برخلاف انتظار اولیه، همکاری‌های اقتصادی دو کشور را تداوم داده است، اما این عمق بیشتر بر اساس نیاز و اجبار شکل گرفته است تا انتخاب

آگاهانه و داوطلبانه.

## نقش و اهمیت افغانستان پس از فوریه ۲۰۲۶

در شرایط کنونی نقش افغانستان برای کمک به ایران بسیار پررنگ شده است. اگرچه کالاهای مورد نیاز ایران که در روسیه یا کشورهای آسیای مرکزی وجود دارد، می تواند توسط افغانستان به عنوان یک مسیر ترانزیتی کوتاه تر و ارزان تر نسبت به مسیرهای دورتر به ایران وارد شود. اما خود افغانستان، در خصوص تامین کالا با توجه به اینکه یک کشور مصرف کننده است و حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد کالاهای مورد نیاز خود را وارد می کند با محدودیت مواجه است و نمی تواند بازار وسیع ایران را پوشش دهد. پس در بحران فعلی محاصره دریایی، ارزش افغانستان برای ایران نه در «تامین کالا» که در «تامین مسیر و ترانزیت» کالاهای مورد نیاز ایران بیشتر موثر است. در واقع افغانستان میتواند به عنوان «پل خشکی ترانزیتی» عمل کند و این ارزش بسیار حیاتی و راهبردی است، هرچند بازهم به تنهایی نمی تواند تمام نیاز ایران را از طریق ترانزیتش پوشش دهد.

اما چالش هایی نیز در همین مسیر وجود دارد. امکان اعمال تحریم های ثانویه توسط امریکا، وجود ناامنی و راهزنی و اخاذی در مسیرهای زمینی و ظرفیت فیزیکی محدود وجود دارد. بنابراین، این کشور می تواند در سه سطح ترانزیتی، زیرساختی و امنیتی در سه دوره زمانی کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت برای ترانزیت ایران موثر واقع شود.

**اول افزایش ظرفیت مرزهای زمینی و گشایش مسیرهای جدید (میان مدت):** در حال حاضر و با مسدود شدن مسیرهای دریایی جنوب، مسیر ریلی خواف-هرات در مرز دوغارون بسیار فعال شده است. بر اساس آخرین گزارش ها در ماه آوریل ۲۰۲۶، خطوط ریلی بین دو کشور بیش از ۱۰۰,۰۰۰ تن کالا در ماه جاری را جابه جا کرده است. این تشدید فعالیت نتیجه توافق ژانویه ۲۰۲۶ برای افزایش ظرفیت حمل و نقل ریلی به ۱۰۰,۰۰۰ تن در ماه است نکته اساسی این است که افغانستان با آماده کردن زیرساخت ایستگاه هایی مانند روزنگ در هرات، می تواند فرصت تخلیه سریع کالاها و توزیع آنها را در مسیرهای شمالی و شرقی ایجاد کند.

علاوه بر مسیر ریلی، مسیر جاده ای نیز در شرایط کنونی اهمیت دارد. در ژانویه ۲۰۲۶ برای مسیر جاده‌ای نیز اقدامات عملیاتی صورت گرفت. در واقع یک مسیر زمینی جدید در مرز میلک در استان نیمروز افغانستان افتتاح شد که ظرفیت تردد کامیون‌های باری را دو برابر کرده تا به ظرفیت روزانه ۱,۰۰۰ دستگاه کامیون دست یابند. این رویداد برای ورود سوخت و کالاهای اساسی می‌تواند بسیار موثر باشد. همچنین منطقه ویژه اقتصادی دوغارون که بیش از ۶۰ درصد صادرات ایران به افغانستان از آن می‌گذرد، فرصت تبدیل شدن به یک «هاب اقتصادی بین‌المللی» را یافته تا افغانستان را به دروازه صادرات مجدد کالاهای ایرانی به منطقه تبدیل کند که این نیز اهمیت دارد.

### دوم: تضمین امنیت و مشارکت سیاسی و اداری بالا (کوتاه مدت)

اگرچه مسیرهای ترانزیت افغانستان اهمیت ویژه‌ای در این شرایط برای ایران دارد اما مهم‌تر از آن تأمین امنیت این شریان‌های حیاتی است که در اینجا نقش اصلی افغانستان نمایان می‌شود. در همین راستا سفیر ایران در کابل از اقدامات موثر طالبان برای ایجاد امنیت کاروان‌های تجاری در مسیرهای ترانزیتی و جریان کالا سخن گفته است. همچنین افزایش ساعات کاری مرزها به ۲۴ ساعته، کاهش تعرفه‌های گمرکی برای کالاهای اساسی و تسهیل صدور روادید برای رانندگان ایرانی از جمله اقداماتی است که مقامات افغان در کوتاه مدت می‌توانند انجام دهند.

### سوم: تکمیل کریدور استراتژیک ریلی هرات-مزارشریف (بلند مدت)

تکمیل راه‌آهن هرات به مزارشریف است که به عنوان فاز اول کریدور ایران-افغانستان-چین تعریف شده می‌تواند ایران را از طریق مسیر خشکی به شبکه ریلی ازبکستان و سپس چین متصل می‌کند و یک کریدور شرقی پایدار ایجاد می‌نماید.

## چالش‌های اصلی تجاری ایرانی با افغانستان<sup>۱</sup>

- عدم وجود یک دولت قانونی و شریک تجاری قابل اعتماد: دولت افغانستان (طالبان) از سوی ایران به رسمیت شناخته نشده است. بنابراین تجار نمی‌توانند قراردادی امضا کنند که در صورت

۱- بخشی از مطالب این بخش بر اساس صحبت با تجار محلی در زاهدان و چابهار بوده و نویسنده سعی کرده نکات آنها را بصورت اکادمیک در بیاورد.

بروز اختلاف، مرجع قضایی مشخص و بی طرفی برای حل آن وجود داشته باشد. طرف مقابل شما یا «تاجر افغان خصوصی» است (که ریسک اعتباری بالایی دارد) یا «نهادهای طالبان» که فاقد شخصیت حقوقی بین‌المللی هستند.

- عدم دسترسی به بازار ارز و اعتبار اسنادی برای واردات از افغانستان: اگر تاجر بخواهند از افغانستان سنگ‌های قیمتی، زیره سبز، پنبه یا مواد اولیه وارد کنید، هیچ بانک ایرانی نمی‌تواند به دلیل تحریم‌های افغانستان و نیز عدم تطابق با FATF، اعتبار اسنادی برای تاجر افغان باز کند. تاجر مجبورند ریسک حمل پول نقد یا استفاده از صرافی‌های غیررسمی را بپذیرند.
- ریسک بالای عدم بازپرداخت وجه از سوی خریداران افغان: بازار افغانستان عمدتاً نقدی و مبتنی بر اعتماد قبیله‌ای است. اگر کالایی مانند گازوئیل، برق یا سیمان به صورت نسیه به یک شرکت افغان بفروشید، هیچ ضمانت اجرایی قانونی برای وصول طلب خود ندارید. مراجع قضایی طالبان عمدتاً به نفع اتباع خود رأی می‌دهند.
- نوسان شدید نرخ ارز و تفاوت نرخ‌ها (افغانی و ریال و دلار): کاهش ناگهانی ارزش افغانی در برابر دلار یا افزایش ارزش ریال می‌تواند معامله را برای خریدار افغان غیراقتصادی کند. همچنین تفاوت نرخ دلار در بازار آزاد افغانستان با نرخ نیمایی ایران، سودآوری صادرات را به شدت غیرقابل پیش‌بینی می‌کند.
- مشکلات زیرساختی در مرزهای شرقی ایران (میلک، دوغارون، ماهیرود): پایانه‌های مرزی ایران در سمت افغانستان فاقد انبارهای استاندارد، سردخانه و تجهیزات مدرن برای تخلیه و بارگیری سریع است. در نتیجه، کامیون‌های ایرانی هفته‌ها در صف می‌مانند و هزینه دیرکرد بالایی می‌پردازند.
- قاچاق سوخت و کالا به عنوان تهدید تجارت رسمی: حجم عظیم قاچاق بنزین، گازوئیل و کالاهای یارانه‌ای (مانند آرد و دارو) از ایران به افغانستان، بازار رسمی را بر هم می‌زند. تاجر قانونی که هزینه بیمه، مالیات و عوارض گمرکی را پرداخت می‌کند، هرگز نمی‌تواند با قیمت

قاچاق رقابت کند.

- تفاوت استانداردهای فنی و بهداشتی: ممکن است محصولی که شما صادر می‌کنید (مثلاً لوله‌های پلی‌اتیلن برای انتقال آب یا تجهیزات برقی) استاندارد ملی ایران را داشته باشد، اما خریدار افغان آن را غیرقابل استفاده بداند چون با استانداردهای پاکستان یا چین تطابق ندارد.
- ممنوعیت‌های امنیتی و ترانزیتی از سوی طالبان: در مواردی، طالبان به بهانه مبارزه با قاچاق یا یافتن مواد منفجره، مرزها را به طور ناگهانی برای چند روز یا چند هفته می‌بندد. در این مدت، کالای فاسدشدنی شما (مثل میوه و سبزی) از بین می‌رود و هزینه انبارداری کالاهای غیرفاسد شدنی سر به فلک می‌کشد.
- راهکارها
- ایجاد ساختار تجارت «سه‌جانبه تهاتری» با استفاده از اتاق بازرگانی مشترک و پیمان‌های پولی منطقه‌ای (مثل پیمان اکو یا شانگهای) و تشکیل «صندوق تضمین صادرات» ویژه افغانستان.
- اجزای عملیاتی این راهکار:
- حرکت به سمت قراردادهای تهاتر سه‌جانبه (ایران-افغانستان-کشور ثالث):
- به جای فروش مستقیم بنزین یا گازوئیل به افغانستان، یک قرارداد سه‌جانبه با یک شرکت پاکستانی یا چینی ببندید.
- مثال: شما به افغانستان گازوئیل بدهید، افغانستان همان مقدار گازوئیل را به عنوان سوخت به کامیون‌های چینی که از خاک افغانستان عبور می‌کنند بفروشد، و شرکت چینی معادل ریالی یا یوانی آن را به حساب شما در یک بانک چینی واریز کند. این کار ریسک ارزی و سیاسی را ۸۰ درصد کاهش می‌دهد.
- ایجاد «اتاق پایاپای انرژی» در مرز دوغارون تحت نظارت اتاق بازرگانی مشترک:
- یک اتاق پایاپای فیزیکی و دیجیتال می‌توان ایجاد کرد که در آن، سوخت ایران در برابر سنگ معدن، زیره، پنبه و سایر کالاهای افغانستان مبادله شود، بدون اینکه یک ریال پول جابجا شود.

- این اتاق باید مجهز به آزمایشگاه استاندارد برای کنترل کیفیت کالاهای دو طرف باشد.
- تشکیل صندوق بیمه و تضمین صادرات ویژه افغانستان توسط دولت ایران:
- دولت ایران از طریق صندوق ضمانت صادرات می‌تواند ۵۰٪ ریسک عدم پرداخت خریداران افغان را پوشش دهد. تاجر ایرانی باید مدارک حمل (بارنامه، فاکتور، بیمه‌نامه) را ارائه کند و سپس ۵۰٪ طلب خود را از صندوق دریافت کند. صندوق بعداً طلب خود را از طریق سازوکارهای دیپلماتیک از طالبان پیگیری کند.
- استفاده از ارزهای دیجیتال با پشتوانه کالا
- یک رمز ارز به نام «ریال-افغانی» ایجاد شود که پشتوانه آن یک سبد کالایی (مثلاً ۳۰٪ گازوئیل، ۳۰٪ برق، ۲۰٪ آرد، ۲۰٪ سیمان) باشد و هر دو کشور آن را بپذیرند. تسویه حساب با این رمزارز، وابستگی به دلار و سیستم بانکی تحریمی را از بین می‌برد.
- انعقاد «پیمان تجارت ترجیحی» بین ایران و طالبان (حتی بدون به رسمیت شناختن سیاسی):
- می‌توان یک توافق فنی-تجاری امضا کرد که در آن، تعرفه گمرکی کالاهای اساسی (انرژی، دارو، مواد غذایی) به صفر برسد و فرآیند ترخیص کالا از ۳۰ روز به ۷۲ ساعت کاهش یابد.
- بهره‌گیری از کریدور شمال-جنوب (INSTC) برای دور زدن افغانستان:
- اگر ریسک افغانستان خیلی بالاست، تجار ایرانی به جای صادرات به افغانستان، از مسیر ایران-ترکمنستان-ازبکستان-تاجیکستان، کالاهای خود را به بازارهای آسیای مرکزی که امن تر هستند صادر کنند. این کار هزینه حمل را افزایش می‌دهد اما ریسک سیاسی را کاهش می‌دهد.
- در پایان توصیه می‌شود تجار ایرانی به هیچ وجه به صورت نسبی به افغانستان کالا نفرشند مگر اینکه ۵۰٪ آن را صندوق تضمین صادرات پوشش دهد. از سیستم تهاتر سه‌جانبه با یک کشور ثالث مطمئن (چین، ترکیه) استفاده شود. قراردادهای با احراز هویت دقیق طرف افغان و از طریق اتاق بازرگانی مشترک امضا شود، نه به صورت شخصی. بهترین کالا برای صادرات به افغانستان، کالاهای استراتژیک و ضروری مانند دارو و... است که خریدار افغان چاره‌ای جز خرید از شما

نداشته باشد و ناگزیر به رعایت قوانین شما باشد.

## چالش‌های اصلی تجار افغان با ایران<sup>۱</sup>

- ✓ محدودیت‌های سیستم بانکی و نقل و انتقال مالی: به دلیل تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران و نیز عدم به رسمیت شناختن طالبان توسط بسیاری از کشورها، انتقال پول از طریق سیستم‌های رسمی (سوئیفت و کارت‌های بانکی) عملاً غیرممکن است. تجار مجبور به استفاده از صرافی‌های حواله‌ای با نرخ‌های نامناسب و ریسک بالا هستند.
- ✓ نوسانات شدید نرخ ارز (ریال، افغانی و دلار): نرخ ارز در هر دو کشور به شدت نوسان دارد. کاهش ارزش ناگهانی ریال ایران یا افغانی می‌تواند سود را در یک معامله چند روزه به صفر برساند.
- ✓ مشکلات ترانزیتی و گمرکی در دو سوی مرز: معابر رسمی مانند دوغارون (افغانستان-ایران) و میلک (زابل-زاهدان) دچار ترافیک سنگین کامیون‌ها، قوانین متغیر گمرکی، هزینه‌های غیررسمی و گاه بسته شدن ناگهانی مرزها به دلایل امنیتی یا سیاسی هستند.
- ✓ تفاوت استانداردهای فنی و کیفیت (به ویژه در حوزه انرژی و سوخت): ممکن است فرآورده‌های نفتی، بنزین، گازوئیل یا تجهیزات انرژی وارداتی از ایران با استانداردهای زیست‌محیطی یا کیفیتی متفاوت با نیاز بازار افغانستان یا استانداردهای سایر کشورها (مثلاً پاکستان یا ازبکستان) باشد.
- ✓ ریسک‌های امنیتی و سیاسی: ناامنی در مسیرهای مواصلاتی داخل افغانستان (تهدید گروه‌های مخالف یا راهزنان) و همچنین بی‌ثباتی سیاسی و تغییر ناگهانی مقررات صادرات و واردات توسط دولت کنونی افغانستان یا گمرک ایران از چالش‌های دائمی است.
- ✓ تحریم‌های ثانویه آمریکا: اگر کالای شما مستقیماً یا غیرمستقیماً مربوط به انرژی، فلزات یا بانکداری ایران باشد، ممکن است شرکت‌های حمل‌ونقل و بیمه بین‌المللی از همکاری با

۱- برخی از این موارد برگرفته از صحبت با افغانهایی که در چابهار به تجارت مشغولند می‌باشد که به صورت آکادمیک در آورده شده است

شما خودداری کنند یا دارایی‌های شما در سیستم مالی جهانی مسدود شود.

درک عمیق چالش‌های پیش روی تجار افغانستانی برای ایران نه یک انتخاب، بلکه یک الزام راهبردی و ژئوپلیتیک است. این آگاهی به ایران امکان می‌دهد تا اول، نقاط گلوگاه زنجیره تجارت با افغانستان و آسیای مرکزی را شناسایی کرده و برای رفع آنها اقدام کند. برای نمونه، نبود نظام داوری شفاف و عدم اجرای قوانین در استان‌های افغانستان، که به صراحت توسط گزارش‌های معتبر بین‌المللی مانند گزارش اکتبر ۲۰۲۵ اندیشکده International Crisis Group تأیید شده است، سرمایه‌گذاران را با ریسک حل‌نشده اختلافات تجاری مواجه می‌سازد. اگر ایران با ایجاد یک مرکز داوری مشترک در مناطق آزاد یا ویژه اقتصادی خود، بستری امن و قابل پیش‌بینی برای حل اختلافات تجار افغانستانی فراهم آورد، می‌تواند به مزیتی رقابتی تبدیل شود که پاکستان و ازبکستان قادر به ارائه آن نیستند. این اقدام نه تنها جریان صادرات کالاهای ایرانی به افغانستان را تضمین می‌کند، بلکه از محل ترانزیت کالاهای هندی و افغانستانی از طریق بندر چابهار، درآمد ارزی پایدار ایجاد کرده و از مهاجرت سرمایه و نیروی کار ماهر افغانستانی به سمت رقبای منطقه‌ای جلوگیری می‌کند. در مقابل، بی‌توجهی به این چالش‌ها عملاً به معنای واگذاری میدان رقابت به پاکستان و ازبکستان و کاهش سهم ایران از بازار ۴۰ میلیون نفری افغانستان و کریدورهای ترانزیتی آسیای مرکزی خواهد بود.

## نتیجه‌گیری

دیپلماسی اقتصادی افغانستان پس از ۲۰۲۱ بر سه محور تنوع‌بخشی به کریدورها (با محوریت چابهار)، انعقاد موافقتنامه‌های تجاری ترجیحی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی استوار است. بررسی تاریخی روابط دو کشور نشان می‌دهد افغانستان همواره تأمین‌کننده مواد خام و ایران صادرکننده کالاهای مصرفی و صنعتی بوده؛ آماري که در سال ۱۴۰۳ با صادرات ۲.۴۵ میلیارد دلاری ایران (رشد ۳۷.۵ درصد) در مقابل واردات تنها ۶۶ میلیون دلاری از افغانستان (۰.۰۹ درصد کل واردات) بازتاب یافته است. چالش اصلی، ساختار دوگانه نهادی افغانستان شامل نهادهای رسمی ناکارآمد در کنار نهادهای غیررسمی کارآمد (صرافان، حواله، شوراهای قبیله‌ای) و موانعی چون نبود نظام داوری شفاف، عدم تطابق استانداردها، قاچاق سوخت و مشکلات بانکی است. جنگ ۲۸ فوریه

۲۰۲۶ با وجود پیامدهای فاجعه‌بار برای افغانستان (افزایش ۳۰ تا ۴۰ درصدی قیمت مواد غذایی، بازگشت اجباری مهاجران و کاهش درآمدهای گمرکی)، وابستگی متقابل را عمیق‌تر ساخت. برای بهبود روابط، پنج راهکار کلان پیشنهاد می‌شود: نخست، اتخاذ استراتژی «تعامل هوشمندانه دوگانه» با نهادهای رسمی و غیررسمی طالبان؛ دوم، امضای پیمان تجارت ترجیحی با عنوان تفاهم‌نامه مرزی (بدون به رسمیت شناختن سیاسی) برای صفر شدن تعرفه کالاهای اساسی و کاهش زمان ترخیص از ۳۰ روز به ۷۲ ساعت؛ سوم، ایجاد صندوق تضمین صادرات ویژه افغانستان برای پوشش ۵۰ درصد ریسک عدم پرداخت؛ چهارم، سرمایه‌گذاری در تکمیل راه‌آهن خواف-هرات، احداث پایانه تخلیه و بارگیری مجدد در دوغارون برای حل مشکل عدم تطابق عرض ریل ۱۴۳۵ میلی‌متری ایران با ریل ۱۵۲۰ میلی‌متری شمال افغانستان و تجهیز مرزهای ماهیروود و میلک به سردخانه و انبار استاندارد؛ پنجم، تشکیل کمیسیون مشترک داوری تجاری در مناطق آزاد دوغارون و چابهار.

برای تجار ایرانی نیز چندین توصیه عملیاتی وجود دارد: هرگز به صورت نسیه کالا ن فروشند مگر با پوشش صندوق تضمین؛ از سیستم تهاتر سه‌جانبه با کشور ثالث (چین، ترکیه و...) استفاده کنند که ریسک ارزی و سیاسی را تا ۸۰ درصد کاهش می‌دهد؛ قراردادهای را از طریق اتاق بازرگانی مشترک و با احراز هویت دقیق امضا کنند؛ بر صادرات کالاهای استراتژیک و ضروری تمرکز کنند که خریدار افغان چاره‌ای جز خرید از ایران ندارد؛ از ارزهای دیجیتال با پشتوانه کالا (استیبل‌کوین ریال-افغانی) برای قطع وابستگی به دلار استفاده کنند؛ و در مرزهای سه‌گانه از انبارهای خصوصی مجهز به سردخانه و بیمه بهره ببرند تا خسارت ناشی از بسته شدن ناگهانی مرزها کاهش یابد. هشدار راهبردی نهایی این است که اگر ایران و افغانستان طی پنج تا هفت سال آینده نتوانند خود را به عنوان «پل ترانزیتی» اصلی منطقه تثبیت کنند، چین و پاکستان با تکمیل کریدور واخان و تمدید کریدور اقتصادی چین-پاکستان (CPEC) به آسیای مرکزی، ایران را از معادلات ترانزیتی آسیا حذف خواهند کرد؛ هزینه انفعال و بی‌توجهی به چالش‌های ساختاری بسیار بیشتر از هزینه اقدام مشترک و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های مرزی و نهادی است.



## منابع

1. <https://thekabultimes.com/amp/afghanistan-expands-trade-cooperation-across-the-region/>
2. <https://amu.tv/212492/>
3. <https://iranpress.com/content/312782/iran-offers-incentives-afghan-traders-boost-cooperation>
4. <https://www.newagebd.net/print/article/58833>
5. <https://asiatimes.com/2025/07/trans-afghan-peace-train-pact-puts-trade-over-turmoil/>
6. <https://www.bakhtarnews.af/en/Afghanistan-Unveils-Plan-for-Circular-Railway-to-Boost-Regional-Connectivity>
7. <https://dailytimes.com.pk/1388543/bridge-of-benefit/>
8. <https://www.news18.com/world/china-explores-wakhan-corridor-route-with-afghanistan-as-risks-rise-in-pakistan-exclusive-ws-l-9883429.html>
9. <https://tolonews.com/node/196725>
10. <https://iais.uz/en/outputnew/iran-ischet-korotkiy-put-v-kitay>
11. <https://dailytimes.com.pk/1388543/bridge-of-benefit/>
12. <https://iais.uz/en/outputnew/iran-ischet-korotkiy-put-v-kitay>
13. <https://telanganatoday.com/pakistans-isi-targetting-chinese-investment-projects-in-afghanistan-warns-expert>
14. <https://asiaplustj.info/en/news/centralasia/20250829/the-taliban-have-banned-us-and-pakistani-citizens-from-entering-the-wakhan-corridor-bordering-tajikistan>
15. <https://dailytimes.com.pk/1388543/bridge-of-benefit/>
16. <https://rtais.wto.org/UI/PublicShowRTAIDCard.aspx?rtaid=389>
17. <https://eoi.gov.in/eoisearch/MyPrint.php?11360?000/0001>
18. <https://webarchiveweb.wayback.bac-lac.canada.ca/web/20210213233914/>



- [https://en.wikipedia.org/wiki/Economic\\_Cooperation\\_Organization\\_Trade\\_Agreement](https://en.wikipedia.org/wiki/Economic_Cooperation_Organization_Trade_Agreement)
19. <https://www.khaleejtimes.com/business/aptta-2010-a-new-trade-war-hits-the-region>
  20. <https://gasam.org.tr/economic-impact-on-afghanistan-pakistan-relations/#financial-losses>
  21. <https://arynews.tv/key-pakistani-afghan-trade-deals-stall-on-india-souring-ties>
  22. <https://www.bakhtarnews.af/en/parliament-ratifies-afghanistans-wto-accession/>
  23. <https://dunyo.info/en/news/uzbekistan-ratificiroval-soglashenie-o-preferencialnoy-torgovle-s>
  24. <https://www.bakhtarnews.af/en/Afghanistan-Uzbekistan-Private-Sectors-Sign-MoUs-Worth-Over-514-Million>
  25. <https://epaper.brecorder.com/2025/07/23/1-page/1058650-news.html>
  26. [http://www.china.org.cn/world/Off\\_the\\_Wire/2025-10/29/content\\_118148605.shtml](http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2025-10/29/content_118148605.shtml)
  27. <https://www.avapress.com/en/news/349999/print/drawing-a-roadmap-for-comprehensive-regional-cooperation-is-on-the-agenda-trade-with-central-asia-will-reach-10-billion-in-four-years>
  28. <https://www.bakhtarnews.af/en/Afghanistan-Advances-as-a-Hub-for-Trade-Transit-and-Security-in-Asia>
  29. <https://iranpress.com/content/72203/eco-can-become-model-partnership-between-energy-producing-countries>
  30. <https://cepr.net/publications/cepr-sanctions-watch-april-2025/>
  31. <https://en.didpress.com/18393/>
  32. <https://cepr.net/publications/cepr-sanctions-watch-april-2025/>
  33. <https://amu.tv/203345/>



34. <https://amu.tv/203345/>
35. <https://en.didpress.com/28858/>
36. <https://m.huxiu.com/article/4843799.html>
37. <https://m.huxiu.com/article/4843799.html>
38. <https://jifad.org/2025/06/18/afghanistan-cancels-landmark-oil-deal-with-chinese-firm-what-went-wrong/>
39. <https://m.huxiu.com/article/4843799.html>
40. <https://www.undp.org/afghanistan/press-releases/private-sector-key-afghanistans-economic-recovery-new-undp-report-shows>
41. <https://www.khaama.com/experts-doubt-viability-of-afghanistans-10-billion-energy-ambition/>
42. <https://econpapers.repec.org/paper/pramprapa/126242.htm>
43. <https://www.khaama.com/experts-doubt-viability-of-afghanistans-10-billion-energy-ambition/>
44. <https://8am.media/eng/unemployment-crisis-in-afghanistan-kabul-residents-struggle-amid-deepening-hardship/#%5C%22>
45. <https://www.undp.org/afghanistan/press-releases/private-sector-key-afghanistans-economic-recovery-new-undp-report-shows>
46. <https://www.avapress.com/en/tag/Chinese+company>
47. <https://www.wwno.org/npr-news/2025-08-29/contract-breach-or-banditry-inside-the-collapse-of-the-talibans-oil-deal-with-china>
48. <https://www.lokmattimes.com/topics/fan-china-afghan-mining-processing-and-trading-company/#nofollow>
49. <https://www.trend.az/business/4113484.html>
50. <https://jamestown.org/afghanistan-iran-and-turkiye-launch-joint-railway-project/>
51. [https://www.icwa.in/show\\_content.php?lang=1&level=3&ls\\_](https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_)



id=14213&lid=8638

52. <https://jamestown.org/afghanistan-iran-and-turkiye-launch-joint-railway-project/>
53. <https://astanatimes.com/2026/02/asian-investors-pour-68-billion-into-central-asia-as-energy-overtakes-extractives/>
54. [https://www.scmp.com/news/world/russia-central-asia/article/3349095/afghanistan-wants-us10-billion-trade-deals-central-asia?utm\\_source=rss\\_feed](https://www.scmp.com/news/world/russia-central-asia/article/3349095/afghanistan-wants-us10-billion-trade-deals-central-asia?utm_source=rss_feed)
55. <https://kuwaittimes.com/article/41898/business/afghanistan-seeks-to-boost-trade-with-central-asia-to-10bn/>
56. <https://thekabultimes.com/afghanistan-working-to-strengthen-regional-connectivity-transit-routes/>
57. <https://kuwaittimes.com/article/41898/business/afghanistan-seeks-to-boost-trade-with-central-asia-to-10bn/>
58. <https://www.bakhtarnews.af/en/Afghanistan-Advances-as-a-Hub-for-Trade-Transit-and-Security-in-Asia>
59. <https://thekabultimes.com/afghanistan-working-to-strengthen-regional-connectivity-transit-routes/>
60. <https://8am.media/eng/taliban-uzbekistan-trade-298-million/>
61. <https://www.uzdaily.ru/en/uzbekistan-afghanistan-explore-new-business-projects/>
62. <https://www.trend.az/business/4177305.html>
63. <https://zamin.uz/en/economy/194327-new-trade-agreement-between-uzbekistan-and-afghanistan-approved.html>
64. <https://8am.media/eng/afghanistan-uzbekistan-520m-trade-mou/>
65. <https://dunyo.info/en/news/uzbekistan-ratificiroval-soglashenie-o-preferencialnoy-torgovle-s>
66. <https://tolonews.com/index.php/business-198315>



67. <https://dunyo.info/en/news/uzbekistan-ratificiroval-soglashenie-o-preferencialnoy-torgovle-s>
68. <https://www.khaama.com/afghanistan-uzbekistan-private-sectors-sign-514-million-cooperation-deals/>
69. <https://thediplomat.com/2025/11/uzbekistan-agrees-to-continue-supplying-afghanistan-with-electricity/>
70. <https://www.agenzianova.com/en/news/Uzbekistan-and-Afghanistan-signed-an-agreement-to-continue-energy-supplies/>
71. <http://www.tashkenttimes.uz/economy/15842-us-243-million-worth-of-four-power-project-contracts-signed-with-afghanistan>
72. <https://www.agenzianova.com/en/news/Uzbekistan-and-Afghanistan-signed-an-agreement-to-continue-energy-supplies/>
73. <https://thediplomat.com/2025/11/uzbekistan-agrees-to-continue-supplying-afghanistan-with-electricity/>
74. <https://cepr.net/publications/cepr-sanctions-watch-april-2025/>
75. Rahimi, Haroun. Reform and Regulation of Economic Institutions in Afghanistan: Formal and Informal Credit Systems. Abingdon, Oxon; New York, NY: Routledge, Taylor & Francis Group, 2023.
76. <https://asiamining.org.cn/?case/36.html>
77. <https://www.moci.gov.af/>
78. <https://www.moci.gov.af/index.php/en/call-investment-afghanistan-providing-extensive-facilities>
79. <https://asiamining.org.cn/?case/36.html>
80. [https://pajhwok.com/2025/09/25/law-on-tariff-board-1published-in-official-gazette/?tcp\\_action=lostpassword](https://pajhwok.com/2025/09/25/law-on-tariff-board-1published-in-official-gazette/?tcp_action=lostpassword)
81. <https://asiamining.org.cn/?case/36.html>
82. [https://arg.gov.af/en/post\\_details/news/eyJpdjI6IIFCWWVQ1K05ZUkZcLzZZVEgzRHE5ZmV3PT0iLCJ2YWx1ZSI6IkZrWmdhRm5MeTZCZ TF BTF](https://arg.gov.af/en/post_details/news/eyJpdjI6IIFCWWVQ1K05ZUkZcLzZZVEgzRHE5ZmV3PT0iLCJ2YWx1ZSI6IkZrWmdhRm5MeTZCZ TF BTF)



83. [https://pajhwok.com/2025/09/25/law-on-tariff-board-1published-in-official-gazette/?rcp\\_action=lostpassword](https://pajhwok.com/2025/09/25/law-on-tariff-board-1published-in-official-gazette/?rcp_action=lostpassword)
84. <https://rta.af/en/assurance-given-to-industrialists-and-traders-regarding-resolution-of-challenges-in-various-sectors/>
85. <https://www.afintl.com/en/202501145673>
86. [https://arg.gov.af/en/post\\_details/news/eyJpdjI6I1FCWVQ1K05ZUkZcLzZZVEgzRHE5ZmV3PT0iLCJ2YWx1ZSI6IkZrWmdhRm5MeTZCZTFBTFRseEVyVUE9PSIsImlhYyI6IjNhYU9MTVhYWQ5ODg2ZDg2MjA2ZjNkNDIwMmQ4MTQzNjYzNjBiNmJhODM4M2U5NTIzZDI4NjYwNzVhNjI1MWQifQ==](https://arg.gov.af/en/post_details/news/eyJpdjI6I1FCWVQ1K05ZUkZcLzZZVEgzRHE5ZmV3PT0iLCJ2YWx1ZSI6IkZrWmdhRm5MeTZCZTFBTFRseEVyVUE9PSIsImlhYyI6IjNhYU9MTVhYWQ5ODg2ZDg2MjA2ZjNkNDIwMmQ4MTQzNjYzNjBiNmJhODM4M2U5NTIzZDI4NjYwNzVhNjI1MWQifQ==)
87. [https://www.linkedin.com/posts/eldaniz-gusseinov\\_naturally-iran-benefits-the-most-from-the-activity-7386430473763377152-IFk7](https://www.linkedin.com/posts/eldaniz-gusseinov_naturally-iran-benefits-the-most-from-the-activity-7386430473763377152-IFk7)
۸۸. ادوای، مظهر، (۱۳۹۳). روابط اقتصادی ایران و افغانستان در دوره پهلوی دوم (۱۳۵۷-۱۳۲۰ ش.). صادرات واردات. فصلنامه تاریخ روابط خارجی، ۱۵، ۱۶۹-۱۳۳.
۸۹. ادوای، مظهر، (۱۳۹۳). روابط اقتصادی ایران و افغانستان در دوره پهلوی دوم (۱۳۵۷-۱۳۲۰ ش.). صادرات واردات. فصلنامه تاریخ روابط خارجی، ۱۵، ۱۶۹-۱۳۳.
90. <https://peace-ipsc.org/fa/%D8%B2%D9%85%DB%8C%D9%86%D9%87%D9%87%D8%A7%DB%8C-%D9%87%D9%85%DA%A9%D8%A7%D8%B1%DB%8C-%D8%B1%D8%A7%D8%A8%D8%B7%D9%87-%D8%AC%D9%85%D9%87%D9%88%D8%B1%DB%8C-%D8%A7%D8%B3%D9%84%D8%A7%D9%85%DB%8C/>
۹۱. ادوای، مظهر، (۱۳۹۳). روابط اقتصادی ایران و افغانستان در دوره پهلوی دوم (۱۳۵۷-۱۳۲۰ ش.). صادرات واردات. فصلنامه تاریخ روابط خارجی، ۱۵، ۱۶۹-۱۳۳.
92. <http://iranprimer.usip.org/resource/iran-and-afghanistan?page=12>
93. <http://iranprimer.usip.org/resource/iran-and-afghanistan?page=12>
94. <https://www.tehrantimes.com/print/38472/Dubai-Traders-Hit-by-Iran-s-Block-of-Afghan-Trade>
95. <http://iranprimer.usip.org/resource/iran-and-afghanistan?page=12>



96. <https://rasanah-iiis.org/english/monitoring-and-translation/reports/trade-between-iran-and-afghanistan-remains-steady-despite-us-sanctions/>
97. <https://thediplomat.com/2025/02/irans-taliban-charm-offensive/>
98. <https://thediplomat.com/2025/02/irans-taliban-charm-offensive/>
99. [https://irica.ir/index.php?module=cdk&func=loadmodule&system=cdk&sismodule=user/content\\_view.php&sisOp=view&ctp\\_id=29&cnt\\_id=3033439&id=2239](https://irica.ir/index.php?module=cdk&func=loadmodule&system=cdk&sismodule=user/content_view.php&sisOp=view&ctp_id=29&cnt_id=3033439&id=2239)
100. [https://irica.ir/index.php?module=cdk&func=loadmodule&system=cdk&sismodule=user/content\\_view.php&sisOp=view&ctp\\_id=29&cnt\\_id=3033361&id=2234](https://irica.ir/index.php?module=cdk&func=loadmodule&system=cdk&sismodule=user/content_view.php&sisOp=view&ctp_id=29&cnt_id=3033361&id=2234)
101. [https://irica.ir/index.php?module=cdk&func=loadmodule&system=cdk&sismodule=user/content\\_view.php&sisOp=view&ctp\\_id=29&cnt\\_id=3033361&id=2234](https://irica.ir/index.php?module=cdk&func=loadmodule&system=cdk&sismodule=user/content_view.php&sisOp=view&ctp_id=29&cnt_id=3033361&id=2234)
102. <https://www.ice.it/it/news/notizie-dal-mondo/285381>
103. <https://www.tehrantimes.com/tag/Iran%27s+export+to+Afghanistan>
104. <https://www.tehrantimes.com/news/515331/Iran-s-non-oil-export-to-Afghanistan-stands-at-510m-in-a-quarter>
105. <https://www.tehrantimes.com/news/522086/Iran-exports-non-oil-goods-worth-1-66b-to-Afghanistan-in-8-month>
106. <https://iranpress.com/content/314801/iran-afghanistan-trade-surges-%2435-billion>
107. <https://www.avapress.com/en/news/328879/print/new-horizons-in-iran-afghanistan-trade-relations-from-preferential-tariffs-to-facilitating-transit>
108. <https://thekabultimes.com/kabul-tehran-hold-talks-on-strengthening-trade-relations/#respond>
109. <https://thekabultimes.com/kabul-tehran-hold-talks-on-strengthening-trade-relations/#respond>
110. <https://iranpress.com/tag/7998>



111. <https://www.avapress.com/en/news/346196/print/expanding-kabul-tehran-oil-cooperation-iran-emphasizes-increasing-exports-of-petroleum-and-lpg-to-afghanistan>
112. <https://amu.tv/226929/>
113. <https://news.cgtn.com/news/3263544f326b7a6333566d54/index.html>
114. <https://www.avapress.com/en/news/346196/print/expanding-kabul-tehran-oil-cooperation-iran-emphasizes-increasing-exports-of-petroleum-and-lpg-to-afghanistan>
115. <https://www.avapress.com/en/news/346196/print/expanding-kabul-tehran-oil-cooperation-iran-emphasizes-increasing-exports-of-petroleum-and-lpg-to-afghanistan>
116. <https://www.avapress.com/en/news/346196/print/expanding-kabul-tehran-oil-cooperation-iran-emphasizes-increasing-exports-of-petroleum-and-lpg-to-afghanistan>
117. <https://www.avapress.com/en/news/346196/print/expanding-kabul-tehran-oil-cooperation-iran-emphasizes-increasing-exports-of-petroleum-and-lpg-to-afghanistan>
118. <https://reliefweb.int/report/afghanistan/wfp-asia-pacific-regional-office-afghanistan-pakistan-conflict-iran-spillover-impacts-04-march-2026>
119. <https://news.cgtn.com/news/3263544f326b7a6333566d54/index.html>
120. <https://www.avapress.com/en/news/336533/print/iran-has-become-afghanistan-s-main-transit-route-bilateral-trade-grows-by-1-6-billion-in-months>
121. <https://www.tehrantimes.com/print/506911/Iran-India-Afghanistan-Uzbekistan-discuss-boosting-transit>
122. <https://www.newsofbahrain.com/world/21055.html>
123. <https://www.tehrantimes.com/print/506911/Iran-India-Afghanistan-Uzbekistan-discuss-boosting-transit>



124. <https://www.tehrantimes.com/news/520474/Strategic-reset-in-India-Afghanistan-ties>
125. <https://www.tehrantimes.com/print/506911/Iran-India-Afghanistan-Uzbekistan-discuss-boosting-transit>
126. <https://www.tehrantimes.com/print/504653/Tehran-Kabul-discuss-investment-opportunities-in-Chabahar-port>
127. <https://www.tehrantimes.com/print/506911/Iran-India-Afghanistan-Uzbekistan-discuss-boosting-transit>
128. <https://ireland.mfa.gov.ir/en/printnews/602929>
129. <https://atlaspress.news/en/2026/01/01/increase-goods-transit-mahirud-border-afghanistan/>
130. [https://shamshadnews.com/en/2026/03/11/irans-consul-general-in-herat-trade-between-iran-and-afghanistan-continues-normally/#pll\\_switcher](https://shamshadnews.com/en/2026/03/11/irans-consul-general-in-herat-trade-between-iran-and-afghanistan-continues-normally/#pll_switcher)
131. <https://en.didpress.com/18363/#respond>
132. <https://en.didgahnews.ir/trade-exchange-from-iran-to-afghanistan-via-rail-surge-17fold/>
133. [https://shamshadnews.com/en/2026/03/11/irans-consul-general-in-herat-trade-between-iran-and-afghanistan-continues-normally/#pll\\_switcher](https://shamshadnews.com/en/2026/03/11/irans-consul-general-in-herat-trade-between-iran-and-afghanistan-continues-normally/#pll_switcher)
134. <https://en.didpress.com/18363/#respond>
135. [https://shamshadnews.com/en/2026/03/11/irans-consul-general-in-herat-trade-between-iran-and-afghanistan-continues-normally/#pll\\_switcher](https://shamshadnews.com/en/2026/03/11/irans-consul-general-in-herat-trade-between-iran-and-afghanistan-continues-normally/#pll_switcher)
136. <https://iranpress.com/content/314801/iran-afghanistan-trade-surges-%2435-billion>
137. <https://tolonews.com/business-198176>
138. <https://www.tehrantimes.com/news/520474/Strategic-reset-in-India-Afghanistan-ties>
139. <https://www.strategicstudyindia.com/2025/11/herat-to-mazar-i-sharif-railway-project.html?m=1>



140. <https://www.iais.uz/en/outputnew/mozori-sharif-hirot-temir-yoli-qurilishi-ozbekiston-uchun-qanday-oqibatlarga-olib-keladi>
141. <https://english.aawsat.com/world/5181072-hostage%E2%80%99s-mother-vows-hold-netanyahu-account-if-son-dies>
142. <https://newspaper.irandaily.ir/7769/3/13883>
143. <https://centralasiacaucasusinstitute.substack.com/p/could-trans-afghan-transport-routes>
144. <https://www.iais.uz/en/outputnew/mozori-sharif-hirot-temir-yoli-qurilishi-ozbekiston-uchun-qanday-oqibatlarga-olib-keladi>
145. <https://www.afintl.com/en/202512301468>
146. [https://www.360kuai.com/pc/detail?url=http%3A%2F%2Fzm.news.com%2F2602c41bda8a4c20d8994472a4ac996b&check=9dc55d27d9c89d98&uid=9e38e50f48068dd1c0af5b27f8e0a704&sign=360\\_79cf27fd&ucheck=bf2119ab0924508c9ffebdedc5079f78&market=pc\\_def&styp=portal&tj\\_cmode=pc\\_look&v=1&sv=4&tj\\_url=99580f71970cc8088&nsid=291ce0c67f048d56a6a7c3e37e3d9706&tj\\_sid=291ce0c67f048d56a6a7c3e37e3d9706&scene=354&refer\\_scene=354](https://www.360kuai.com/pc/detail?url=http%3A%2F%2Fzm.news.com%2F2602c41bda8a4c20d8994472a4ac996b&check=9dc55d27d9c89d98&uid=9e38e50f48068dd1c0af5b27f8e0a704&sign=360_79cf27fd&ucheck=bf2119ab0924508c9ffebdedc5079f78&market=pc_def&styp=portal&tj_cmode=pc_look&v=1&sv=4&tj_url=99580f71970cc8088&nsid=291ce0c67f048d56a6a7c3e37e3d9706&tj_sid=291ce0c67f048d56a6a7c3e37e3d9706&scene=354&refer_scene=354)
147. <https://jamestown.org/afghanistan-iran-and-turkiye-launch-joint-railway-project/>
148. <https://jamestown.org/afghanistan-iran-and-turkiye-launch-joint-railway-project/>
149. <http://caci analyst.org/publications/analytical-articles/item/13876-could-trans-afghan-transport-routes-split-central-asia?.html?tmpl=component&print=1>
150. <https://www.businessworld.in/article/new-central-asia-race-why-india-can-t-lose-the-chabahar-decade-580060>
151. <https://caliber.az/en/post/reuters-afghanistan-shifts-cargo-flow-to-iranian->



and-central-asian-routes

152. <https://tribune.com.pk/story/2577475/afghanistan-shifts-trade-to-iran-route-to-avoid-pakistan-closures>
153. <https://iranpress.com/content/312782/iran-offers-incentives-afghan-traders-boost-cooperation>
154. <https://amu.tv/180492/>
155. <https://indiaseatradenews.com/afghanistan-sees-new-opportunity-in-chabahar-port-to-boost-exports-and-regional-connectivity/>
156. <https://tribune.com.pk/story/2577475/afghanistan-shifts-trade-to-iran-route-to-avoid-pakistan-closures>
157. <https://www.avapress.com/en/news/336533/print/iran-has-become-afghanistan-s-main-transit-route-bilateral-trade-grows-by-1-6-billion-in-months>
158. [https://ifpnews.com/page/3334/?attachment\\_id=iqizooke](https://ifpnews.com/page/3334/?attachment_id=iqizooke)
159. [https://ifpnews.com/page/3334/?attachment\\_id=iqizooke](https://ifpnews.com/page/3334/?attachment_id=iqizooke)
160. <https://manage.thediplomat.com/2024/05/russia-expands-oil-trade-south-via-afghanistan-seeking-warm-water-ports/>
161. <https://en.didpress.com/16365/>
162. [https://iaais.uz/storage/files/1/Policy%20report%202\\_Afghan%20transport\\_FINAL%20+%20COVER.pdf/en/outputnew/eron-xitoyga-qisqa-yol-izlamoqda](https://iaais.uz/storage/files/1/Policy%20report%202_Afghan%20transport_FINAL%20+%20COVER.pdf/en/outputnew/eron-xitoyga-qisqa-yol-izlamoqda)
163. <https://united24media.com/latest-news/russia-and-iran-extend-fuel-rail-network-through-afghanistan-14285>
164. [https://iaais.uz/storage/files/1/Policy%20report%202\\_Afghan%20transport\\_FINAL%20+%20COVER.pdf/en/outputnew/eron-xitoyga-qisqa-yol-izlamoqda](https://iaais.uz/storage/files/1/Policy%20report%202_Afghan%20transport_FINAL%20+%20COVER.pdf/en/outputnew/eron-xitoyga-qisqa-yol-izlamoqda)
165. <https://manage.thediplomat.com/2024/05/russia-expands-oil-trade-south-via-afghanistan-seeking-warm-water-ports/>



166. <https://8am.media/eng/from-torkham-to-chabahar-the-talibans-new-trade-route-and-the-concerns-of-afghanistans-traders/#%5C%22>
167. <https://elmedia.news/en/world-bank-resumes-payments-for-previous-afghanistan-projects/>
168. <https://financesone.worldbank.org/countries/afghanistan>
169. <https://thediplomat.com/2025/11/sanctions-the-taliban-and-an-iranian-port-the-uncertain-future-of-indias-kabul-route/>
170. <https://www.pakistantoday.com.pk/2025/08/21/pakistan-china-afghanistan-vow-stronger-joint-counterterrorism-agree-on-expanding-cpec-to-kabul>
171. <https://www.radio.gov.pk/21-05-2025/pakistan-china-afghanistan-agree-to-deepen-cooperation-on-bri>
172. <https://pajhwok.com/2026/01/31/pakistan-prepares-to-extend-cpec-to-afghanistan/>
173. <https://www.news18.com/world/china-pakistan-afghanistan-economic-corridor-route-map-and-how-close-does-it-pass-to-india-ws-akl-9521826.html>
174. [https://m.163.com/dy/article/KIBO47EN0553AWGJ.html?spss=adap\\_pc](https://m.163.com/dy/article/KIBO47EN0553AWGJ.html?spss=adap_pc)
175. <https://www.ilna.ir/Section-economy-4/1419608-will-wakhan-corridor-deliver-iranian-gas-to-china>
176. <https://thekabultimes.com/amp/afghanistan-eyes-transformation-into-regional-hub-via-iran-china-europe-railway-corridor/>
177. [https://web.archive.web.wayback.bac-lac.canada.ca/web/20060913000000/http://en.wikipedia.org:80/wiki/Trans-Asian\\_Railway](https://web.archive.web.wayback.bac-lac.canada.ca/web/20060913000000/http://en.wikipedia.org:80/wiki/Trans-Asian_Railway)
178. <http://landbridge.com/landbridgetransunion/2017-02-23/42889.html>
179. [https://web.archive.web.wayback.bac-lac.canada.ca/web/20060913000000/http://en.wikipedia.org:80/wiki/Trans-Asian\\_Railway](https://web.archive.web.wayback.bac-lac.canada.ca/web/20060913000000/http://en.wikipedia.org:80/wiki/Trans-Asian_Railway)
180. <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Fuel-Smuggling->



Out-Of-Iran-Is-Thriving.html

181. <https://zoomnews.info/en/76290/>
182. [https://www.linkedin.com/posts/sepehr-shoeibi\\_logistics-supplychain-import-activity-7380243575915098112-YL0K](https://www.linkedin.com/posts/sepehr-shoeibi_logistics-supplychain-import-activity-7380243575915098112-YL0K)
183. <https://newsable.asianetnews.com/world/illicit-trade-costs-pakistan-rs-3-4-trillion-annually-report-shk/articleshow-hymuxqz>
184. <https://8am.media/eng/from-torkham-to-chabahar-the-talibans-new-trade-route-and-the-concerns-of-afghanistans-traders/#%5C%22>
185. <https://www.duranddispatch.com/p/encircled-and-entangled-what-the-iran-war-means-for-afghanistan-and-pakistan>
186. <https://thediplomat.com/2026/03/caught-between-pakistan-and-the-iran-war-what-comes-next-for-afghanistan/>
187. <https://iais.uz/en/outputnew/afganistan-v-usloviyah-novogo-krizisa-i-ego-vliyanie-na-tsentralnuyu-aziyu>
188. <https://www.duranddispatch.com/p/encircled-and-entangled-what-the-iran-war-means-for-afghanistan-and-pakistan>
189. <https://thediplomat.com/2026/03/caught-between-pakistan-and-the-iran-war-what-comes-next-for-afghanistan/>
190. <https://www.duranddispatch.com/p/encircled-and-entangled-what-the-iran-war-means-for-afghanistan-and-pakistan>
191. <https://thediplomat.com/2026/03/caught-between-pakistan-and-the-iran-war-what-comes-next-for-afghanistan/>
192. <https://thediplomat.com/2026/03/caught-between-pakistan-and-the-iran-war-what-comes-next-for-afghanistan/>
193. <https://sedayedarya.tv/2026/04/19/iran-seeks-to-increase-imports-from-afghanistan/>
194. <https://www.duranddispatch.com/p/encircled-and-entangled-what-the-iran-war-means-for-afghanistan-and-pakistan>



195. <https://thekabultimes.com/why-blocked-routes-no-longer-shackle-afghan-markets-2/>
196. <http://omidradio.com/en/2026/04/13/100000-tons-of-goods-transported-between-kabul-tehran-via-railway-in-one-month/>
197. <https://thekabultimes.com/trade-shipments-continue-through-khaf-herat-railway-normally-spokesman/>
198. <https://www.khaama.com/iran-opens-new-milak-border-route-to-boost-trade-with-afghanistan/?noamp=mobile>
199. <https://www.bakhtarnews.af/en/Dogharoon-Border-Area-on-Iran-Afghanistan-Border-Set-to-Become-International-Economic-Hub>
200. <http://omidradio.com/en/2026/04/13/100000-tons-of-goods-transported-between-kabul-tehran-via-railway-in-one-month/>
201. International Crisis Group. (2025). After the Aid Axe: Charting a Path to Self-reliance in Afghanistan (Asia Report No. 350).



تهران، خیابان طالقانی،  
نبش خیابان شهید موسوی (فرست)، پلاک ۱۷۵  
تلفن: ۰۲۱ ۸۵۷۳۰۰۰۰۰

ICCIMA.IR



مرکز پژوهش‌های اتاق ایران

