



ایران و افغانستان در زنجیره‌های ارزش

منطقه‌ای

ظرفیت‌های تجاری، پیوندهای تولیدی و الزامات دسترسی به

بازارهای ثالث





معاونت مطالعات اقتصادی و آینده پژوهی

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران

ایران و افغانستان در زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای

ظرفیت‌های تجاری، پیوندهای تولیدی و الزامات دسترسی به بازارهای ثالث

تهیه کننده: مریم کاظمی فرمتهور

از طریق پست الکترونیکی زیر می‌توانید پیشنهادهای و نظرات اصلاحی خود را به واحد
مربوطه منعکس نمایید:

economic_research@tccim.ir

مواضع این گزارش، الزاماً مواضع اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران نیست.

استفاده از مطالب این گزارش با ذکر منبع بلامانع است.

مهر ماه ۱۴۰۵



فهرست مطالب

فهرست مطالب.....	۳
خلاصه مدیریتی.....	۵
مقدمه.....	۷
۱- نگاهی به نمای کلی کشور افغانستان؛ بررسی داده محور	۱۰
۱-۱- اندازه بازار افغانستان.....	۱۱
۱-۲- ساختار تولید افغانستان.....	۱۲
۲- وضعیت تجارت خارجی افغانستان	۱۷
۲-۱- تجارت خارجی کل.....	۱۸
۲-۱-۱- ساختار صادرات	۱۹
۲-۱-۲- ساختار واردات	۲۰
۲-۱-۳- شرکای اصلی در واردات و صادرات	۲۲
۳- وضعیت تجارت دوجانبه ایران و افغانستان	۲۴
۳-۱- بازارهای افغانستان برای ایران	۲۴
۳-۲- بازارهای ایران برای افغانستان	۲۶
۴- کریدورهای بین‌المللی عبوری از ایران و افغانستان	۲۸
۴-۱- مسیر افغانستان-زرنج-میلک-ایران-چابهار-هند	۳۰
۴-۱-۱- بازار هند و ظرفیت اتصال صادرات افغانستان از طریق ایران	۳۰
۴-۱-۲- بررسی موقعیت تجارت سه‌جانبه	۳۱
۴-۲- مسیر ریلی خواف-هرات	۳۲
۴-۳- مسیر ماهیروود-ابونصر فراهی	۳۲
۴-۴- مسیر دوغارون-اسلام قلعه- هرات	۳۳
۴-۵- از کریدورهای ترانزیتی تا زنجیره‌های ارزش سه‌جانبه: شناسایی بازارهای ثالث	۳۶
۴-۵-۱- روش احصای کالاهای مستعد شکل‌گیری زنجیره ارزش افغانستان-ایران-بازار ثالث.....	۳۷
۴-۵-۲- کشمش؛ گزینه آماده زنجیره برای بازار ثالث	۳۸
۴-۵-۳- لوبیا قرمز؛ کالای دارای ظرفیت مناسب (برای عبور از خام‌فروشی به فرآوری).....	۴۰

- ۴-۵-۴- کنجد؛ حلقه‌ای کوچک در زنجیره با بازار ثالث مشخص ۴۰
- ۴-۵-۵- پنبه؛ اولویت با تأمین صنایع ایران (سپس بازار ثالث) ۴۱
- ۴-۵-۶- منگنز؛ مناسب برای جایگزینی واردات ۴۲
- ۴-۵-۷- روش احصای کالاهای مستعد شکل‌گیری زنجیره ارزش ایران- افغانستان- بازار ثالث ۴۳
- ۴-۶- عبور از تسهیل مرزی به خلق یکپارچگی در زنجیره ارزش: اولویت‌های اجرایی ایران و افغانستان ۵۳
- ۴-۶-۱- مناطق آزاد؛ حلقه عملیاتی اتصال زنجیره ارزش به کریدور ۵۷
- ۴-۶-۲- دیپلماسی اقتصادی؛ واسطه میان تسهیل تجارت دوجانبه و تشکیل زنجیره‌های سه‌جانبه ۵۹
- ۵- جمع بندی و توصیه سیاستی ۶۵
- ۶- منابع ۶۹

خلاصه مدیریتی

ایران بزرگ‌ترین تأمین‌کننده بازار افغانستان است؛ اما مسئله راهبردی، چگونگی تبدیل این جایگاه به سهمی پایدار از ارزش افزوده تولید، فرآوری و دسترسی به بازارهای ثالث است. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که تعمیق روابط اقتصادی دو کشور، در کنار حفظ و گسترش صادرات، مستلزم پیوند میان ظرفیت عرضه مواد اولیه افغانستان، توان تولیدی و تجاری ایران و تقاضای بازارهای منطقه است. در این چارچوب، قابلیت سازمان‌دهی این پیوند، مبنای بهره‌برداری اقتصادی از موقعیت تجاری و کریدوری دو کشور قرار می‌گیرد.

در سال آماری ۲۰۲۶-۲۰۲۵، واردات افغانستان از ایران به حدود ۳۶۷ میلیارد دلار، معادل ۲۷.۳ درصد از کل واردات این کشور رسیده است. در مقابل، صادرات افغانستان به ایران حدود ۵۲.۱۶ میلیون دلار بوده است. این عدم‌تقارن، غلبه نقش تأمین‌کنندگی ایران را نشان می‌دهد. باین‌حال، افزایش سهم ایران در قطعات خودرو و کاهش آن در گازوئیل و بنزین، بیانگر تفاوت موقعیت رقابتی کشور در بازارهای کالایی است. بنابراین، ارزیابی پایداری این جایگاه، مستلزم بررسی ترکیب تجارت و تحولات سهم بازار در سطح کالا و رقیب است.

بر این اساس، پیشنهاد پژوهش، سازمان‌دهی زنجیره‌های منتخب در چارچوب قراردادی مشخص میان تأمین‌کننده افغانستانی، واحد فرآوری ایرانی، ارائه‌دهنده خدمات لجستیکی و خریدار بازار ثالث، پیش از ورود ماده اولیه است. در این الگو، بخش خصوصی مسئولیت تأمین، تولید و فروش را بر عهده دارد؛ دولت از طریق دیپلماسی اقتصادی، پیگیر رفع موانع فرامرزی است؛ و اتاق‌های بازرگانی، زمینه شناسایی شرکای معتبر و تشکیل کنسرسیوم‌ها را فراهم می‌سازند. حاصل این رویکرد برای تصمیم‌گیران، تشخیص بازارهای نیازمند حفظ موقعیت، اولویت‌های همکاری تولیدی و الزامات اجرایی پیش از تعهد سرمایه است. معیار این تشخیص نیز سهم دریافتی و قدرت حفظ این سهم توسط بنگاه ایرانی از زنجیره ارزش افزوده خواهد بود.

Executive Summary

Iran is the largest supplier to the Afghan market; however, the strategic issue is how to transform this position into a sustainable share of the value added generated through production, processing, and access to third-country markets. The findings of the study indicate that deepening economic relations between the two countries, alongside maintaining and expanding exports, requires linking Afghanistan's capacity to supply raw materials with Iran's production and commercial capabilities and the demand of regional markets. Within this framework, the ability to organize such linkages becomes the basis for economically leveraging the two countries' trade and corridor positions.

In the 2025–2026 statistical year, Afghanistan's imports from Iran reached approximately \$3.67 billion, equivalent to 27.3 percent of the country's total imports. By contrast, Afghanistan's exports to Iran amounted to approximately \$52.16 million. This asymmetry demonstrates the predominance of Iran's role as a supplier. However, the increase in Iran's share of the automotive parts market and the decline in its share of diesel and gasoline indicate differences in the country's competitive position across commodity markets. Therefore, assessing the sustainability of this position requires examining the composition of trade and changes in market share at the level of individual products and competitors.

Accordingly, the study proposes organizing selected value chains within a clearly defined contractual framework among the Afghan supplier, the Iranian processing unit, the logistics service provider, and the buyer in the third-country market before the raw material enters the process. Under this model, the private sector assumes responsibility for supply, production, and sales; the government, through economic diplomacy, pursues the removal of cross-border barriers; and chambers of commerce facilitate the identification of reliable partners and the formation of consortia. For decision-makers, the outcome of this approach is the identification of markets in which existing positions need to be preserved, priorities for production cooperation, and the operational requirements that must be addressed before capital is committed. The criterion for this assessment will be the share of value added captured by the Iranian firm and its ability to retain that share within the value chain.

جایگاه یک کشور در تجارت منطقه‌ای، علاوه بر میزان صادرات و موقعیت آن در مسیر جابه‌جایی کالا، به نقش او در سازمان‌دهی تولید، فرآوری و دسترسی به بازار بستگی دارد. از این منظر، بررسی روابط اقتصادی ایران و افغانستان با پرسشی فراتر از امکان افزایش مبادلات دوجانبه روبه‌رو است؛ که ایران چگونه می‌تواند موقعیت خود را در تأمین بازار و اتصال تجاری افغانستان، به مشارکت پایدار در زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای تبدیل کند؟ پاسخ به این پرسش مستلزم بررسی هم‌زمان ساختار تقاضا در افغانستان، ظرفیت عرضه کالا و مواد اولیه این کشور، توان تولیدی و تجاری ایران و ترتیبات نهادی حاکم بر دسترسی به بازارهای ثالث است. این مجموعه، چارچوب تحلیلی پژوهش حاضر را تشکیل می‌دهد.

بررسی افغانستان در این چارچوب، به تفکیک میان اندازه جمعیتی بازار و ظرفیت تقاضای مؤثر آن نیاز دارد. در این تفکیک، تبیین می‌شود که محدودیت درآمد سرانه، گستردگی فقر و تحولات تولید پس از سال ۲۰۲۱، ارزیابی فرصت‌های تجاری صرفاً بر مبنای جمعیت یا مجاورت جغرافیایی را ناکافی می‌سازد. در همین حال، ترکیب واردات و صادرات افغانستان نشان می‌دهد که این کشور در روابط اقتصادی با ایران، هم‌زمان می‌تواند بازار کالا و نهاده، عرضه‌کننده برخی مواد اولیه و شریک بالقوه فعالیت‌های فرآوری و صادراتی باشد. از این‌رو، به‌منظور شناسایی فرصت‌ها، به بررسی رابطه میان نیاز وارداتی، ظرفیت تولید و امکان اتصال آن‌ها به شبکه‌های تجاری منطقه پرداخته‌ایم.

اهمیت این رویکرد در تغییرات ساختار تجارت دو کشور آشکار می‌شود. تقویت جایگاه ایران در مجموع واردات افغانستان، با نوسانات یکسانی در بازارهای کالایی همراه نبوده است. در برخی اقلام، افزایش صادرات با گسترش سهم بازار همراه شده و در برخی دیگر، رشد تقاضای افغانستان به افزایش حضور رقبا انجامیده است. در طرف مقابل هم، جریان محدود صادرات افغانستان به ایران این پرسش را مطرح می‌کند؛ که کدام اقلام می‌توانند با ظرفیت‌های تولیدی و صادراتی ایران پیوند برقرار کنند؟ بنابراین، گزارش به بررسی تجارت دوجانبه از ارقام تجمیعی به سطح کالا، حلقه تولید و بازار مقصد امتداد یافته است.

پژوهش حاضر برای پاسخ به این مسئله، ابتدا ساختار اقتصادی و تجاری افغانستان و موقعیت ایران در آن را بررسی می‌کند. سپس کارکرد مسیرهای مشترک را در ارتباط با جریان کالا و دسترسی به بازارهای ثالث تحلیل کرده و ضمن تطبیق ارقام صادراتی منتخب افغانستان با ظرفیت‌های تولید، واردات و صادرات ایران، زمینه‌های بالقوه همکاری زنجیره‌ای را شناسایی می‌کند. باید توجه داشت که این تطبیق، روشی برای غربالگری فرصت‌ها بوده و به‌خودی‌خود، وقوع فرآوری مشترک یا توجیه اقتصادی یک پروژه مشخص را اثبات نمی‌کند؛ و احراز آن‌ها به اطلاعات بنگاهی، مشخصات فنی کالا، هزینه‌های عملیاتی و قابلیت رهگیری محموله نیاز دارد.

بر این مبنا، مسئله محوری گزارش، نحوه اتصال ظرفیت‌های موجود به یک سازوکار اقتصادی قابل اجرا می‌باشد. در این بررسی، قواعد مبدأ، ورود موقت، استانداردها و قرنطینه، خدمات لجستیکی، تأمین مالی و قرارداد فروش اجزای تعیین‌کننده امکان شکل‌گیری زنجیره هستند. هدف نهایی مطالعه حاضر، فراهم کردن مبنایی برای تصمیم‌گیری بخش خصوصی و جهت‌دهی به دیپلماسی اقتصادی است. به‌گونه‌ای که انتخاب کالا، بازار، مسیر و نوع سرمایه‌گذاری در ارتباط با یکدیگر انجام شود؛ و ظرفیت کریدوری در قالب فعالیت تولیدی، خدمات تجاری و ارزش افزوده قابل تحقق معنا پیدا کند.

روسیه



ازبکستان

تاجیکستان

چین

ترکمنستان

افغانستان

ایران



پاکستان

هند

بندر چابهار

بندر کراچی



۱- نگاهی به نمای کلی کشور افغانستان؛ بررسی داده محور

بررسی موقعیت تجاری کشور افغانستان در همسایگی با ایران، از ابعاد مختلف جغرافیایی، سیاسی و اقتصادی برای کشور اهمیت دارد؛ چرا که قرارگرفتن افغانستان میان آسیای مرکزی، آسیای جنوبی و فلات ایران، در نگاه نخست می‌تواند مزیت ترانزیتی تجاری برای ایران تلقی شود. البته نتیجه نگاه واقع بینانه به این مزیت ترانزیتی، حاکی از آن است؛ که دسترسی افغانستان به تجارت دریایی، تا حدود زیادی به عملکرد مرزهای زمینی، توافق‌های ترانزیتی، کیفیت جاده و راه‌آهن، زمان توقف کامیون‌ها، قابلیت پیش‌بینی عوارض و روابط سیاسی با کشورهای عبوری وابسته است.

افغانستان کشوری محصور در خشکی با مساحت سطحی ۶۵۲,۸۶۴ کیلومترمربع است. این کشور با ایران، پاکستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان و چین مرز مشترک دارد؛ و از نظر طبقه‌بندی جغرافیایی سازمان ملل در آسیای جنوبی قرار می‌گیرد. اهمیت افغانستان برای ایران، از سه مسیر مرزهای شرقی ایران (برای تأمین بازار غرب و مرکز افغانستان)، اتصال افغانستان به بنادر جنوبی ایران (به‌ویژه چابهار و بندرعباس) و استفاده از شبکه ایران (برای اتصال افغانستان به ترکیه، قفقاز و بازارهای دریایی) ناشی می‌شود. این نکته، اهمیتی فراتر از فروش مستقیم کالا در بازار افغانستان، برای ایران ایجاد نموده است.

دلیل این نوع نگاه به بازار فروش مستقیم کالا در افغانستان، نرخ فقر نزدیک به نیمی از جمعیت بیش از ۴۰ میلیون نفری این کشور است؛ چرا که سهم بالایی جمعیت زیر ۱۵ سال، نسبت وابستگی سنی بالا، سطح پایین GDP سرانه، میان اندازه جمعیتی بازار و تقاضای مؤثر فاصله ایجاد می‌کند. از این رو، مزیت صادراتی ایران در تجارت با این کشور، به عملکرد شبکه عمده‌فروشی، انبارداری، توزیع استانی، کیفیت راه‌ها و هزینه رساندن کالا از هرات، فراه یا نیمروز به بازارهای مرکز و غرب افغانستان بستگی دارد. (ارتباط زمینی ایران و افغانستان در درجه نخست از سه گذرگاه **دوغارون، ماهیرود و میلک** برقرار می‌شود.) در سمت افغانستان، این گذرگاه‌ها به‌ترتیب با اسلام‌قلعه، ابونصر فراهی و زرنج مرتبط هستند؛ و سه محور متفاوت دسترسی به غرب، جنوب‌غرب و مرکز افغانستان را تشکیل می‌دهند. بنابراین، آمار تجارت و وضعیت اقتصاد داخلی این کشور

را متناسب با نیاز بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی و مسیرهای تجاری اطراف دوکشور و امکان ادغام در زنجیره ارزش این مسیرها مورد بررسی قرار داده‌ایم.^۱

۱-۱- اندازه بازار افغانستان

تعیین اندازه بازار افغانستان با یک مسأله بنیادی آماری مواجه است؛ و این کشور تاکنون سرشماری کامل جمعیت نداشته است. سرشماری سال ۱۹۷۹، پس از پوشش حدود دوسوم از این کشور، پیش از تکمیل متوقف شد. کوشش‌های بعدی نیز به دلیل ناامنی، ضعف نهادی و محدودیت دسترسی به همه مناطق، نتوانست به سرشماری کاملی منتهی شود. ازاین‌رو، ارقام کنونی جمعیت افغانستان حاصل برآوردهای جمعیتی، نمونه‌گیری، تصاویر ماهواره‌ای و مدل‌های جمعیت‌شناختی هستند.

جدول ۱- شاخص‌های جمعیتی افغانستان

گردآوری آمار جمعیت	رقم	واحد	سال	منبع
برآورد جمعیت کل	۳۶.۴	میلیون نفر	۱۴۰۴ خورشیدی (۲۰۲۵)	سازمان ملی احصائیه و معلومات افغانستان (NSIA)
برآورد میانه جمعیت کل	۴۳.۸	میلیون نفر	۲۰۲۵	سازمان ملل (UN) و بانک جهانی (World Bank)
نسبت جمعیت زیر ۱۵ سال به کل جمعیت	۴۲.۶	درصد از کل جمعیت	۲۰۲۵	بانک جهانی
رشد جمعیت سالانه	۲.۸	درصد	۲۰۲۵	بانک جهانی
نسبت جمعیت شهری به کل جمعیت	۴۵.۵	درصد از کل جمعیت	۲۰۲۵	بانک جهانی
جمعیت روستایی به کل جمعیت	۴۷.۶	درصد از کل جمعیت	۲۰۲۵	بانک جهانی

^۱ لازم به ذکر است با توجه به محدودیت جدی در شفافیت آمار در افغانستان، از میان منابع داده که عمدتاً نیز اعداد متناقضی ارائه می‌کنند، از معتبرترین منبع بهره خواهیم برد؛ و به همین ترتیب، با نظر به همین آمار متناقض و بررسی نوع گردآوری داده را برای هر بخش توضیح خواهیم داد.

همان طور که در جدول شماره ۱ مشاهده می شود، برآورد سازمان ملل از جمعیت افغانستان، حدود ۲۰.۴۵ درصد بیش از برآورد NSIA است. در این گزارش ها، برآورد NSIA به عنوان **برآورد ملی** و رقم سازمان ملل به عنوان **برآورد بین المللی** قابل مقایسه مطرح می شوند. این اختلاف چند میلیونی عمدتاً از **جمعیت پایه متفاوت، فرضیات متفاوت درباره میزان زاد و ولد و مرگ و میر، و مخصوصاً مهاجرت و بازگشت مهاجران** ناشی می شود. این اختلاف صرفاً موضوعی جمعیت شناختی نیست؛ بلکه مستقیماً بر برآورد اندازه بازار، GDP سرانه، مصرف سرانه، واردات سرانه، تعداد فقرا و ظرفیت تقاضای داخلی اثر می گذارد. بنابراین، ارائه یک رقم واحد به عنوان جمعیت قطعی افغانستان از نظر روش شناختی قابل دفاع نیست.

بر پایه برآورد جمعیتی سازمان ملل، ۴۲.۶ درصد جمعیت افغانستان در سال، ۲۰۲۵ کمتر از ۱۵ سال سن داشته اند. نسبت وابستگی سنی نیز ۸۱.۷۷ نفر به ازای هر ۱۰۰ نفر در سن کار بوده است. (این نسبت یک شاخص جمعیت شناختی بوده و نباید با نرخ وابستگی اقتصادی یا نسبت افراد بدون درآمد اشتباه گرفته شود). با این حال، طبق آمار موجود، ظرفیت بالقوه درآمدزایی جمعیت در مقایسه با تعداد مصرف کنندگان وابسته محدود است.

علت های محدودیت مصرف کنندگان را می توان در شاخص هایی چون فقر جست. آخرین برآورد رسمی بانک جهانی فقر مبتنی بر پیمایش کامل خانوار، مربوط به پیمایش درآمد، هزینه و نیروی کار ۲۰۱۹-۲۰۲۰ است؛ که **نرخ فقر را بر اساس خط فقر ملی، ۴۷.۱ درصد** گزارش می کند. بنابراین، با وجود نرخ فقر در حدود نیمی از جمعیت، نمی توان بازار صادراتی را کل جمعیت این کشور در نظر گرفت؛ و توسعه تجارت با کشور افغانستان، منوط به بررسی طیفی از ابعاد دیگر، از جمله متغیرهای سیاسی، تولید این کشور، امکان تولید مشترک و ادغام در زنجیره ارزش کالاهای نهایی عبوری دو کشور، بهره گیری از فرصت های کریدوری دو کشور و سایر متغیرهای گسترش تجارت در کالاهای ضروری مصرفی جستجو کرد.

۲-۱- ساختار تولید افغانستان

ارزیابی تولید در افغانستان با یک محدودیت اساسی آغاز می‌شود: پس از تغییر حکومت در آگوست ۲۰۲۱، انتشار منظم و عمومی حساب‌های ملی افغانستان مختل شده است. داده‌های جدول شماره ۲ تولید ناخالص داخلی افغانستان را با توجه به آمار بانک جهانی ارائه می‌کند؛ که در آخرین گزارش خود، داده‌های تا سال ۲۰۲۴ را به NSIA و نهادهای اقتصادی افغانستان منتسب کرده و مقدار سال ۲۰۲۵ را برآورد کارشناسان بانک جهانی می‌داند. بنابراین امکان تفسیر ارقام پس از ۲۰۲۱، مشابه تفسیر با میزان قطعیت موجود در داده‌های پیش از تغییر حکومت، وجود نخواهد داشت.

جدول ۲- تولید ناخالص داخلی افغانستان

سال	۲۰۱۶	۲۰۱۷	۲۰۱۸	۲۰۱۹	۲۰۲۰	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۳	۲۰۲۴
GDP (میلیارد دلار)	۱۸.۱۱	۱۸.۷۵	۱۸.۰۵	۱۸.۷۹	۱۹.۹۵	۱۴.۲۵	۱۴.۴۹	۱۷.۱۵	۱۷.۷۷
GDP سرانه (دلار)	۵۲۲	۵۲۵	۴۹۱	۴۹۶	۵۱۰	۳۵۶	۳۵۷	۴۱۳	۴۱۶
GDP رشد (درصد)	۲.۲۶	۲.۶۴	۱.۱۸	۳.۹۱	-۲.۳۵	-۲۰.۷۳	-۶.۲۴	۲.۲۶	۱.۸۷

منبع: داده بانک جهانی

مسئله بعدی در احصاء آمار تولید و درآمد ملی افغانستان، عدم وجود انطباق تقویمی است؛ چرا که سال مالی افغانستان در ادوار مختلف، مبنای متفاوتی دارد. از سال ۲۰۱۳، سال مالی عموماً از ۲۲ دسامبر تا ۲۱ دسامبر سال بعد امتداد دارد؛ و به تقویم میلادی نزدیک شده است. در نتیجه، به اعلام صندوق بین‌المللی پول، سال مالی ۲۰۲۵ در گزارش World Bank با سال تجاری ۲۰۲۵ در Trade Map یا UN Comtrade کاملاً یکسان نیست.

همچنین، جداول IMF درباره افغانستان، صریحاً GDP را بدون احتساب اقتصاد مواد مخدر معرفی می‌کنند. گزارش ۲۰۲۶ توسعه افغانستان این قید را در جدول اصلی تکرار نکرده است؛ بنابراین در این گزارش نیز هیچ برآوردی از تولید تریاک به GDP رسمی اضافه نمی‌شود؛ و GDP صرفاً به معنای تولید ثبت‌شده در حساب‌های ملی خواهد بود. در این پژوهش، به منظور ایجاد امکان مقایسه میان آمار بین‌المللی و آمار دولت افغانستان، در رصد آمار تولید سرانه داخلی، همانطور که در جدول شماره ۳ آمده است، از داده‌های سازمان ملی احصائیه و معلومات افغانستان بهره برده‌ایم.

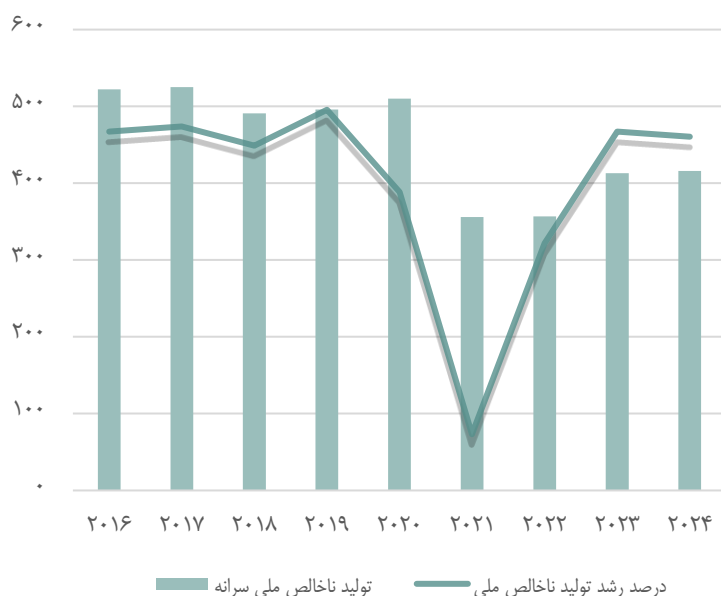
جدول ۳- تولید ناخالص داخلی سرانه افغانستان

سال	۱۳۹۸	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱	۱۴۰۲	۱۴۰۳
سال	۲۰۱۹-۲۰	۲۰۲۰-۲۱	۲۰۲۱-۲۲	۲۰۲۲-۲۳	۲۰۲۳-۲۴	۲۰۲۴-۲۵
GDP	۱۹.۲۶	۱۹.۹۵	۱۴.۲۶	۱۴.۴۹	۱۷.۲۳	۱۷.۷۷
GDP سرانه	۵۹۸	۶۰۷	۴۲۵	۴۲۳	۴۹۳	۴۹۸

منبع: سازمان ملی احصائیه و معلومات افغانستان

بررسی داده‌های تولید اقتصاد افغانستان، بیانگر وجود نوسان اقتصادی در محدوده‌ای نسبتاً ثابت تا پیش از سال ۲۰۲۱ می‌باشد؛ چرا که علیرغم رسیدن تولید ناخالص داخلی از ۱۸.۱۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۶ به ۱۹.۹۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۰، شاهد رشدی ضعیف و پرنوسان بوده‌ایم. (کاهش رشد ۳.۹۱ درصدی در ۲۰۱۹ به رشد ۲.۳۵- درصدی در ۲۰۲۰)

نمودار ۱- درصد رشد تولید ناخالص داخلی افغانستان و تولید ناخالص داخلی سرانه



منبع: داده بانک جهانی

در نمودار شماره ۱، امکان مشاهده و مقایسه درصد رشد تولید ناخالص داخلی با مقدار تولید ناخالص داخلی سرانه فراهم گردیده است؛ کاهش حدود ۱۸.۴ واحد درصدی رشد GDP در سال ۲۰۲۱، هم‌زمان با آغاز حکومت طالبان و تغییر شرایط سیاسی، موجبات کاهش ۲۸.۶ درصدی GDP اسمی را ایجاد کرده و تولید سرانه را از ۵۱۰ دلار به ۳۵۶ دلار تنزل داد. اثرات این شوک، در تداوم رشد منفی

تا سال ۲۰۲۲ قابل توجیه است؛ چرا که باید توجه داشت افزایش GDP اسمی به ۱۷.۷۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۴ نیز نباید با بازیابی تولید اشتباه گرفته شود؛ زیرا رشد واقعی سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴ تنها ۲.۲۶ و ۱.۸۷ درصد بوده و تولید سرانه ۴۱۶

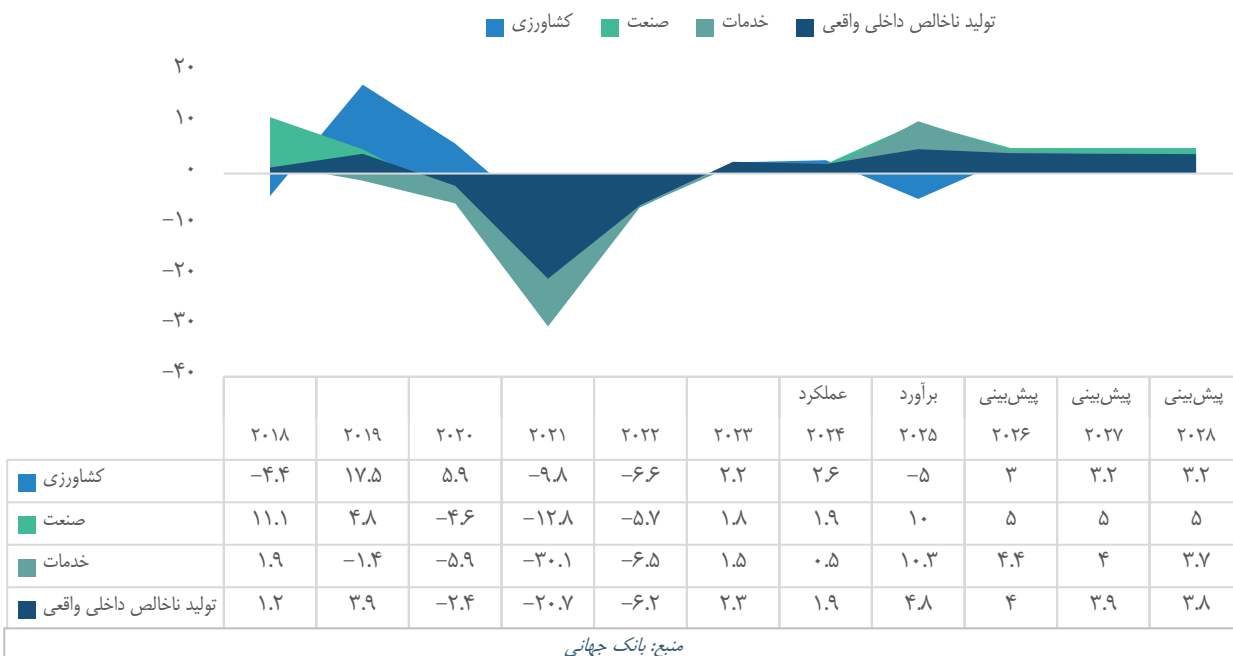
دلاری همچنان حدود ۱۸ درصد پایین‌تر از سال ۲۰۲۰ است. بنابراین، تولید در اقتصاد افغانستان تا پایان ۲۰۲۴ با مؤلفه‌های رشد کم‌شتاب، افزایش جمعیت و کاهش محسوس تولید سرانه همراه است.

از منظر سیاست تولیدی، این وضعیت الزاماً بیانگر فقدان ظرفیت تولید در این کشور نیست؛ چرا که بخش بزرگی از ظرفیت‌های افغانستان به دلیل کمبود سرمایه‌گذاری، انرژی، ماشین‌آلات، زیرساخت حمل‌ونقل و دسترسی پایدار به بازار، هنوز محقق نشده است. بنابراین، گزارش حاضر گام را فراتر از توصیف موقعیت تجارت با این کشور گذاشته و در جستجوی راهکارهای توسعه تجارت از طریق ادغام در زنجیره ارزش ذیل کریدورهای مشترک، به بررسی ظرفیت‌های اولیه در افغانستان، امکان توسعه این ظرفیت‌ها و صادرات مجدد از طریق ایران می‌پردازد؛ فرض اولیه گزارش، وجود ظرفیت‌های بالقوه در حوزه‌های کشاورزی و باغداری، صنایع فرآوری مواد غذایی، گیاهان دارویی، دامداری و نساجی‌های متکی بر مواد اولیه داخلی است. ظرفیت‌هایی که با سرمایه‌گذاری نسبتاً محدودتر و اشتغال‌زایی سریع‌تر قابلیت توسعه دارند. در مقابل، استخراج و فرآوری مواد معدنی، انرژی، صنایع ساختمانی و شبکه‌های لجستیکی به سرمایه‌گذاری سنگین‌تر، افق بلندمدت‌تر و چارچوب نهادی مطمئن‌تری نیاز دارند.

بنابراین، جدول GDP به‌تنهایی برای اثبات این فرصت‌ها کافی نیست. در گام بعدی، سهم و رشد ارزش افزوده کشاورزی، صنعت و خدمات، سرمایه‌گذاری ثابت، بهره‌وری، اشتغال، ظرفیت‌های بلااستفاده، ترکیب صادرات در سطح HS6 و وابستگی وارداتی هر بخش بررسی می‌شود؛ که بدین ترتیب تفکیک ظرفیت‌های گسترش تولید یا تجارت از طریق مشارکت با افغانستان محقق گردد.

ابتدا به منظور شناسایی بخش‌های مبنایی توسعه تولید، تجارت و سرمایه‌گذاری در افغانستان، دو مفهوم متفاوت نرخ رشد هر بخش (نمودار شماره ۲) و سپس سهم همان بخش در رشد کل تولید ناخالص داخلی واقعی (جدول شماره ۴) را تفکیک نموده‌ایم. چرا که بالا بودن نرخ رشد یک بخش الزاماً به معنای نقش تعیین‌کننده آن در رشد اقتصاد نیست؛ و میزان اثرگذاری هر بخش علاوه بر نرخ رشد، به مقدار و سهم آن بخش در ساختار اقتصاد بستگی دارد.

نمودار ۲- مقایسه تولید ناخالص داخلی واقعی افغانستان با رشد هر بخش



این ایجاد تمایز، از آن حیث حائز اهمیت است که موجبات انتخاب بخش‌های دارای ظرفیت تولید و ارزش افزوده را در تمرکز بر کالاها و کریدورها فراهم می‌نماید.

جدول ۴- سهم بخش‌های اقتصادی در رشد تولید ناخالص داخلی واقعی (درصد)

سال مالی	۲۰۱۸	۲۰۱۹	۲۰۲۰	۲۰۲۱	۲۰۲۲	۲۰۲۳	۲۰۲۴ عملکرد	۲۰۲۵ برآورد	۲۰۲۶ پیش‌بینی	۲۰۲۷ پیش‌بینی	۲۰۲۸ پیش‌بینی
کشاورزی	-۱.۲	۴.۵	۱.۷	-۳.۱	-۲.۴	۰.۸	۱	-۱.۸	۱	۱	۱
صنعت	۱.۳	۰.۶	-۰.۶	-۱.۷	-۰.۸	۰.۳	۰.۳	۱.۴	۰.۸	۰.۸	۰.۸
خدمات	۱.۱	-۰.۸	-۳.۱	-۱۵.۲	-۲.۹	۰.۷	۰.۲	۴.۵	۲.۰	۱.۹	۱.۷
مالیات خالص بر تولید	۰	-۰.۵	-۰.۴	-۰.۷	-۰.۱	۰.۵	۰.۴	۰.۷	۰.۲	۰.۲	۰.۲

منبع: بانک جهانی

داده‌های بخش واقعی اقتصاد افغانستان، نشان دهنده عدم وجود یک مسیر با ثبات (حتی پیش از شوک ۲۰۲۱) هستند؛ بخش کشاورزی میان رشد ۴.۴- درصد در ۲۰۱۸ و رشد ۱۷.۵ درصدی در ۲۰۱۹ نوسان نموده است. بخش صنعت پس از رشد ۱۱.۱ درصدی در ۲۰۱۸، در ۲۰۲۰ به ۴.۶- درصد رسیده و خدمات نیز از ۱.۹ درصد به ۵.۹- درصد کاهش یافته است. در سال ۲۰۲۱، این ضعف‌ها نمودی از یک انقباض ساختاری ناشی از تغییر رژیم سیاسی هستند؛ و موجب کاهش ۲۰.۷ درصدی تولید واقعی شده‌اند. عامل اصلی این کاهش در تولید واقعی، ذیل بخش خدمات، با سهم ۱۵.۲- واحد درصدی، قابل پیگیری است. ادامه کاهش تولید به میزان ۶.۲- درصد در ۲۰۲۲ نیز با تضعیف فعالیت‌های خدماتی و تجاری و ایجاد تزلزل در پایه‌های کشاورزی و صنعتی، حاکی از آن است که شوک اولیه، به رکودی دوساله تبدیل شده است.

باید توجه داشت رشدهای ۲.۳ و ۱.۹ درصدی سال‌های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴، بیش از آنکه بیانگر بازسازی ساختاری باشند، به نوعی توقف روند نزولی به سوی سقوط در اقتصاد هستند؛ به‌ویژه آنکه در ۲۰۲۴، بخش کشاورزی یک واحد درصد از رشد ۱.۹ درصدی را تأمین کرده و سهم بخش‌های صنعت و خدمات به ترتیب فقط ۰.۳ و ۰.۲ واحد درصد بوده است. در برآورد ۲۰۲۵ نیز باوجود رشد ۴.۸ درصدی اقتصاد افغانستان، بخش کشاورزی ۵ درصد منقبض خواهد شد؛ و رشد عمدتاً بر بخش‌های خدمات و صنعت استوار خواهد بود. مرکز ثقل پژوهش حاضر نیز پیرو همین تحلیل از داده‌ها شکل می‌گیرد؛ چرا که نتایج این بررسی، مسأله اصلی افغانستان را کمبود منابع تولیدی احصاء نمی‌کند. داده‌ها حاکی از آن است که مسأله اصلی، شکاف میان ظرفیت بالقوه و تولید بالفعل است. بنابراین، ادامه بررسی به یافتن مواردی از محصولات کشاورزی، معدنی و صنعتی با سرمایه‌گذاری در فرآوری، انرژی، تأمین مالی و زیرساخت لجستیکی می‌پردازد؛ که می‌توانند از طریق کریدورهای موجود به بازارهای داخلی و خارجی متصل شوند. به منظور این بررسی، ابتدا وضعیت تجارت افغانستان در دو سطح تجارت با جهانی و تجارت با ایران با استفاده از آمار در کدهای تعرفه کالایی مشخص می‌گردد. سپس ظرفیتی که در این سطوح وجود دارد، با بخش‌های اقتصادی در رابطه تجاری کشورها (ذیل کریدورهای مورد نظر) تطبیق داده شده و نتایج را ارائه می‌نماید.

۲- وضعیت تجارت خارجی افغانستان

تحولات تجارت خارجی افغانستان در سال‌های اخیر، صرفاً محدود به تغییر در ارزش صادرات و واردات نمی‌شود. بررسی داده‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۶-۲۰۲۵ تجارت در بستر الگوی اتصال این کشور به اقتصاد منطقه، نشان می‌دهد که پس از شوک ۲۰۲۱، تجارت عمدتاً بر دو پایه گسترش سریع واردات و تعمیق وابستگی به تأمین خارجی در حوزه انرژی، غذا، مواد اولیه، قطعات و نهاده‌های واسطه‌ای، و تغییر در ترکیب و مقصد صادرات با کاهش وزن برخی جریان‌های مقطعی (نظیر زغال سنگ) و افزایش اهمیت محصولات کشاورزی و اقلام با ارزش واحد بالاتر، شکل گرفته است.

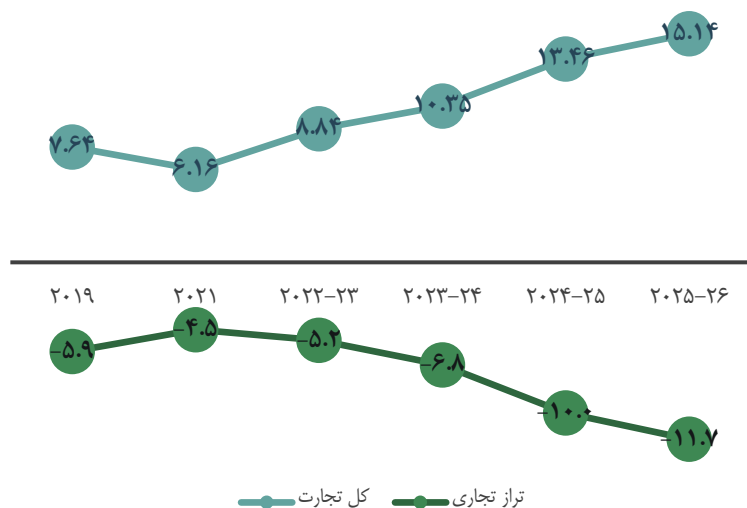
همچنین، وزن شرکای تجاری نیز در حال تغییر است. به‌طوری که مسیرهای تأمین افغانستان بیش از گذشته به ایران، چین، آسیای مرکزی و امارات متصل شده و الگوی سنتی وابستگی به برخی بازارها و مسیرهای پیشین در حال تغییر است. اهمیت این تحول برای ایران صرفاً در افزایش صادرات به افغانستان خلاصه نمی‌شود؛ مسئله اساسی، امکان قرار گرفتن ایران در چند حلقه از زنجیره ارزش است. نقش‌هایی که می‌تواند تحت عنوان تأمین‌کننده نهاده و انرژی، مقصد مواد اولیه افغانستان، مسیر ترانزیت، حلقه فرآوری و حتی بستر باصادرات به بازارهای ثالث مطرح شوند. از این منظر، ضروری است که بازار همسایه افغانستان، به‌عنوان بخشی از حلقه‌های در حال تغییر زنجیره‌های تأمین منطقه‌ای دیده شود. نگرشی که در آن، تشخیص کالاهای رو به رشد، تغییر سهم شرکا، جهت جریان‌های تجاری و مسیرهای قابل اتصال، می‌تواند یک تجارت صرفاً دوجانبه را به سوی شکل‌گیری یک مزیت منطقه‌ای پایدار برای بخش خصوصی ایران را سوق دهد.

۲-۱- تجارت خارجی کل

تجارت افغانستان در بازه زمانی مورد بررسی، از ۷۶۴ میلیارد دلار به ۱۵۱۴ میلیارد دلار رسیده است؛ اما این افزایش، عمدتاً ناشی از رشد واردات بوده است.

^۲ علت این نوع تقسیم‌بندی زمانی، تغییر در رویه ثبت آمار در کشور افغانستان پس از عهده‌دار شدن حکومت توسط طالبان است؛ چرا که پس از سال ۲۰۲۱، نوع تقویم سالانه ملی افغانستان، از تقویم میلادی به هجری شمسی تغییر کرده است؛ و از همین رو، در سایت اداره عمومی احصائیه و معلومات نیز، آمار سال‌های شمسی را همچنان تحت عنوان بازه بین دو سال میلادی در گزارشات انگلیسی خود منتشر نموده است.

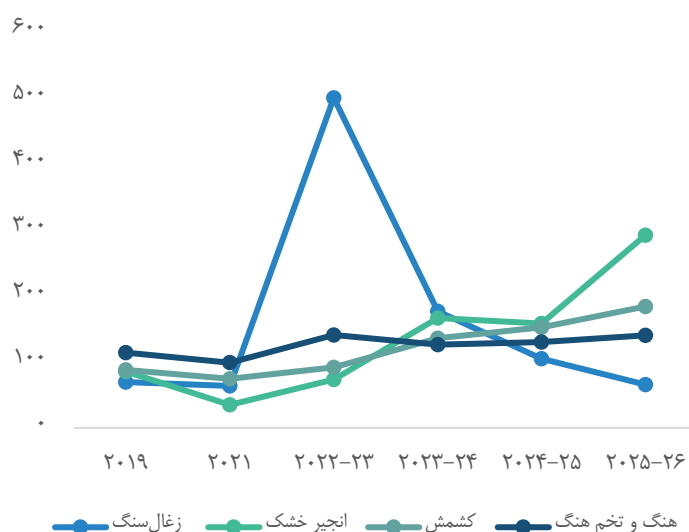
نمودار ۳- وضعیت تجارت افغانستان در صادرات و واردات



منبع: اداره ملی احصائیه و معلومات افغانستان

است؛ (نسبت واردات به صادرات در سال ۲۰۱۹ برابر ۷.۸۵ بوده است) رقمی که نشان می‌دهد ساختار تجارت افغانستان همچنان به شدت واردات محور است.

نمودار ۴- کالاهای مهم صادراتی افغانستان



منبع: اداره ملی احصائیه و معلومات افغانستان

بدین ترتیب، همان‌طور که در نمودار شماره ۳ مشاهده می‌شود، صادرات از ۰.۸۶ میلیارد دلار در ۲۰۱۹ به ۱.۷ میلیارد دلار در ۲۰۲۵-۲۰۲۶ رسیده است؛ اما واردات در همین دوره از ۶.۷ میلیارد دلار به ۱۳.۴ میلیارد دلار افزایش یافته است. به همین دلیل، کسری تراز تجاری افغانستان از ۵.۹ میلیارد دلار به ۱۱.۷- میلیارد دلار رسیده و نسبت واردات به صادرات در سال پایانی به ۷.۸۶ برابر بازگشته

۲-۱-۱- ساختار صادرات

صادرات افغانستان در این دوره، در اصل یک سبد سنتی صادراتی و متمرکز (از نظر کالایی) است. در سال ۲۰۲۵-۲۰۲۶، فقط ۱۰ قلم اول صادراتی معادل ۱.۰۵۹ میلیارد دلار از حجم صادرات (حدود ۶۲٪) افغانستان را به خود اختصاص داده‌اند؛ و نکته جالب توجه این است که سه قلم اول صادراتی

یعنی انجیر خشک، کشمش و هنگ و تخم هنگ^۳ (HS 13021220) یا همان گیاه دارویی آنغوزه و دانه آن) به تنهایی حدود ۳۶.۱٪ کل صادرات را پوشش می‌دهند.

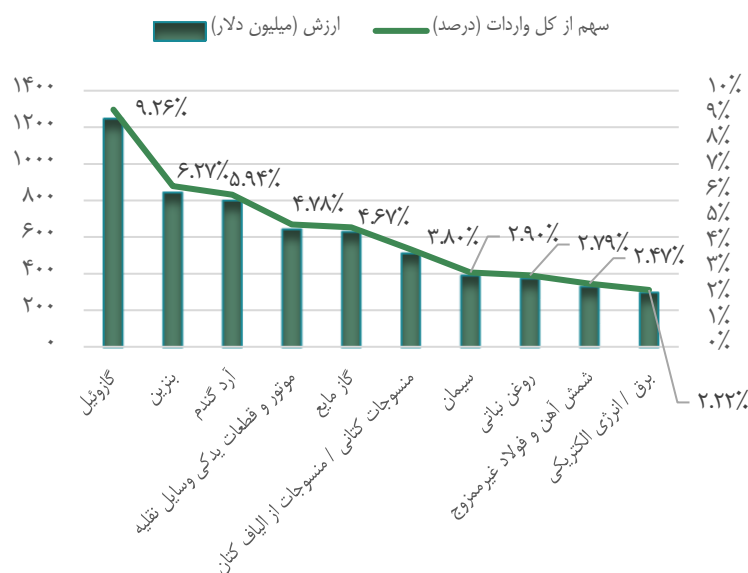
همانطور که در نمودار شماره ۴ ملاحظه می‌شود، از جمله کالاهای اول صادراتی و تاثیر آن‌ها بر حجم تجارت می‌توان به ذغال سنگ اشاره کرد؛ که از ۶۳۶ میلیون دلار در ۲۰۲۱ به ۵۰۰.۲ میلیون دلار در ۲۰۲۳-۲۰۲۲ رسیده است؛ البته این قلم صادراتی نیز در سال‌های آتی مرتباً کاهش یافته است. (در سال ۲۰۲۳-۲۰۲۴ به ۱۷۶.۸ میلیون دلار، در ۲۰۲۴-۲۰۲۵ به ۱۰۴.۸ میلیون دلار و ۲۰۲۵-۲۰۲۶ به ۶۵.۷ میلیون دلار رسیده است) در مقابل، محصولاتی مانند انجیر خشک و کشمش روند پایدارتر و صعودی‌تری دارند؛ انجیر خشک از ۸۵۶ میلیون دلار در ۲۰۱۹ به ۲۹۲.۱ میلیون دلار در ۲۰۲۵-۲۰۲۶ رسیده و کشمش نیز از ۸۸ میلیون دلار به ۱۸۴ میلیون دلار افزایش یافته است. معنای این تفسیر از داده‌ها، در نمودار بالا مشهود است؛ و صادرات افغانستان در انتهای دوره، دوباره به سمت محصولات کشاورزی، باغی و اقلام با ارزش واحد بالاتر بازگشته است.

۲-۱-۲- ساختار واردات

در سمت واردات، افغانستان با یک سبد بسیار بزرگ‌تر و متنوع‌تر روبه‌رو است؛ اما در سال‌های اخیر چند دسته کالایی اهمیت بسیار بیشتری یافته‌اند. در ۲۰۲۵-۲۶، ۱۰ قلم اول وارداتی حدود ۶۰.۵۷ میلیارد دلار بوده‌اند؛ که ۴۵.۱٪ کل واردات را تشکیل می‌دهند. همانطور که در نمودار شماره ۵ به تصویر درآمده است، در رأس این اقلام، گازوئیل (۱.۲۴۳ میلیارد دلار)، بنزین (۸۴۲ میلیون دلار)، آرد گندم (۷۹۸ میلیون دلار)، قطعات خودرو (۶۴۲ میلیون دلار)، گاز مایع طبیعی (۶۲۸ میلیون دلار) و منسوجات (۵۱۱ میلیون دلار) قرار دارند. این ترکیب نشان می‌دهد که واردات افغانستان تنها محدود به کالاهای مصرفی نیست؛ و انرژی، نهاده‌های واسطه‌ای، قطعات و مصالح، ستون‌های اصلی تقاضای وارداتی را می‌سازند.

³ Hing seeds

نمودار ۵- کالاهای مهم وارداتی افغانستان



منبع: اداره ملی احصائیه و معلومات افغانستان

میان ۱۰ قلم اول وارداتی افغانستان در بازه زمانی

سال ۱۴۰۴ هجری شمسی (۲۰۲۵-۲۰۲۶)، حدود

۲۲.۴٪ کل واردات افغانستان و تقریباً ۴۹.۷٪ از

ارزش ۱۰ قلم اول وارداتی، به چهار قلم اصلی

انرژی شامل گازوئیل، بنزین، گاز مایع طبیعی برق

اختصاص داشته است. (یعنی در مجموع ۳۰.۱۱

میلیارد دلار ارزش وارداتی) این نسبت نشان

می‌دهد که تحرکات واردات افغانستان بدون در

نظر گرفتن بازار انرژی عملاً قابل فهم نبوده و

بخش مهمی از نیاز تجاری این کشور در حوزه

سوخت و تأمین انرژی متمرکز شده است.

همان‌طور که در نمودار شماره ۶ ملاحظه

می‌شود، برخی اقلام وارداتی افغانستان، رشد

قابل توجهی در سال‌های اخیر داشته‌اند. این

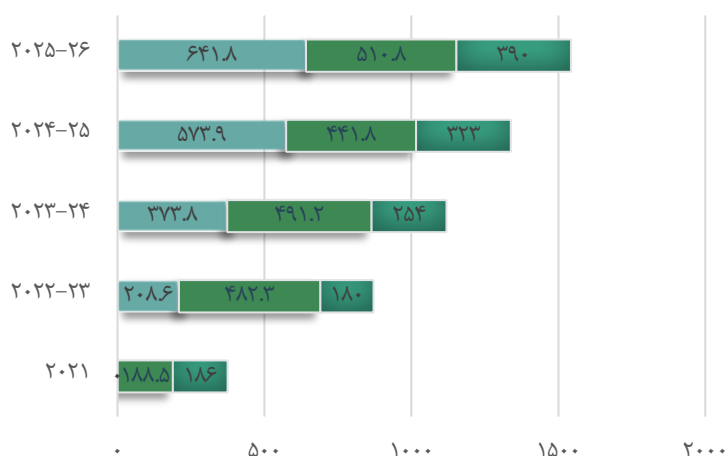
اقلام شامل موارد زیر هستند:

- منسوجات نیز از ۱۸۸.۵ میلیون دلار

در ۲۰۲۱ به بیش از ۵۱۰.۸ میلیون

دلار در ۲۰۲۶-۲۰۲۵ رسیده است.

نمودار ۶- اقلام مشمول رشد واردات در افغانستان



منبع: اداره ملی احصائیه و معلومات افغانستان

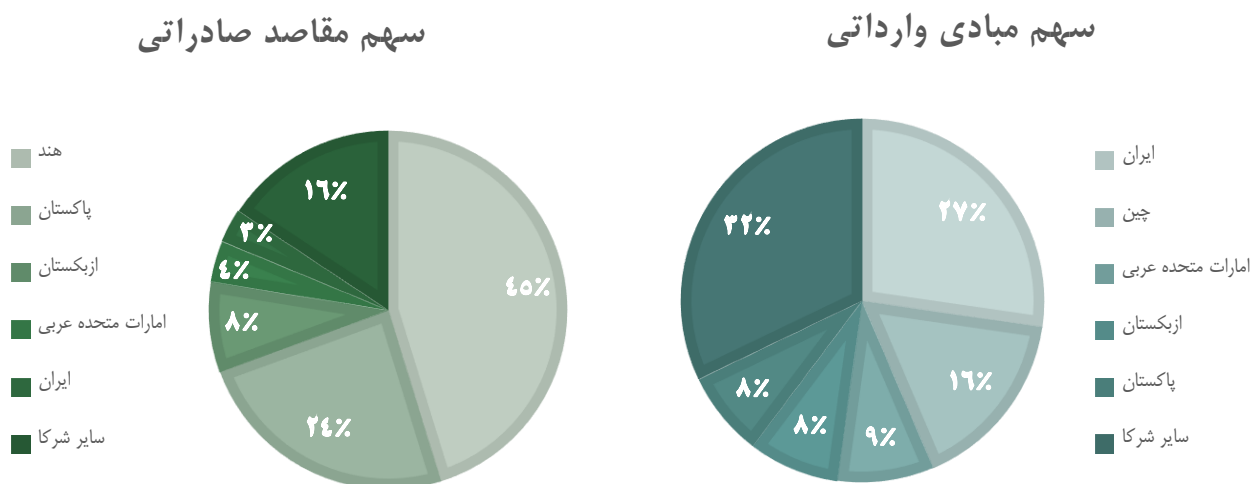
- قطعات خودرو؛ که از ۲۰۸۶ میلیون دلار در ۲۰۲۲-۲۰۲۳ به ۳۷۳۸ میلیون دلار در ۲۰۲۳-۲۰۲۴، سپس ۵۷۳۹ میلیون دلار در ۲۰۲۴-۲۰۲۵ و ۶۴۱۸ میلیون دلار در ۲۰۲۵-۲۰۲۶ رسیده است.
- سیمان از ۱۸۶ میلیون دلار در ۲۰۲۱ به ۳۸۹۵ میلیون دلار در ۲۰۲۵-۲۰۲۶ افزایش یافته است.

این روندها نشان می‌دهد که در کنار انرژی و غذا، کالاهای واسطه‌ای، قطعات و مصالح ساختمانی نیز در حال تثبیت جایگاه

خود در سبد وارداتی افغانستان‌اند.

۳-۱-۲-۳- شرکای اصلی در واردات و صادرات

نمودار ۷- سهم شرکای اصلی تجارت افغانستان

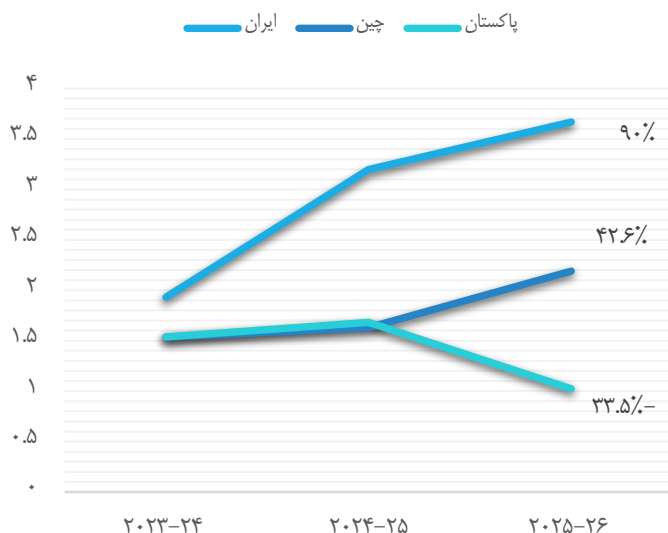


منبع: اداره ملی احصائیه و معلومات افغانستان

همانطور که در نمودار مقایسه‌ای شماره ۷ مشاهده می‌شود، در سال ۲۰۲۵-۲۰۲۶، مبایای اصلی واردات افغانستان عبارت‌اند

از: ایران با ۳۶۶۸ میلیارد دلار (۲۷.۳٪ کل واردات)، چین با ۲۰۱۹۰ میلیارد دلار (۱۶.۳٪)، امارات با ۱۰۱۶۰ میلیارد دلار (۸.۶٪)،

نمودار ۸- تغییر جایگاه سه مبدأ مهم در واردات افغانستان



منبع: اداره ملی احصائیه و معلومات افغانستان

ازبکستان با ۱۰۰۹۴ میلیارد دلار (۸.۱٪) و پاکستان با

۱۰۰۲۳ میلیارد دلار (۷.۶٪). این ارقام نشان می‌دهد که

ساختار تأمین افغانستان در انتهای دوره، بیش از همه بر

ایران و چین (افزایش ۴۲.۶ درصدی در حجم واردات از

چین) و سپس بر آسیای مرکزی و امارات استوار شده است.

همچنین همان‌طور که در نمودار شماره ۸ ملاحظه

می‌شود، مقایسه حجم واردات افغانستان از مبادی

اصلی طی سه سال گذشته با سال‌های قبل، بیان دارد که وزن ایران در سمت واردات به‌طور محسوسی تقویت شده

است (۹۰٪ افزایش واردات از ایران)؛ در حالی که از حجم واردات از پاکستان در مقایسه سال پایانی با ۲۰۲۳-۲۴، ۳۳.۵

درصد کاسته شده است.

مقاصد صادراتی افغانستان با مبادی واردات آن تفاوت قابل توجهی دارد. طی سال گذشته (۲۰۲۵-۲۰۲۶)، هند با ۷۷۳.۱

میلیون دلار (۴۵.۲٪ کل صادرات) مهم‌ترین مقصد صادراتی افغانستان است؛ پس از آن پاکستان با ۴۱۳.۶ میلیون دلار

(۲۴.۲٪) و ازبکستان با ۱۳۸.۶ میلیون دلار (۸.۱٪) قرار دارند. این یعنی افغانستان در صادرات خود بیش از هر چیز به چند

بازار مشخص وابسته است؛ و در سال‌های اخیر، مسیر صادرات آن مشخصاً به سمت هند متمایل شده است.

بنابراین، داده‌ها حاکی از آن است که در فاصله ۲۰۲۲-۲۰۲۳ تا ۲۰۲۵-۲۰۲۶، ساختار شرکای تجاری افغانستان دچار تغییراتی

قابل توجه شده است. بدین ترتیب، در سمت **صادرات**، وابستگی افغانستان به پاکستان کاهش یافته است. به‌طوری که

صادرات به پاکستان از **۱.۱۷۸ میلیارد دلار** در ۲۰۲۳-۲۰۲۲ به **۴۱۳.۶ میلیون دلار** در ۲۰۲۶-۲۰۲۵ رسیده است. در مقابل، صادرات به هند از **۴۱۶ میلیون دلار** به **۷۷۳.۱ میلیون دلار** افزایش یافته است. در سمت **واردات** نیز ایران از **۱.۹۳۱ میلیارد دلار** در ۲۰۲۴-۲۰۲۳ به **۳.۶۶۸ میلیارد دلار** در ۲۰۲۶-۲۰۲۵ رسیده است؛ در حالی که واردات از پاکستان در همین بازه از **۱.۵۳۸ میلیارد دلار** به **۱.۰۲۳ میلیارد دلار** کاهش یافته است. علاوه بر موارد ذکر شده، تجارت افغانستان از نظر جغرافیایی متمرکز است. در ۲۰۲۶-۲۰۲۵، سه مبدأ اول وارداتی حدود ۵۲.۳٪ کل واردات و ده مبدأ اول حدود ۸۹.۴٪ کل واردات را تشکیل داده‌اند. در سمت صادرات نیز، سه مقصد اول حدود ۷۷.۵٪ کل صادرات و ده مقصد اول حدود ۸۹.۵٪ کل صادرات را به خود اختصاص داده‌اند. این بدان معناست که تجارت خارجی افغانستان علاوه بر تمرکز در حوزه‌های کالایی، از نظر جغرافیایی نیز بر تعداد محدودی شریک استوار است.

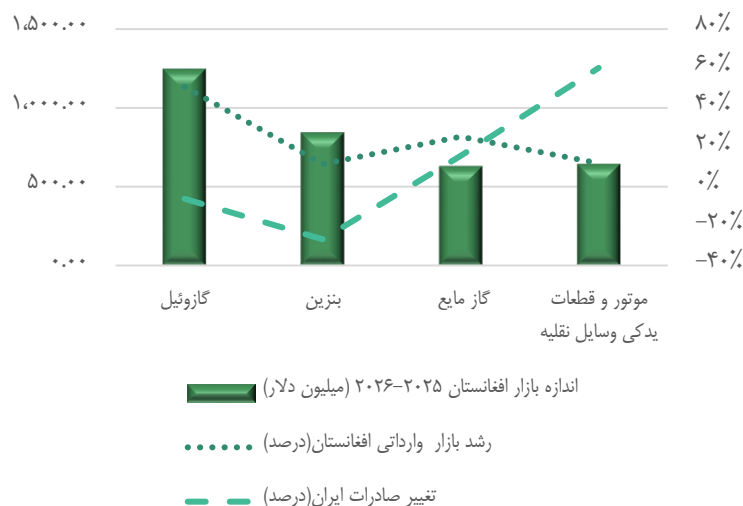
۳- وضعیت تجارت دوجانبه ایران و افغانستان

برای تبیین وضعیت تجارت بین دو کشور، به چارچوب ترکیب تجارت توجه نموده‌ایم. ذیل این چارچوب، به هدف شناسایی ظرفیت‌های تجاری ذیل تجارت در کریدورهای مشترک نیز نزدیک‌تر خواهیم شد. در ترکیب تجارت دوجانبه میان ایران و افغانستان، **واردات ایران از افغانستان** طی سال ۲۰۲۶-۲۰۲۵ برابر ۵۲.۱۶ میلیون دلار بوده است. همچنین ذیل سه سال اخیر، **واردات افغانستان از ایران** از ۱.۹۳۱ میلیارد دلار در ۲۰۲۴-۲۰۲۳ به ۳.۱۹۷ میلیارد دلار در ۲۰۲۵-۲۰۲۴ رسیده و سپس در سال ۲۰۲۶-۲۰۲۵ به ۳.۶۶۸ میلیارد دلار رسیده است. با این حال، رشد تجارت ایران با افغانستان یکنواخت نبوده و درون آن، برخی بازارها به نفع ایران عمیق‌تر شده‌اند؛ و برخی دیگر با وجود بزرگ‌تر شدن بازار، به زیان کشور از دست رفته یا دچار تضعیف شده‌اند. داده‌ها نشان می‌دهند که ترکیب سبد صادراتی ایران به افغانستان نیز از یک سبد تقریباً انرژی‌محور صرف به سمت انرژی، قطعات و مواد اولیه/فلزی حرکت نموده است.

۳-۱- بازارهای افغانستان برای ایران

همان‌طور که در نمودار شماره ۹ آمده است، بازار واردات گازوئیل افغانستان از ۸۲۵.۲ میلیون دلار در ۲۰۲۴-۲۰۲۵ به ۱.۲۴۳ میلیارد دلار در ۲۰۲۶-۲۰۲۵ رسیده است؛ که نشانگر رشدی ۵۰.۷ درصدی در واردات گازوئیل افغانستان است.

نمودار ۹- بازار واردات افغانستان و موقعیت ایران در آن



منبع: اداره ملی احصائیه و معلومات افغانستان

در رشد واردات گازوئیل افغانستان، صادرات ایران در همین بازار از ۶۵۴ میلیون دلار به ۶۱۳.۲ میلیون دلار کاهش یافته است؛ و سهم ایران از بازار از ۷۹.۳٪ به ۴۹.۳٪ افت کرده است. بنابراین گازوئیل به‌عنوان یک بازار بسیار بزرگ موجود، نیازمند توجه است. بازاری که برای تجارت، نیازی به گسترش آن وجود ندارد؛ حال آن‌که علیرغم رتبه اول ایران در شرکای وارداتی گازوئیل افغانستان، از داده‌ها این‌گونه به‌نظر می‌رسد که ایران، در حال از دست دادن موقعیت خود در آن است. کشورهایی که سهم

بازار از دست رفته ایران را پوشش می‌دهند، شامل روسیه و ترکمنستان است. روسیه صادرات گازوئیل خود را از حدود ۱۴.۵ به ۲۳۲.۳ میلیون دلار و ترکمنستان نیز از ۱۳۷.۷ به ۲۳۰.۳ میلیون دلار افزایش داده‌اند.

بازار واردات بنزین افغانستان از ۷۵۵.۴ میلیون دلار در ۲۰۲۴-۲۰۲۵ به ۸۴۲.۲ میلیون دلار در ۲۰۲۶-۲۰۲۵ افزایش یافته است؛ در این رشد ۱۱.۵ درصدی واردات بنزین در افغانستان، صادرات ایران از ۳۵۳.۶ میلیون دلار به ۲۵۹.۳ میلیون دلار کاهش یافته و سهم ایران از بازار از ۴۶.۸٪ به ۳۰.۸٪ رسیده است. در این میان، بازار واردات افغانستان توسط افزایش صادرات سایر کشورها پوشش داده شده است؛ و حدود ۱۵۷ میلیون دلار از سوی روسیه، ۶۴.۴ میلیون دلار از سوی ازبکستان و ۶۱.۲ میلیون دلار از سمت بلاروس جایگزین شده است.

بازار گاز مایع طبیعی افغانستان از ۵۰۱.۲ میلیون دلار در ۲۰۲۴-۲۰۲۵ به ۶۲۷.۸ میلیون دلار در ۲۰۲۶-۲۰۲۵ رسیده است. سهم صادرات ایران در این رشد ۲۵.۳ درصدی از ۵۱.۵٪ به ۴۷.۶٪ کاهش یافته است. البته این سهم رشد، ناشی از سرعت رشد بالاتر در بازار هدف بوده است؛ چرا که صادرات ایران نیز از ۲۵۸.۲ میلیون دلار به ۲۹۸.۵ میلیون دلار افزایش یافته است. بنابراین وضعیت حضور ایران در بازار گاز مایع طبیعی، در صورت سودآوری بازار، نیازمند دفاع از سهم بازار و تلاش برای رشد بیشتر است. این رویکرد، امکان تقویت تجارت دوجانبه بدون تلاش و هزینه برای ساخت بازاری جدید در این حوزه را فراهم می‌نماید.

بازار قطعات خودرو افغانستان از ۵۷۳.۹ میلیون دلار در ۲۰۲۴-۲۰۲۵ به ۶۴۱.۸ میلیون دلار در ۲۰۲۶-۲۰۲۵ رسیده است؛ (۱۱.۸٪ رشد) صادرات ایران در همین بازار از ۱۳۷.۳ میلیون دلار به ۲۲۰.۱ میلیون دلار افزایش یافته است؛ و در این رشد ۶۰.۳ درصدی صادرات قطعات به افغانستان، سهم ایران از بازار از ۲۳.۹٪ به ۳۴.۳٪ رسیده است. این داده‌ها حاکی از آن است که ایران توانسته با بهره‌گیری از قدرت صنایع خود، از رشد بازار استفاده نموده و از سهم رقبای دیگر نیز بکاهد.

البته لازم به ذکر است، برخی کالاهای دیگری نیز وجود دارند که در زمره بازارهای بزرگ افغانستان قرار می‌گیرند؛ اما این بازارها لزوماً فرصت تجاری برای ایران محسوب نمی‌شوند. در ۲۰۲۶-۲۰۲۵، بازار آرد گندم به ۷۹۷.۶ میلیون دلار رسیده است؛ از این بازار سهم ازبکستان (۴۷۲.۶ میلیون دلار) و قزاقستان (۳۰۸.۸ میلیون دلار) روی هم حدود ۹۸٪ بازار را در اختیار خود قرار می‌دهند. در منسوجات از الیاف کتان نیز از بازار ۵۱۰.۸ میلیون دلاری، چین (۳۴۷.۲ میلیون دلار) و امارات (۸۴.۸ میلیون دلار) حدود ۸۴.۶٪ بازار را گرفته‌اند. در روغن‌های نباتی نیز مالزی با ۳۳۵.۲ میلیون دلار حدود ۸۹.۴٪ بازار ۳۷۴.۹ میلیون دلاری را پوشش می‌دهد. بنابراین به دلیل تمرکز بالای تأمین وارداتی در برخی کالاهای مشخص، ورود ایران به این بازارها دشوارتر و رقابتی‌تر است؛ البته میزان پتانسیل صادراتی ایران در این کالاها یا کشت برخی از آن‌ها در سرزمین افغانستان، موضوعی است که از حوصله این بخش خارج بوده و می‌تواند در مطالعات آتی مورد بررسی قرار گیرد.

۲-۳- بازارهای ایران برای افغانستان

در ۲۰۲۵-۲۰۲۴، کل صادرات افغانستان به ایران ۵۳.۸۶ میلیون دلار و در ۲۰۲۶-۲۰۲۵ معادل ۵۲.۱۶ میلیون دلار بوده است؛ (حدود ۳.۲ درصد کاهش) در مقابل، واردات افغانستان از ایران در ۲۰۲۶-۲۰۲۵ به ۳۶۶۸ میلیارد دلار رسیده است. این اختلاف بیانگر تجارت دوجانبه تقریباً یک‌طرفه است؛ که نقش ایران در آن عمدتاً در سمت تأمین بازار افغانستان تعریف می‌شود. بدین ترتیب، برای تبیین موقعیت تجارت از سوی کشور هدف، کالاهای اول وارداتی ایران از افغانستان را مورد بررسی قرار می‌دهیم:

- کل صادرات کشمش افغانستان به دنیا از ۱۵۲.۲ میلیون دلار و ۷۹.۱۴ هزار تن در ۲۰۲۵-۲۰۲۴ به ۱۸۴ میلیون دلار و ۹۲.۶۴ هزار تن در ۲۰۲۶-۲۰۲۵ رسیده است؛ اما در این رشد ۲۰.۹ درصدی، صادرات کشمش افغانستان به ایران از ۶.۷۸ میلیون دلار و ۵.۸۵ هزار تن به ۶.۲۶ میلیون دلار و ۴.۹۸ هزار تن کاهش یافته است. سهم ایران از این جریان از ۴.۴۵٪ به ۳.۴٪ رسیده است. بنابراین، نقش ایران در رشد بازار کشمش افغانستان موضوع قابل توجهی نبوده و این کالا فعلاً یک پیوند ضعیف‌تر از ظرفیت بالقوه را نشان می‌دهد.

- کل صادرات پنبه افغانستان از ۱۶۲.۶ میلیون دلار و ۱۷۰.۹۱ هزار تن در ۲۰۲۵-۲۰۲۴ به ۷۷.۹ میلیون دلار و ۸۵.۸۱ تن در ۲۰۲۶-۲۰۲۵ کاهش یافته است. (۵۲.۱٪ افت) با این حال، در ۲۰۲۶-۲۰۲۵ پنبه با ۶.۸۲ میلیون دلار (۵.۴۳ هزار تن) دومین قلم صادرات افغانستان به ایران بوده و حدود ۸.۸٪ از کل صادرات پنبه افغانستان را به خود اختصاص داده است. این حجم ارزش نسبت به مبلغ ۱.۲ میلیون دلاری (۶۷۲.۷ تن) سال ۲۰۲۵-۲۰۲۴ حدود ۴۶۶.۷٪ رشد ارزش داشته است. بنابراین، اگرچه بازار خارجی پنبه افغانستان کوچک‌تر شده است؛ اما پیوند آن با ایران برجسته‌تر شده و این موضوع در مراحل بعدی، ذیل تحلیل زنجیره تأمین مورد بررسی خواهد بود.

در نتیجه، تحلیل داده‌های این بخش حاکی از آن است که بازار افغانستان برای ایران، باید به‌صورت کالایی مورد غربال واقع شود. قطعات خودرو مهم‌ترین نمونه موفق ایران در افزایش سهم بازار است. در مقابل، گازوئیل و بنزین، بزرگ‌ترین بازارهایی هستند که با وجود رشد کل بازار، سهم ایران در آن‌ها کاهش یافته و احتمالاً نیازمند بازپس‌گیری موقعیت هستند. گاز مایع طبیعی نیز بازاری است که ایران هنوز در آن قوی است؛ اما باید از سهم خود دفاع کند. به‌علاوه، بازارهایی مثل آرد، منسوجات

و روغن نباتی اگرچه بازارهای بزرگی هستند، اما به دلیل سلطه چند رقیب اصلی، ورود به آن‌ها دشوارتر است. در سمت واردات ایران از افغانستان نیز تجارت افغانستان به ایران هنوز کوچک و عمدتاً متکی بر مواد اولیه و کالاهای پایه است.

۴- کریدورهای بین‌المللی عبوری از ایران و افغانستان

در این بخش به منظور یافتن فرصت‌های تجارت با افغانستان و از طریق افغانستان، به تحلیل زنجیره ارزش ذیل کریدورها پرداخته‌ایم. در این قسمت باید توجه داشت که تحلیل کریدورهای تجاری افغانستان با تفکیک روشن میان سه مفهوم «کریدور»، «ترانزیت» و «صادرات مجدد» صورت گرفته است.

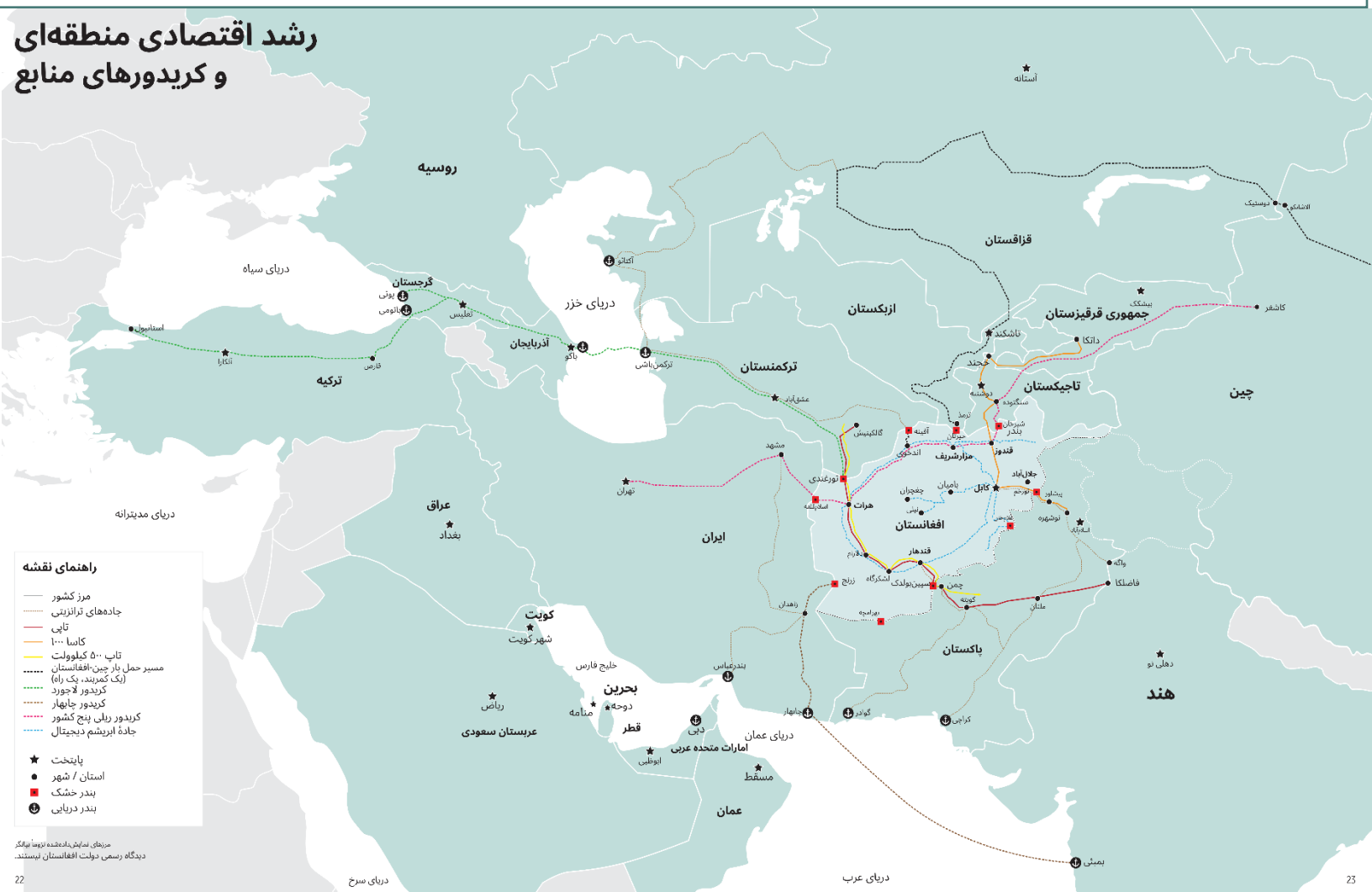
کریدور، شبکه فیزیکی و نهادی جابه‌جایی کالا است؛ ترانزیت به عبور کالا از قلمرو یک کشور بدون مصرف نهایی در آن اشاره دارد؛ و صادرات مجدد زمانی رخ می‌دهد که کالا وارد یک کشور شده و سپس مجدداً به بازار ثالث صادر شود. بر این اساس، استفاده از داده‌های موجود تجارت افغانستان با این رویکرد، امکان تبیین جهت جریان کالا و تغییر وزن مسیرها را فراهم می‌کند. از همین رو، در موارد فاقد شواهد کافی برای اثبات صادرات مجدد، از مفهوم ظرفیت بالقوه بهره برده‌ایم.

مهم‌ترین یافته این بخش آن است که ایران صرفاً صادرکننده کالای مصرفی به بازار افغانستان نیست؛ و می‌تواند به یکی از اصلی‌ترین دروازه‌های تأمین این کشور تبدیل شود. در داده‌های اداره ملی معلومات و احصائیه افغانستان ۲۰۲۶-۲۰۲۵، ایران با ۳۶۶۸ میلیارد دلار صادرات به افغانستان، بزرگ‌ترین مبدأ وارداتی این کشور است. در عین حال، داده‌های گزارش بانک جهانی تحت عنوان پایش اقتصادی افغانستان ۲۰۲۶-۲۰۲۵ برای فوریه ۲۰۲۶، نشان می‌دهد که سهم ایران به‌عنوان مبدأ کالا ۳۱.۱ درصد بوده است؛ اما پس از اختلال مسیر پاکستان، مجموع واردات با مبدأ ایران به‌اضافه کالاهای عبوری از کریدور ایران تقریباً به ۶۰ درصد کل واردات افغانستان رسیده است. بنابراین نقش ایران از عرضه‌کننده صرف فراتر رفته و به ترکیبی از عرضه و ترانزیت تبدیل شده است. باید توجه داشت اختلاف حدود ۲۹ واحد درصد میان سهم مبدأ و سهم کریدور را نمی‌توان مستقیماً به‌عنوان حجم دقیق کالاهای ترانزیتی کشور ثالث تلقی کرد؛ و برای آن به داده‌های خرد گمرکی مسیر

ورود نیاز داریم. البته تحلیل کریدوری در این بخش، نشان می‌دهد همین فاصله در داده آماری، شواهد مهمی از نقش لجستیکی ایران در تأمین افغانستان ارائه می‌دهد.

در این چارچوب، با توجه به کریدورهای عبوری از افغانستان و ایران، جریان همسویی میان کالا، بازار و مسیر مورد بررسی قرار گرفته است. همانطور که در شکل ۱ مشاهده می‌شود، مرزهای مشترک میان ایران و افغانستان، امکان تجارت و اتصال به کریدورهای بین‌المللی را فراهم می‌کنند. در همین راستا، مسیرهای تجاری دوجانبه ایران و افغانستان را در چارچوب بهره‌گیری از ظرفیت اتصالات و گسترش تجارت، مورد بررسی قرار داده‌ایم.

شکل ۱- کریدورهای عبوری از افغانستان



۴-۱- مسیر افغانستان-زرنج-میلک-ایران-چابهار-هند

از منظر ساختار کالایی، کریدور چابهار با بخش مهمی از سید صادراتی افغانستان، به‌ویژه میوه‌های خشک و محصولات باغی، همخوانی بالایی دارد؛ شواهد رسمی وزارت صنعت و تجارت افغانستان نیز نشان می‌دهد که میوه‌های خشک و تازه از جمله کالاهایی بوده‌اند که از طریق چابهار به هند صادر شده‌اند. اهمیت این مسیر برای افغانستان صرفاً به عبور فیزیکی کالا محدود نیست. در سال ۲۰۲۶-۲۰۲۵، هند با سهم ۴۵.۲ درصدی از کل صادرات افغانستان، بزرگ‌ترین بازار صادراتی این کشور بود؛ از این‌رو، دسترسی پایدار به بازار هند برای افغانستان محصور در خشکی مستلزم استفاده از مسیرهای دریایی و ترانزیتی جایگزین است. در همین چارچوب، موافقت‌نامه سه‌جانبه چابهار صراحتاً دسترسی افغانستان به آب‌های آزاد و تسهیل تجارت میان افغانستان، ایران و هند را هدف قرار داده است؛ بنابراین چابهار می‌تواند به‌عنوان یکی از مهم‌ترین دروازه‌های جنوبی افغانستان برای دسترسی به هند و اقیانوس هند عمل کند.

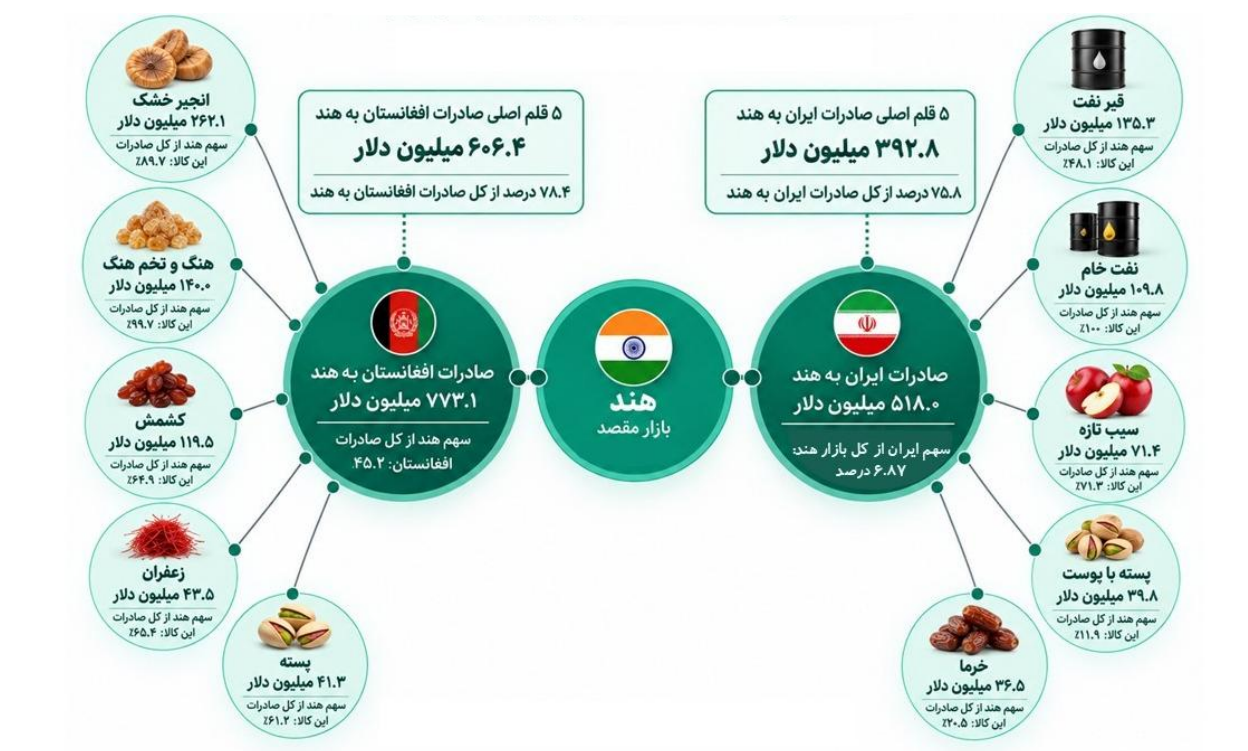
در همین راستا، همانطور که در شکل ۱ مشاهده می‌شود، امکان تجارت ایران با هند ذیل مسیرهای مشترک تجاری سه‌جانبه نیز مورد بررسی پژوهش حاضر قرار می‌گیرد. این بررسی از آن حیث دارای اهمیت است که در روشن شدن حلقه‌های زنجیره ارزش کریدوری، حلقه کشور هند را وارد جریان زنجیره ارزش می‌کند.

۴-۱-۱- بازار هند و ظرفیت اتصال صادرات افغانستان از طریق ایران

همانطور که در شکل ۲ ملاحظه می‌شود، هند در ۲۰۲۶-۲۰۲۵ با ۷۷۳.۱ میلیون دلار، معادل ۴۵.۲ درصد کل صادرات افغانستان، مهم‌ترین مقصد صادراتی این کشور بوده است. پنج قلم اصلی صادرات افغانستان به هند شامل انجیر خشک با ۲۶۲.۱ میلیون دلار، هنگ و تخم هنگ با ۱۴۰ میلیون دلار، کشمش با ۱۱۹.۵ میلیون دلار، زعفران با ۴۳.۵ میلیون دلار و پسته با ۴۱.۳ میلیون دلار است. مجموع این پنج قلم به ۶۰۶.۴ میلیون دلار می‌رسد و ۷۸.۴ درصد کل صادرات افغانستان به هند را تشکیل می‌دهد. بنابراین بخش مهمی از کالاهای کشاورزی با ارزش بالا در افغانستان به بازاری که مرز زمینی مستقیم

با این کشور ندارد صادر می‌شود. همین مسئله، در ادامه بررسی تجارت سه جانبه میان افغانستان، ایران و هند در زنجیره ارزش کریدوری، جایگاه ایران را به عنوان حلقه اتصال به بازار هند برجسته می‌کند.

شکل ۲- آمار تجارت افغانستان و ایران با هند



منبع: داده ITC واردات هند از ایران در سال ۲۰۲۵ و اداره احصائیه و معلومات افغانستان برای سال ۲۰۲۶-۲۰۲۵

۲-۱-۴- بررسی موقعیت تجارت سه جانبه

طبق اعلام وزارت صنعت و تجارت افغانستان، مسیر چابهار-میلک-زرنج-دلارام را در فهرست موافقت‌نامه‌های رسمی حمل‌ونقل افغانستان ثبت شده است؛ و یادداشت تفاهم سه‌جانبه افغانستان، ایران و هند برای توسعه زیرساخت حمل‌ونقل این مسیر در سال ۲۰۰۳ منعقد شده و موافقت‌نامه اصلی چابهار نیز در سال ۲۰۱۶ نافذ شده است.

همچنین بنابر اعلام گزارش رسمی وزارت صنعت و تجارت افغانستان، در مرحله اولیه بهره‌برداری از چابهار، ۷۰۰ تن کالای افغانستان شامل میوه خشک و تازه، سنگ‌های قیمتی و نیمه‌قیمتی از جمله تالک، حبوبات به‌ویژه ماش و نخستین محموله یخچالی انگور افغانستان از این بندر به هند صادر شده است. به‌منظور حفظ یکپارچگی سیر مطالب، تشریح کالاهای زنجیره ارزش در تجارت از طریق هند را نیز در بخش نهایی مورد بررسی قرار داده‌ایم.

۴-۲- مسیر ریلی خواف-هرات

این مسیر ریلی، علاوه بر چابهار، دومین مسیر مهم ایران برای اتصال افغانستان به بازارهای ثالث است. طبق آمار رسمی امارات اسلامی افغانستان این مسیر اکنون فعال شده و انتقال کالا در آن صورت پذیرفته و یک محموله ۹۴ واگنی از ایران به روزنک وارد شده است. در اواخر ۲۰۲۵ نیز حجم واردات افغانستان از این مسیر در حدود ۵۰ هزار تن در ماه گزارش شده است. وزارت فواید عامه افغانستان در گزارش رسمی عملکرد سال ۱۴۰۴ اعلام کرده است که حمل کالا از طریق راه‌آهن خواف-هرات ۶۴۲,۲۱۲ تن بوده است. کل حمل چهار دروازه ریلی افغانستان در همان سال ۶,۱۱۹,۴۹۷ تن بوده است؛ بنابراین سهم خواف-هرات حدود ۱۰.۵ درصد از کل حمل ریلی افغانستان را به خود اختصاص داده است.

مجموع کالاهای اصلی عبوری از شبکه ریلی افغانستان (نه فقط مسیر خواف-هرات) شامل سیمان، آهن، کاشی، کاغذ، شکر، سوخت و گازوئیل بوده است. در ۲۰۲۴ نیز صادرات خشکبار افغانستان از همین مسیر به ترکیه و اروپا انجام شده است. بنابراین، قابلیت دوطرفه بودن این مسیر، می‌تواند هم برای ورود کالا به افغانستان و هم برای خروج کالاهای افغانستان به بازارهای غربی مورد استفاده قرار گیرد.

۴-۳- مسیر ماهیرود-ابونصر فراهی

این مسیر در تجارت افغانستان، همچنان به‌عنوان یک مسیر بالقوه شناسایی شده است. همچنین، ریاست عمومی گمرکات افغانستان اعلام کرده در گمرک ابونصر فراهی چهار انبار جدید در حال احداث است؛ که هر کدام ظرفیت ۵,۰۰۰ تن دارند.

ظرفیت این پروژه که مجموعاً ۲۰ هزار تن ظرفیت انبارش هم‌زمان فراهم می‌کند، در زمان گزارش، ۷۰ درصد پیشرفت داشته است. با توجه به این آمار طبعاً امکان تجارت با ایران نیز ذیل محدودیت‌های بالفعل قرار خواهد گرفت.

۴-۴- مسیر دوغارون-اسلام قلعه-هرات

گذرگاه دوغارون-اسلام قلعه مهم‌ترین اتصال جاده‌ای مستقیم میان خراسان رضوی و ولایت هرات است؛ و از منظر شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای نیز صرفاً یک مرز دوجانبه محسوب نمی‌شود. در چارچوب رسمی برنامه همکاری اقتصادی منطقه‌ای آسیای مرکزی^۴، این گذرگاه در محل عبور سه شاخه b۳، b۶ و d۶ ثبت شده است.^۵ این موقعیت سبب می‌شود محور دوغارون-اسلام قلعه-هرات علاوه بر مبادلات ایران و افغانستان، قابلیت اتصال شبکه حمل‌ونقل افغانستان به ایران و از آنجا به بنادر جنوبی و سایر مسیرهای منطقه‌ای را نیز داشته باشد. بدین ترتیب، به منظور تبیین عملکرد این مسیر، از داده‌های گمرک دوغارون در جدول شماره ۵ و شماره ۶ در تجارت با افغانستان بهره برده‌ایم.

جدول ۵- آمار تجارت با افغانستان از گمرک دوغارون

نوع رویه	۱۴۰۳ - وزن (تن)	۱۴۰۳ - ارزش (هزار دلار)	۱۴۰۴ - وزن (تن)	۱۴۰۴ - ارزش (هزار دلار)
صادرات مبدا (دوغارون)	۷۰۳,۹۴۵	۲۶۵,۷۹۰	۱,۰۴۵,۰۲۳	۸۶۵,۱۱۳
صادرات مقصد (عبوری)	۸۱۶,۳۰۶	۵۷۷,۵۹۴	۹۶۲,۲۱۳	۵۲۳,۲۰۰
مجموع صادرات	۱,۵۲۰,۲۵۱	۸۴۳,۳۸۴	۲,۰۰۸,۲۳۶	۱,۳۸۸,۳۱۳
ترانزیت مبدا	۲۰۵,۱۰۵	۳۰۹,۳۶۱	۲۵۶,۲۹۵	۵۰۰,۹۶۵

^۴ CAREC

^۵ شاخه b۳ بخشی از کریدور روسیه-خاورمیانه و آسیای جنوبی و شاخه‌های b۶ و d۶ بخشی از کریدور اروپا-خاورمیانه و آسیای جنوبی هستند. از این‌رو، دوغارون علاوه بر یک گذرگاه دوجانبه ایران و افغانستان، یک گره مرزی در شبکه اتصال آسیای مرکزی و افغانستان به ایران و مسیرهای منتهی به خاورمیانه و جنوب آسیا محسوب می‌شود.

ترانزیت مقصد	۱,۲۲۰,۴۳۱	۴,۹۹۲,۲۸۴	۲,۳۱۴,۰۵۳	۵,۰۶۳,۶۱۰
مجموع ترانزیت	۱,۴۲۵,۵۳۶	۵,۳۱۰,۶۴۴	۲,۴۷۰,۳۴۸	۵,۵۶۴,۵۷۶
واردات	۱۲,۶۰۶	۳۳,۸۵۲	۱۶,۸۰۶	۳۴,۹۳۰
مجموع مبادلات صورت گرفته بین دو کشور از گمرک دوغارون	۲,۹۵۸,۲۹۳	۶,۱۷۸,۸۸۰	۴,۴۹۵,۳۹۰	۶,۹۸۷,۸۱۸

منبع: داده گمرک دوغارون

جدول ۶- عملکرد سه ماهه اول سال ۱۴۰۵ در مقایسه با مدت مشابه سال قبل گمرک دوغارون

نوع رویه	سه ماهه اول ۱۴۰۴ - وزن (تن)	سه ماهه اول ۱۴۰۴ - ارزش (هزار دلار)	سه ماهه اول ۱۴۰۵ - وزن (تن)	سه ماهه اول ۱۴۰۵ - ارزش (هزار دلار)	درصد تغییرات وزنی	درصد تغییرات ارزشی
صادرات مبدا (دوغارون)	۱۸۶,۰۰۶	۶۸,۳۸۹	۲۶۶,۵۳۲	۸۱,۹۰۷	+۴۳٪	+۲۰٪
صادرات مقصد (عبوری)	۳۹۵,۹۱۶	۲۰۸,۴۲۲	۵۶۴,۴۸۰	۲۷۵,۹۰۹	+۴۳٪	+۳۲٪
مجموع صادرات	۵۸۱,۹۲۲	۲۷۶,۸۱۰	۸۳۱,۰۱۲	۳۵۷,۸۱۵	+۴۳٪	+۲۹٪
ترانزیت مبدا	۲۰,۶۱۸	۵۱,۰۹۱	۶۶,۱۱۷	۸۸,۷۱۷	+۲۲۱٪	+۷۴٪
ترانزیت مقصد	۳۴۵,۵۸۴	۱,۱۷۶,۵۶۸	۵۷۵,۵۱۵	۱,۰۷۲,۶۸۰	+۶۷٪	+۱۰٪ ^۶
مجموع ترانزیت	۳۶۶,۲۰۲	۱,۲۲۷,۶۵۹	۶۴۱,۶۳۲	۱,۱۶۱,۳۹۶	+۷۵٪	-۶٪
واردات	۳,۰۷۰	۴,۸۵۵	۴,۹۷۳	۹,۸۴۶	+۶۲٪	+۱۰۳٪
مجموع مبادلات صورت گرفته بین دو کشور از گمرک دوغارون	۹۵۱,۱۹۴	۱,۵۰۹,۳۲۴	۱,۴۷۷,۸۱۷	۱,۵۲۹,۰۵۸	+۵۵٪	+۱٪

منبع: داده گمرک دوغارون

^۶ بر اساس ارقام همین جدول، تغییر حدود ۸۸- درصد است؛ اما پیرو حفظ امانت داده‌های ارائه شده توسط گمرک دوغارون، در ارقام جدول تغییراتی اعمال نشده است.

همانطور که در جداول فوق دیده می‌شود، داده‌های عملکرد گمرک دوغارون نشان می‌دهد ظرفیت عبور فیزیکی کالا رشد نموده است؛ اما این رشد نامتقارن، مابین دو سر طیف تناژ و ارزش، رشدی تناژمحور محسوب می‌شود. در سال ۱۴۰۴ وزن کل مبادلات با تجربه رشد ۵۲ درصدی، از ۲۰۹۶ به ۴۰۵۰ میلیون تن رسید؛ درحالی‌که ارزش کل با رشدی ۱۳ درصدی از ۶۰۱۸ به ۶۰۹۹ میلیارد دلار افزایش یافت. این واگرایی در سه‌ماهه نخست ۱۴۰۵ شدیدتر نیز شده است. بدین ترتیب، وزن کل مبادلات ۵۵٪ رشد نموده و از ۹۵۱ هزار تن به ۱۰۴۸ میلیون تن رسیده است؛ اما ارزش آن تقریباً ثابت مانده و با رشد ۱۰۳٪ از ۱۰۵۰۹ به ۱۰۵۲۹ میلیارد دلار افزایش یافته است. در نتیجه، ارزش متوسط هر تن از کل جریان‌های ثبت‌شده از حدود ۲۰۸۹ دلار در ۱۴۰۳ به ۱۰۵۵۴ دلار در ۱۴۰۴ کاهش یافته است. همچنین در مقایسه سه‌ماهه سال ۱۴۰۵ با مدت مشابه سال گذشته، ارزش هر تن از ۱۰۵۸۷ به ۱۰۳۵ دلار کاهش یافته است. محرک اصلی این افزایش فیزیکی نیز ترانزیت بوده است. چرا که بر اساس داده‌های آماری، تناژ ترانزیت در ۱۴۰۴ با ۷۳٪ رشد، از ۱۰۴۳ به ۲۰۴۷ میلیون تن رسیده است؛ درحالی‌که صادرات ۳۲٪ رشد کرده است. در سه‌ماهه نخست ۱۴۰۵ نیز ترانزیت ۷۵٪ و صادرات ۴۳٪ افزایش وزنی داشته‌اند. به همین دلیل سهم ترانزیت از کل تناژ دوغارون از ۴۸۰۲٪ به ۵۵٪ در مقایسه سالانه و از ۳۸۰۵٪ به ۴۳۰۴٪ در مقایسه سه‌ماهه افزایش یافته است؛ این شواهد حاکی از آن است که نقش ترانزیتی دوغارون در کنار کارکرد تجارت دوجانبه ایران و افغانستان تقویت شده است.

در سوی دیگر، داده‌های رسمی مربوط به توسعه زیرساخت گمرک اسلام‌قلعه نیز تصویر روشنی از مقیاس و جهت توسعه این کریدور ارائه می‌کنند. در ۲۷ آذر ۱۴۰۴، وزارت مالیه افغانستان چهار انبار جدید را با هزینه ۷۸۰۷ میلیون افغانی در گمرک اسلام‌قلعه به بهره‌برداری رساند. ظرفیت هر انبار حدود ۸ هزار تن متریک اعلام شده است. (بنابراین ظرفیت اسمی نگهداری هم‌زمان این چهار واحد به حدود ۳۲ هزار تن می‌رسد.) پیش از آن نیز در ۲۲ جوزای ۱۴۰۳ احداث یک پارکینگ استاندارد و سایط باربری در زمینی به مساحت ۳۷ جریب (۷۴۰۰۰ مترمربع) و با هزینه ۲۳۱۰۸ میلیون افغانی آغاز شده بود؛ که دوره اجرای آن ۱۴ ماه تعیین شده بود. هدف رسمی و اعلامی این پروژه، افزایش نظم و سرعت در طی مراحل کالا و ایجاد تسهیلات برای تاجران، رانندگان و کارکنان گمرک عنوان شده است.

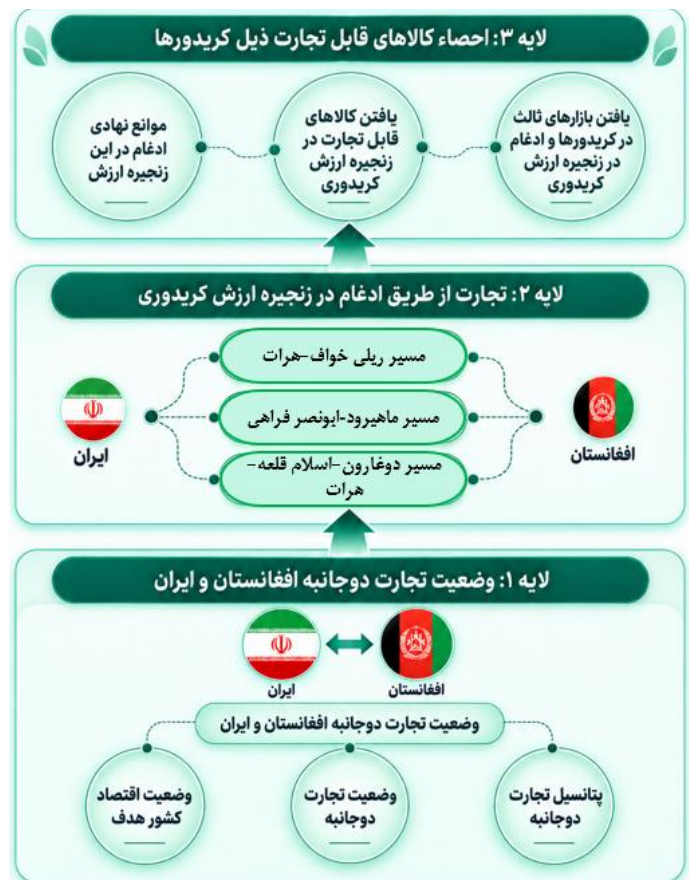
توسعه ظرفیت گمرکی در سال ۱۴۰۴ نیز ادامه یافته است. در ۱۶ بهمن ۱۴۰۴، وزارت مالیه افغانستان از آغاز سه پروژه جدید در گمرک اسلام‌قلعه با ارزش بیش از ۸۵.۴ میلیون افغانی خبر داد. بخش اصلی این سرمایه‌گذاری شامل احداث سه انبار جدید است؛ که هر کدام برای تخلیه هم‌زمان ۲۰ وسیله باربری طراحی شده‌اند. بدین ترتیب، این مجموعه پس از تکمیل ساخت، ظرفیت تخلیه هم‌زمان ۶۰ کامیون را خواهد داشت. در همین پروژه، نصب حصار در حدود ۸۶۰۰ متر از دیوار پیرامونی گمرک نیز پیش‌بینی شده است.

علت بررسی این ظرفیت، تحلیل زنجیره تأمین در تجارت با افغانستان مطرح می‌شود؛ چرا که این شواهد نشان می‌دهد که در صورت تسریع در فعلیت پروژه‌ها، دوغارون-اسلام‌قلعه-هرات در حال حرکت از یک نقطه عبور مرزی به سمت یک گره لجستیکی با قابلیت انبارش، تخلیه، پردازش و مدیریت حجم بالاتر کالا است. وجود ظرفیت ۳۲ هزار تنی جدید انبارش، توسعه پارکینگ کامیون و ایجاد ظرفیت تخلیه هم‌زمان ۶۰ وسیله باربری، زیرساخت لازم برای شکل‌گیری جریان‌های منظم‌تر مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای میان ایران و افغانستان را تقویت می‌کند. بنابراین، این تفکیک مانع بزرگ‌نمایی نقش کریدور می‌شود؛ و در عین حال نشان می‌دهد که دوغارون-اسلام‌قلعه از نظر زیرساخت و مقیاس بالقوه یکی از مهم‌ترین نقاطی است که می‌توان زنجیره‌های تأمین و فرآوری مشترک ایران-افغانستان را بر آن بنا کرد.

۴-۵- از کریدورهای ترانزیتی تا زنجیره‌های ارزش سه‌جانبه: شناسایی بازارهای ثالث

در چارچوب مطالعه حاضر، تلاش شده است که کریدور را در خدمت شکل‌گیری زنجیره‌های تأمین و ارزش منطقه‌ای مورد بررسی قرار دهیم. ذیل این کوشش، پس از ارزیابی ظرفیت‌های کریدوری میان دو کشور، گام بعدی شناسایی کالاهایی است که افغانستان در آنها دارای ظرفیت عرضه است؛ و ایران نیز از قابلیت فرآوری، تکمیل، بسته‌بندی یا دسترسی به بازارهای صادراتی برخوردار است. هدف، انتقال بخشی از تجارت، از الگوی ساده صادرات مستقیم کالای خام به الگوی افغانستان-ایران-بازار ثالث است. الگویی که در آن مزیت تولیدی افغانستان، ظرفیت‌های صنعتی و لجستیکی ایران و تقاضای بازارهای

شکل ۳- منطق بررسی تجارت ذیل زنجیره ارزش کریدوری



منبع: یافته‌های پژوهش

۱-۵-۴- روش احصای کالاهای مستعد شکل‌گیری زنجیره ارزش افغانستان-ایران-بازار ثالث

احصای کالاهای مستعد در شکل‌گیری زنجیره ارزش کریدوری افغانستان-ایران-بازار ثالث، بر مبنای یک غربالگری چندمرحله‌ای از تجارت موجود انجام پذیرفته است. نقطه آغاز این پژوهش در احصاء کالاهای استخراج کل سبد صادرات افغانستان به ایران (از جدول ۱۳ سالنامه رسمی تجارت افغانستان در ۲۰۲۶-۲۰۲۵) و مرتب‌سازی اقلام برحسب ارزش بوده است. این بررسی نشان داد پنج قلم منگنز (HS26020000)، پنبه (HS52030000)، کشمش (HS08062000)، لوبیای قرمز (HS07133200) و کنجد (HS12074000) در مجموع بیش از ۷۳ درصد ارزش کل صادرات افغانستان به ایران را تشکیل می‌دهند؛ و بنابراین، این پنج قلم به‌عنوان هسته اولیه بررسی کالایی انتخاب شدند.

در مرحله بعدی با استفاده از طبقه‌بندی HS و تطبیق کالای بالادستی با محصولات قابل استحصال از آن، مسیر بالقوه افزایش ارزش مشخص شد؛ برای مثال، پنبه HS5203 با نخ و منسوجات فصل ۵۲، کنجد با روغن و فرآورده‌های آن و لوبیا با محصولات آماده و فرآوری‌شده منطبق شدند. در مورد HS26020000 نیز عنوان رسمی HS ناظر بر سنگ و کنسانتره منگنز است؛ بنابراین حلقه پایین‌دستی آن فرآوری و تولید فروآلیاژها می‌باشد.

سپس، برای هر زنجیره، داده خام صادرات گمرک ایران در سال ۱۴۰۳ بررسی شد؛ که بدین ترتیب مشخص شود آیا ایران محصول پایین‌دستی متناظر را در عمل تولید و به بازارهای خارجی صادر می‌کند یا خیر؛ در صورت صدور کالا، مقاصد صادراتی نیز احصاء شد؛ و صادرات ایران به افغانستان به منظور تفکیک ظرفیت بازار ثالث از تجارت دوجانبه، از این محاسبات کنار گذاشته شد؛ و در نهایت داده واردات ایران نیز برای کنترل جریان ورودی مورد استفاده قرار گرفت.

مسئله مهم، این بود که مشاهده هم‌زمان افغانستان-ایران در ماده اولیه و ایران-بازار ثالث در محصول مشابه یا پایین‌دستی، به معنای اثبات عبور همان محموله افغانستانی از فرآیند تولید ایران نیست. اثبات زنجیره فیزیکی مستلزم دسترسی به داده‌های بنگاهی و اظهارنامه‌ای، ورود موقت یا پردازش داخلی، گواهی مبدأ و امکان تطبیق محموله ذیل تضامین روابط اقتصادی و سیاسی است؛ از این رو، موارد شناسایی‌شده در این مرحله زنجیره‌های بالقوه و قابل مشاهده در داده‌های تجارت هستند.

در نهایت، بررسی داده‌های تجاری نشان می‌دهد این ظرفیت در همه کالاهای یکسان نیست. در برخی اقلام، مانند کشمش، ایران از پیش دارای شبکه گسترده‌ای از بازارهای صادراتی است؛ در حالی که در کالاهایی مانند پنبه و منگنز، ظرفیت اولیه بیشتر در تأمین صنایع ایران و جایگزینی واردات قرار دارد. بر همین اساس، تحلیل حاضر علاوه بر شناسایی کالاهای مناسب برای تجارت سه‌جانبه، مبنایی برای مرحله بعد (بررسی امکان ورود یک شریک ثالث بزرگ مانند چین در جهت ارتقای زنجیره‌ها از مقیاس دوجانبه ایران-افغانستان به زنجیره‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای) فراهم می‌کند.

۲-۵-۴- کشمش؛ گزینه آماده زنجیره برای بازار ثالث

شکل ۴- آمار تجارت کالایی کشمش میان ایران، افغانستان و بازارهای ثالث

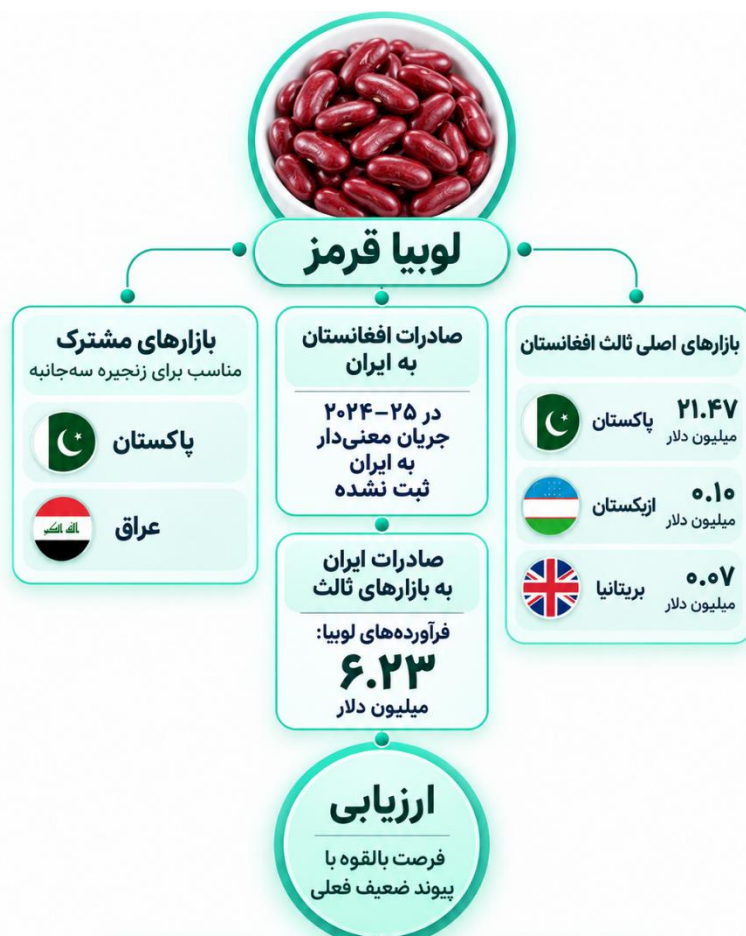


منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران و اداره ملی احصائیه و معلومات افغانستان

قزاقستان ۱۲.۲۴ و پاکستان ۹.۰۸ میلیون دلار بوده‌اند. بنابراین کشمش نمونه احصا شده در مورد شکل‌گیری زنجیره افغانستان-فرآوری یا بسته‌بندی در ایران-صدور به بازار ثالث است؛ چرا که علاوه بر وجود عرضه از سوی افغانستان، ایران نیز از قبل شبکه صادراتی بزرگ و متنوعی در این محصول دارد.

همانطور که خلاصه آماری تجارت کشمش از طریق افغانستان در شکل ۴ نمایش داده شده، افغانستان در ۱۴۰۳ حدود ۱۵۲.۲۱ میلیون دلار کشمش صادر کرده است؛ که ۶.۷۸ میلیون دلار آن وارد ایران شده است. در مقابل، ایران در سال ۱۴۰۳ حدود ۲۶۹.۵۱ میلیون دلار کشمش به بازارهای ثالث صادر کرده است. طبق آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران، بازارهای اصلی صادرات ایران شامل ترکیه ۶۷.۴۷، امارات ۴۸.۸۹، عراق ۴۶.۲۷، روسیه ۲۳.۵۸،

شکل ۵- آمار تجارت کالایی لوبیا قرمز میان ایران، افغانستان و بازارهای ثالث



منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران و اداره ملی احصائیه و معلومات افغانستان

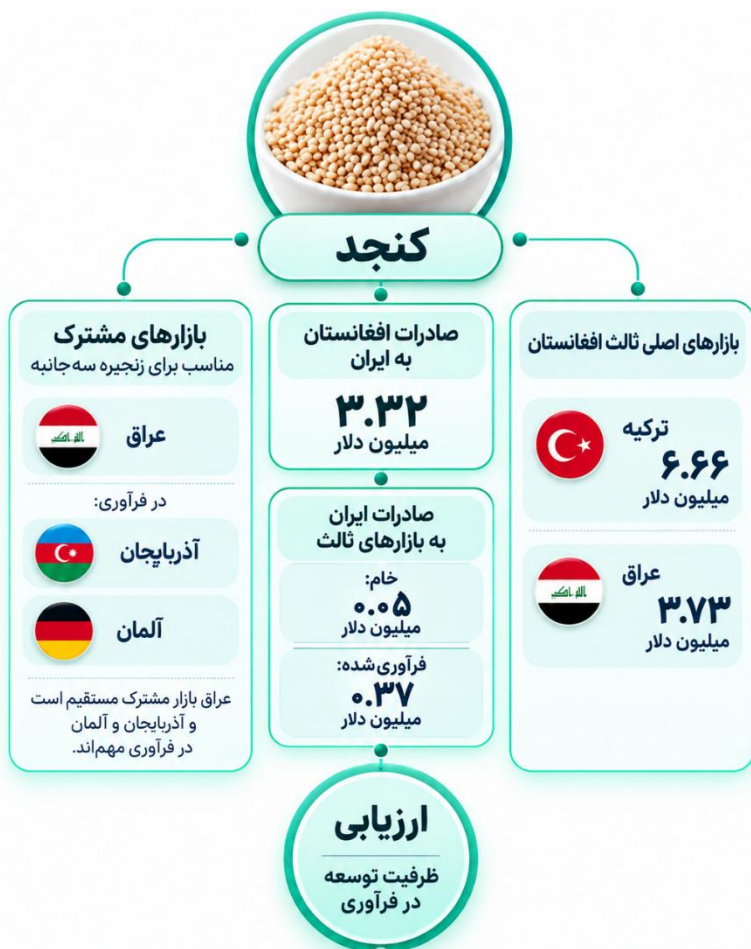
۳-۵-۴- لوبیا قرمز؛ کالای دارای ظرفیت مناسب (برای عبور از خام‌فروشی به فرآوری)

افغانستان در ۱۴۰۳ حدود ۲۱.۷۳ میلیون دلار لوبیا قرمز صادر کرده است؛ که نزدیک به ۲۱.۴۷ میلیون دلار آن متعلق به پاکستان می‌باشد. بنابراین، بازار صادراتی این محصول برای افغانستان بسیار متمرکز محسوب می‌شود. در مقابل، ایران در سال ۱۴۰۳ حدود ۶.۲۳ میلیون دلار فرآورده‌های لوبیا صادر کرده که عراق با ۳.۲۱ میلیون دلار و پاکستان با ۲.۷۷ میلیون دلار بازارهای اصلی آن بوده‌اند (گمرک جمهوری اسلامی ایران، صادرات ۱۴۰۳). از این رو، همانطور که نوع مزیت این کالا در شکل شماره ۵ نشان داده شده است، مزیت بالقوه همکاری سه‌جانبه بیشتر در انتقال لوبیای افغانستان به صنایع پاک‌سازی، بسته‌بندی و فرآوری ایران و صادرات محصول نهایی به عراق و پاکستان قرار دارد. (البته در طبقه‌بندی HS دو کشور اختلاف وجود دارد و باید پیش از برآورد نهایی کاملاً منطبق و برطرف شود).

شکل ۶- آمار تجارت کالایی کنجد میان ایران، افغانستان و بازارهای ثالث

۴-۵-۴- کنجد؛ حلقه‌ای کوچک در زنجیره

با بازار ثالث مشخص

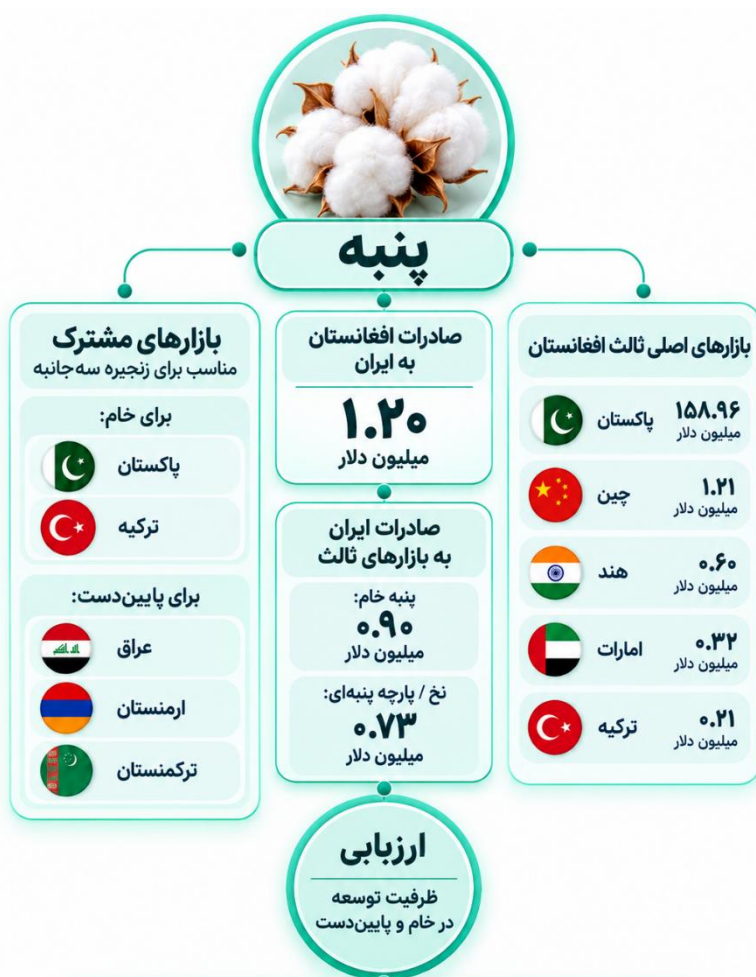


همانطور که در شکل ۶ مشاهده می‌شود، صادرات کنجد افغانستان در ۱۴۰۳ حدود ۱۴.۱۴ میلیون دلار بوده است؛ که ۳.۳۲ میلیون دلار آن به ایران رسیده و ترکیه و عراق نیز از بازارهای اصلی آن بوده‌اند. طبق آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران، صادرات سال ۱۴۰۳ کشور در این محصول، در حدود ۴۹ هزار دلار کنجد خام و نزدیک به ۳۷۴ هزار دلار محصولات منتخب فرآوری شده است؛ و آذربایجان و آلمان از مقاصد اصلی فرآورده‌ها بوده‌اند. بنابراین این زنجیره از نظر

مقیاس هنوز محدود است؛ اما عراق به عنوان بازار مشترک و آذربایجان و آلمان به عنوان بازار محصولات فرآوری شده می توانند مقصد توسعه آتی باشند.

۵-۴-۵- پنبه؛ اولویت با تأمین صنایع ایران (سپس بازار ثالث)

شکل ۷-۷- آمار تجارت کالایی پنبه میان ایران، افغانستان و بازارهای ثالث



صادرات سال ۱۴۰۳ افغانستان در این کد کالایی حدود ۱۶۲.۵۷ میلیون دلار بوده است؛ که ۱۵۸.۹۶ میلیون دلار، معادل حدود ۹۷.۸ درصد، متعلق به سهم پاکستان از این حجم صادراتی می باشد. صادرات به ایران نیز ۱.۲ میلیون دلار بوده است. در همین حال، ایران در سال ۱۴۰۳ بیش از ۲۴۱ میلیون دلار پنبه خام وارد کرده است؛ در حالی که همانطور که در شکل ۷ مشاهده می شود، صادرات پنبه خام و محصولات منتخب نخ و پارچه پنبه‌ای آن به بازار ثالث به ترتیب حدود ۰.۹ و ۰.۷۳ میلیون دلار بوده است. بنابراین در کوتاه مدت، منطق اقتصادی بررسی این داده ها حاکی از آن است که این کد کالایی، ظرفیت افزایش واردات از افغانستان را دارا است؛ و توسعه صادرات نخ و پارچه می تواند ذیل حلقه بعدی این زنجیره مورد توجه باشد.

منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران و اداره ملی احصائیه و معلومات افغانستان

توجه: در سال ۱۴۰۴، افغانستان ۷۷.۸۸ میلیون دلار

پنبه صادر کرد؛ که علاوه بر کاهش حجم صادرات پنبه، سهم پاکستان نیز به ۵۷.۱ درصد کاهش یافت. همچنین چین با ۲۰.۷ درصد و ایران با ۸.۸ درصد در رتبه های بعدی نخستین شرکای صادراتی پنبه افغانستان بودند. این سه بازار، در مجموع

۸۶.۵ درصد از ارزش صادرات پنبه افغانستان را به خود اختصاص داده‌اند. بنابراین، امکان بررسی سرمایه‌گذاری در این محصول

ذیل همکاری سه جانبه، موضوعی است که در پژوهش‌های اختصاصی آتی به آن می‌پردازیم.

۴-۵-۶- منگنز؛ مناسب برای جایگزینی واردات

شکل ۸- آمار تجارت کالایی منگنز میان ایران، افغانستان و بازارهای ثالث



منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران و اداره ملی احصائیه و معلومات افغانستان

افغانستان در ۱۴۰۳ حدود ۳۲۶۷ میلیون دلار صادرات

در کد کالایی HS26020000 داشته است؛ که ۲۲.۲۳

میلیون دلار آن به ایران و ۹.۸۲ میلیون دلار به پاکستان

صادر شده است. در مقابل، همانطور که در شکل ۸

ملاحظه می‌شود، صادرات ایران در گروه فروآلیاژهای

منگنز^۷ در سال ۱۴۰۳ فقط حدود ۴۳۳ هزار دلار بوده

است. نکته قابل توجه این کد کالایی این است که

واردات همین گروه به حدود ۱۸۴.۹ میلیون دلار رسیده

است. بنابراین، منگنز در شرایط فعلی بیش از آنکه پایه

یک زنجیره صادراتی سه‌جانبه باشد، فرصتی برای

فرآوری ماده معدنی افغانستان در ایران و جایگزینی

واردات فروآلیاژ و مواد اولیه صنایع داخلی است.

^۷ فروآلیاژهای منگنز، دربردارنده آلیاژی هستند که منگنز را همراه با آهن و گاهی عناصر دیگری مثل سیلیسیم و کربن دارند؛ و عمدتاً در صنعت فولادسازی مصرف می‌شوند.

بنابراین، می‌توان الگوی احصا شده از داده‌های مذکور را بدین صورت خلاصه نمود که:

- کشمش گزینه آماده برای زنجیره ارزش افغانستان-ایران-بازار ثالث است.
- لوبیا و کنجد ظرفیت توسعه از طریق فرآوری در ایران را دارند؛
- و پنبه و منگنز، ذیل منطق اقتصادی داده‌ها، ذیل اقدامات در جهت تأمین صنایع ایران و جایگزینی واردات قرار می‌گیرند.

بنابراین اگر هدف سیاستی، توسعه سریع همکاری سه‌جانبه باشد، کشمش در اولویت نخست، لوبیا و کنجد در اولویت دوم، و پنبه و منگنز در مسیر بلندمدت‌تر توسعه زنجیره صنعتی قرار می‌گیرند.

۷-۵-۴- روش احصای کالاهای مستعد شکل‌گیری زنجیره ارزش ایران-افغانستان-بازار ثالث

بررسی زنجیره ارزش از سمت واردات افغانستان، بعد مکملی از همکاری اقتصادی دو کشور را آشکار می‌کند. در این رویکرد، ایران می‌تواند از طریق تأمین نهاده، ماشین‌آلات، مواد بسته‌بندی و خدمات فنی، در توسعه تولید و فرآوری در افغانستان و ارتقای محصولات صادراتی این کشور مشارکت کند. بدین ترتیب، در کنار مسیر تأمین ماده اولیه از افغانستان، فرآوری در ایران و عرضه به بازار ثالث، مسیر دیگری قرار می‌گیرد که در آن نهاده‌ها و تجهیزات ایرانی وارد فرآیند تولید در افغانستان می‌شوند؛ و محصول نهایی، پس از ایجاد ارزش افزوده در این کشور، به بازارهای خارجی راه می‌یابد. موضوع بررسی در این بخش، شناسایی پشتوانه تجاری و الزامات شکل‌گیری این مسیر مکمل است.

ساختار واردات افغانستان، اهمیت بررسی این الگو را نشان می‌دهد. بانک جهانی بر اساس داده‌های سامانه ASYCUDA گزارش کرده است که مواد اولیه و کالاهای واسطه‌ای نزدیک به نیمی از واردات افغانستان را تشکیل می‌دهند. در آوریل ۲۰۲۶، واردات این گروه نسبت به ماه مشابه سال قبل ۲۴ درصد افزایش یافته است؛ و ایران با سهم ۳۱.۴ درصدی، بزرگ‌ترین مبدأ واردات افغانستان بوده است. مجموع واردات با مبدأ ایران و کالاهای واردشده از مسیر ترانزیتی ایران نیز ۵۷.۴ درصد از واردات آن ماه را در بر گرفته است. این ترکیب، زمینه بررسی نقش ایران در تأمین نیازهای تولیدی افغانستان را فراهم می‌کند. البته

باید توجه داشت سهم بالای کالاهای واسطه‌ای، به‌تنهایی بیان‌گر این موضوع نیست؛ که این نهاده‌ها در تولید برای بازار داخلی مصرف شده‌اند یا در فعالیت‌های صادراتی به کار رفته‌اند.

برای شناسایی زنجیره‌های صادراتی، انتخاب کالا باید بر اساس کارکرد آن در فرآیند تولید و ارتقای محصول انجام شود. افغانستان در سال آماری ۲۰۲۶-۲۰۲۵، مجموع واردات سه قلم گازوئیل، بنزین و گاز مایع از ایران را نزدیک به ۱.۱۷ میلیارد دلار گزارش کرده است؛ که حدود ۳۲ درصد از کل واردات ۳.۶۶۸ میلیارد دلاری افغانستان از ایران را تشکیل می‌دهد. بااین‌حال، بزرگی ارزش این اقلام، مبنای کافی برای انتساب آن‌ها به یک زنجیره صادراتی مشخص نیست؛ زیرا مصرف آن‌ها میان فعالیت‌های مختلف اقتصادی توزیع می‌شود. ازاین‌رو، تمرکز این بررسی بر اقلامی قرار گرفته است که از نظر کارکرد، قابلیت اتصال مستقیم‌تری به تولید، فرآوری، بسته‌بندی یا ارتقای کیفیت محصولات صادراتی افغانستان دارند.

بر همین مبنا، تجمیع کدهای تعرفه منتخب در واردات افغانستان از ایران، پنج حوزه قابل‌بررسی را مشخص می‌کند:

- حدود ۱۷.۸ میلیون دلار نهاده کشاورزی،
- ۴.۱۵ میلیون دلار ماشین‌آلات کشاورزی و صنایع غذایی،
- ۵۵.۳ میلیون دلار اقلام بسته‌بندی،
- ۵۸.۶ میلیون دلار الیاف، نخ و منسوجات
- و حدود ۱۸۲.۵ میلیون دلار مواد اولیه صنعت پلاستیک.

این گروه‌بندی، حاصل تجمیع تحلیلی اقلام بر اساس سازگاری کارکرد تولیدی آن‌ها می‌باشد. بنابراین، همانطور که در شکل ۹ ملاحظه می‌شود، ارقام مذکور وجود جریان تجاری در نهاده‌های مرتبط را نشان می‌دهند؛ و انتساب آن‌ها به مصرف نهایی یا محصول صادراتی مشخص، نیازمند اطلاعات تکمیلی در سطوح بنگاه‌ها است.

همانطور که در شکل شماره ۱۰ جمع‌بندی شده است، در حوزه کشاورزی و صنایع غذایی، پیوند بالقوه میان اجزای زنجیره روشن‌تر است. سبد نهاده‌های منتخب شامل کود اوره، سولفات آمونیوم، کودهای فسفر-نیتروژن، سموم، بذر سبزیجات و نهال

شکل ۹- ظرفیت شکل‌گیری زنجیره ارزش ایران-افغانستان در کالاهای منتخب



منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران و اداره ملی احصائیه و معلومات افغانستان

وجود این جریان‌ها، امکان بررسی زنجیره‌ای را فراهم می‌کند که از تأمین نهاده و تجهیزات ایرانی آغاز می‌شود؛ و از طریق تولید، پاک‌کنی، فرآوری و بسته‌بندی در افغانستان، به عرضه محصولات کشاورزی در بازارهای ثالث می‌رسد. در این الگو، کالاهایی مانند کشمش، انجیر، حبوبات و کنجد می‌توانند موضوع بررسی قرار گیرند؛ مشروط بر آنکه تناسب فنی نهاده و ماشین‌آلات با محصول، ظرفیت واحد تولیدی و الزامات بازار مقصد احراز شود. منطق اقتصادی این همکاری، مشارکت ایران در ارتقای توان تولید و کیفیت عرضه افغانستان است. به گونه‌ای که افزایش ارزش محصول و امکان دسترسی به بازار، مبنای تقاضای پایدار برای نهاده،

است. در بخش تجهیزات نیز افغانستان از ایران حدود ۱۶۶ هزار دلار ماشین بسته‌بندی مواد غذایی، ۶۹۱ هزار دلار ماشین پاک‌کنی غلات، ۲.۴۳ میلیون دلار ماشین‌آلات کشاورزی، ۴۳۸ هزار دلار ماشین‌آلات لبنی، ۲۵۸ هزار دلار ماشین‌آلات شیرینی‌سازی وارد کرده است. در کنار این اقلام، واردات کاغذ و کارتن، بسته‌بندی کاغذی و پلاستیکی، کیسه، برچسب و بسته‌بندی چوبی، بخشی از نیازهای تکمیل و عرضه محصول را پوشش می‌دهد.

شکل ۱۰- ظرفیت زنجیره ارزش کشاورزی و صنایع غذایی ایران-افغانستان



منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران و اداره ملی احصائیه و معلومات افغانستان

تجهیزات و خدمات ایرانی قرار گیرد. این نتیجه، استنباطی از همزمانی ظرفیت صادرات کشاورزی افغانستان و واردات نهاده‌ها و تجهیزات مرتبط از ایران است و نباید به‌عنوان اثبات پیوند بالفعل میان محموله‌های مشخص تفسیر شود.

شکل ۱۱- ظرفیت زنجیره صنعت نساجی، پلیمر و معدن ایران-افغانستان



منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران و اداره ملی احصائیه و معلومات افغانستان

مقایسه دو سال آماری نیز از گسترش تجارت در برخی حلقه‌های پشتیبان تولید حکایت دارد. ارزش واردات کاغذ برای بسته‌بندی از ایران، از حدود ۷.۰۷ میلیون دلار در ۲۰۲۴-۲۰۲۵ به ۲۰.۲۵ میلیون دلار در ۲۰۲۶-۲۰۲۵ رسیده است؛ و واردات ماشین‌آلات کشاورزی از ۰.۹۳ به ۲.۴۳ میلیون دلار افزایش یافته است. همچنین ارزش سبد منتخب ماشین‌آلات کشاورزی و غذایی، از حدود ۱.۸۷ به ۴.۱۵ میلیون دلار رسیده است؛ که معادل رشد تقریبی ۱۲۲ درصدی است. این تحولات، گسترش جریان کالاهای مرتبط با تولید و تکمیل محصول را نشان می‌دهند؛ اما برای سنجش اثر آن‌ها بر بهره‌وری، کیفیت یا ارزش واحد صادرات افغانستان، باید نحوه بهره‌برداری از تجهیزات و عملکرد واحدهای دریافت‌کننده بررسی شود.

در شکل شماره ۱۱ سه حوزه باقی‌مانده بعدی نیز طبقه‌بندی شده‌اند؛ حوزه دوم، مربوط به همکاری در فعالیت‌های نساجی و قالی است. افغانستان در کنار تولید و صادرات پنبه، مجموعه‌ای از الیاف، نخ و منسوجات را نیز از ایران وارد می‌کند. ارزش سبد منتخب این اقلام در سال ۲۰۲۵-۲۰۲۶ حدود ۵۸.۶ میلیون دلار بوده است؛ و گروه‌هایی مانند الیاف مصنوعی، نخ پنبه، نخ نایلون، نخ قالی، الیاف و پرز قالی، نخ پلی‌استر و منسوجات منتخب را در بر می‌گیرد. این ترکیب، زمینه بررسی همکاری

در مراحل مختلف تولید نساجی را فراهم می‌کند؛ با این حال، تنوع مواد و محصولات اقتضا می‌کند که پیوند هر قلم با فعالیت مصرف‌کننده آن جداگانه مشخص شود؛ و مجموع این واردات، یک زنجیره یکپارچه پنبه تلقی نشود.

در این حوزه، یک مسیر همکاری می‌تواند تأمین بخشی از نهاده‌ها، تجهیزات و دانش فنی از ایران برای توسعه ریسندگی، بافت، قالی‌بافی یا سایر فعالیت‌های نساجی در افغانستان باشد؛ به گونه‌ای که مراحل بیشتری از تولید در این کشور انجام شود و محصول با ارزش افزوده بالاتر به بازار برسد. با این حال، داده‌های مورد بررسی بیشتر جریان تجارت مواد و منسوجات را نشان می‌دهند و برای ارزیابی امکان ارتقای تولید، باید نیاز ماشین‌آلات، فناوری، مهارت و خدمات فنی نیز مشخص شود. از این رو، شواهد موجود، مبنای شناسایی ظرفیت همکاری‌اند و اثبات شکل‌گیری زنجیره صادراتی، به تطبیق واردات نهاده با تولید و صادرات واحدهای مربوط نیاز دارد.

در فعالیت‌های معدنی و فلزی نیز واردات تجهیزات از ایران مشاهده می‌شود؛ اما انتساب آن به زنجیره‌های مشخص، به احتیاط بیشتری نیاز دارد. افغانستان در سال ۲۰۲۶-۲۰۲۵ حدود ۵۶۸ هزار دلار ماشین سنگ‌بری، ۷۳۹ هزار دلار ماشین ذوب آهن و ۳۰۴۷ میلیون دلار قالب فلزی از ایران وارد کرده است. این اقلام، وجود تجارت در تجهیزات صنعتی را نشان می‌دهند؛ اما نمی‌توان آن‌ها را مستقیماً به فرآوری منگنز ذیل کد HS2602 مرتبط کرد. بررسی چنین زنجیره‌ای مستلزم شناسایی تجهیزات متناسب با احراز کاربرد آن‌ها در واحدهای مشخص است.

مواد اولیه صنعت پلاستیک نیز از نظر مقیاس تجارت، حوزه قابل توجهی است. واردات افغانستان از ایران در سال ۲۰۲۶-۲۰۲۵ شامل بیش از ۱۰۱.۶ میلیون دلار پلی‌اتیلن، حدود ۵۰.۵ میلیون دلار سایر مواد پلاستیکی، ۱۴.۷ میلیون دلار PVC و گروه‌های دیگری از رزین و مواد اولیه بوده است؛ به طوری که ارزش سبد منتخب به حدود ۱۸۲.۵ میلیون دلار می‌رسد. این جریان، زمینه بررسی نقش ایران در تأمین تولید داخلی افغانستان را فراهم می‌کند. با این حال، تا زمانی که محصول حاصل، واحد تولیدکننده و مقصد فروش آن مشخص نشده باشد، تفسیر این حوزه به عنوان زنجیره صادرات به بازار ثالث قابل اتکا نیست.

برآیند این بررسی، ضرورت گسترش چارچوب همکاری از یک مسیر به دو مسیر مکمل است: در مسیر نخست، مواد اولیه افغانستان با ظرفیت فرآوری و شبکه فروش ایران پیوند می‌یابد؛ و در مسیر دوم، نهاده‌ها، تجهیزات و خدمات ایرانی در ارتقای تولید و فرآوری افغانستان به کار گرفته می‌شوند. در میان حوزه‌های بررسی‌شده، کشاورزی و صنایع غذایی از پشته‌های روشن‌تری برای مطالعه مسیر دوم برخوردار هستند. چرا که ظرفیت صادراتی افغانستان، واردات بالفعل نهاده و تجهیزات مرتبط از ایران و حضور در بازارهای ثالث، هم‌زمان قابل‌مشاهده‌اند.

در این شیوه، محرز می‌گردد که شکل دادن یک حلقه، بدون اصلاح حلقه بعدی، الزاماً به افزایش تجارت سه‌جانبه منجر نمی‌شود. در ادامه، نتیجه این بررسی ذیل جدول شماره ۷ گردآوری شده است:

جدول ۷- ماتریس الزامات نهادی، گمرکی و لجستیکی زنجیره ارزش افغانستان-ایران-بازار ثالث

خلاصه حقوقی-اجرایی الزامات توسعه زنجیره‌های فرآوری، ترانزیت و صادرات مجدد

محور	وضعیت مستند موجود	قاعده / داده کلیدی	اثر بر زنجیره ارزش
ورود موقت برای پردازش	قانون ایران این رویه را به رسمیت می‌شناسد.	ماده ۵۱ قانون امور گمرکی مصوب ۲۲/۰۸/۱۳۹۰ اجازه ورود موقت کالا برای ساخت، تکمیل، تعمیر یا فرآوری و سپس صادرات را می‌دهد. ماده ۸۱ همین قانون اخذ مجوز، تعیین مقدار و نوع پردازش و در صورت لزوم تعیین ضرایب مصرف را مقرر می‌کند. منبع: قانون امور گمرکی	از نظر حقوقی امکان «افغانستان-فرآوری در ایران-صادرات» وجود دارد؛ اما برآورد هزینه زمانی، تضمین، ضرایب تبدیل و تسویه رویه اهمیت دارد.

محور	وضعیت مستند موجود	قاعده / داده کلیدی	اثر بر زنجیره ارزش
ظرفیت و مجوزهای ورود موقت	اصلاحات ۱۴۰۳ آیین نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات (۱۳۷۳) بخشی از تشریفات را کاهش داده است.	طبق اصلاحات ۱۴۰۳ آیین نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات (۱۳۷۳) ورود موقت متناسب با ظرفیت اسمی واحد تولیدی نیازمند مجوز موردی دستگاهها نیست؛ در کالاهای مرتبط با سلامت انسان، دام و گیاه، گمرک رعایت ضوابط عمومی دستگاه تخصصی را کنترل می کند. منبع: مصوبه هیئت وزیران جمهوری اسلامی ایران (۱۳۷۳)	امکان ایجاد رویه استاندارد برای زنجیره های منتخب بیشتر شده است.
تضمین و تعهد ارزی	ورود موقت همچنان متضمن تعهد/سفته است؛ اما حکم ارزی تسهیل شده است.	اصلاح ۱۴۰۳ آیین نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات (۱۳۷۳) مقرر می کند در صادرات حاصل از ورود موقت، صرفاً ارزش افزوده کالای صادراتی، شامل ارزش کالای داخلی مصرفی، نسبت به ماده اولیه وارداتی مشمول رفع تعهد ارزی شود. منبع: مصوبه هیئت وزیران جمهوری اسلامی ایران (۱۳۷۳)	هزینه مالی مدل فرآوری نسبت به حالتی که کل ارزش صادرات مشمول تعهد باشد کاهش می یابد؛ اما سرمایه در گردش و تضمین همچنان مهم است.
مهلت پردازش و صادرات	برای صادرات محصول حاصل، محدودیت زمانی وجود دارد.	ماده ۸۲ آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی مصوب ۶/۱۲/۱۳۹۱ هیات وزیران با اصلاحات و الحاقات بعدی، اصولاً مهلت یک ساله مقرر می کند؛ برای اقلام کشاورزی مشمول قانون تمرکز، مهلت شش ماهه و امکان تمدید محدود پیش بینی شده است. منبع: آیین نامه اجرایی قانون امور گمرکی	زنجیره های کشاورزی باید گردش موجودی سریع تری داشته باشند؛ و امکان انبارش بلندمدت محدودتر است.

محور	وضعیت مستند موجود	قاعده / داده کلیدی	اثر بر زنجیره ارزش
الزامات بهداشتی، بهداشت گیاهی و دامی و قرنطینه‌ای	چارچوب قانونی و حتی موافقت‌نامه ایران-افغانستان وجود دارد؛ ولی مشکل اجرایی پابرجاست.	وزارت زراعت، آبیاری و مالدارۃ افغانستان، قانون و مقررات حفاظت نباتات و قرنطینه را منتشر کرده است؛ و در فهرست رسمی موافقت‌نامه‌ها، «موافقت‌نامه همکاری ایران و افغانستان در زمینه حفظ نباتات و قرنطینه گیاهی» درج شده است. منبع: وزارت زراعت، آبیاری و مالدارۃ افغانستان	مسئله اصلی احتمالاً در هماهنگی آزمون‌ها، گواهی‌ها و رویه‌های اجرایی نهفته است.
مشکلات جاری قرنطینه و اقدامات غیرتعرفه‌ای	مشکل در سطح رسمی دو دولت نیز تأیید شده است.	در نشست ۲۶ سنبه ۱۴۰۴، مشکلات تفاهم‌نامه قرنطینه، مشکلات قرنطینه و محدودیت‌های غیرتعرفه‌ای کالاهای کشاورزی افغانستان صراحتاً مطرح شد. منبع: وزارت صنعت و تجارت افغانستان	تکرار آزمایش، توقف بار و عدم قطعیت می‌تواند مزیت فرآوری ایران را کاهش دهد.
قواعد مبدأ بازار ثالث	از تعیین‌کننده‌ترین عوامل محدودیت‌های پنهان شامل همین قواعد می‌شود.	در موافقت‌نامه تجارت آزاد ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا (FTA) ^۸ ، در حالت عمومی استفاده از مواد غیرمبدأ مستلزم حداقل ۵۰٪ ارزش افزوده نسبت به تحویل درب کارخانه (EXW) است؛ مگر اینکه قاعده اختصاصی محصول مقرر شده باشد. منبع: اتحادیه اقتصادی اوراسیا و جمهوری اسلامی ایران، ۲۰۲۳	صرف ورود کالا به ایران و انجام عملیات سبک، الزاماً آن را واجد مبدأ ترجیحی ایران نمی‌کند.

⁸ Iran-EAEU Free Trade Agreement (FTA)

عملیات ناکافی برای مبدأ	بسته‌بندی و سورت به‌تنهایی کافی نیست.	در FTA بسته‌بندی، بسته‌بندی مجدد، شست‌وشو، تمیز کردن، بریدن، الک، سورت، طبقه‌بندی و برچسب‌زنی در ماده ۶۶ عملیات ناکافی شناخته شده‌اند.	برای کاشمش، صرف سورت و بسته‌بندی نمی‌تواند مبنای مطمئن استفاده از ترجیح تعرفه‌ای باشد.
وضعیت ماده اولیه افغانستان در اتحادیه اوراسیا	افغانستان عضو این موافقت‌نامه تجارت آزاد ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا نیست.	طبق FTA انباشت مبدأ فقط میان مواد دارای مبدأ «طرف‌های» موافقت‌نامه قابل اعمال است. در نتیجه ماده اولیه افغانستان باید در محاسبه مبدأ به‌عنوان ماده غیرمبدأ بررسی شود.	نوع و عمق فراوری در ایران باید قبل از انتخاب بازار ثالث طراحی شود.
حمل مستقیم برای ترجیحات	مبدأ، تابع شرایط حمل نیز هست. برخورداری از ترجیح علاوه بر	قواعد مبدأ FTA برای حمل از مسیر کشور ثالث، شرایط و مدارک حمل و اثبات عدم ورود کالا به تجارت کشور واسط را مقرر کرده است.	طراحی اسناد حمل باید بخشی از طراحی زنجیره باشد؛ و نمی‌توان آن‌را اقدامی پس از صادرات تلقی نمود.
تأمین مالی و بانک	مشکل رسمی دوجانبه و محدودیت بین‌المللی هم‌زمان وجود دارد.	وزارت صنعت و تجارت افغانستان «مشکلات بانکی» را در مذاکرات ایران-افغانستان مطرح کرده است. گروه ویژه اقدام مالی (FATF) نیز در بیانیه ۱۹ ژوئن ۲۰۲۶، ایران را همچنان در فهرست «حوزه‌های قضایی پرریسک مشمول فراخوان برای اقدام» ^۹ حفظ کرد؛ و با اشاره به تکمیل‌نشدن برنامه اقدام ایران، بار دیگر از اعضا و سایر حوزه‌های قضایی خواست اقدامات مقابله‌ای مؤثر را در قبال ایران اعمال کنند.	هزینه انطباق، انتقال پول، سرمایه در گردش و وصول مطالبات به قیمت نهایی زنجیره اضافه می‌شود.
ناهمسانی داده و HS کد	در برخی اقلام امکان خطای اندازه‌گیری وجود دارد.	اداره کل گمرکات افغانستان در سپتامبر ۲۰۲۵، با ایجاد یک ماژول جدید در سامانه خودکار داده‌ها و عملیات گمرکی (ASYCUDA) ^{۱۰} و اتصال آن به سامانه وزارت معادن و پترولیوم، فرایند صادرات محصولات معدنی را که پیش‌تر به‌صورت فیزیکی انجام می‌شد، الکترونیکی و استاندارد کرد. بر اساس اعلام رسمی گمرک افغانستان، از این پس اطلاعات مربوط به	پیش از انعقاد هرگونه قرارداد صنعتی، انجام نگاشت و تطبیق متقابل کدهای تعرفه‌ای دو کشور (Tariff Crosswalk) و نیز تطبیق و رفع مغایرت آمار تجاری طرفین

(Statistical Reconciliation) ضروری است.	وزن، ارزش، کد تعرفه‌ای و شرکت صادرکننده در این سامانه ثبت و پایش می‌شود منبع: اداره کل گمرکات افغانستان		
ظرفیت اسمی بالا بدون کاهش زمان انتظار و هماهنگی دو طرف لزوماً زنجیره قابل اعتماد نمی‌سازد.	از دی ۱۴۰۲ خدمات اسلام‌قلعه، نیمروز و ابونصر فراهی و گمرکات مقابل ایران به ۱۶ ساعت افزایش یافت؛ برنامه عبور نیز از ۱۲۰۰ محموله در روز به ۱۵۰۰ و سپس ۲۰۰۰ محموله پیش‌بینی شده بود. منبع: اداره کل گمرکات افغانستان	توافق برای افزایش ظرفیت وجود دارد.	ساعات و ظرفیت عملیاتی مرز
توسعه زیرساخت باید با اصلاح عملیات و هماهنگی مرزی همراه شود.	در ۱۴۰۴ رفع مشکلات میلک، دوغارون، چابهار و بندرعباس مجدداً در مذاکرات رسمی قرار گرفت. منبع: وزارت صنعت و تجارت افغانستان	با وجود اقدامات توسعه‌ای، مشکلات همچنان در سطح رسمی مطرح‌اند.	دوغارون، میلک و چابهار
کاهش زمان انتظار برای تجمع بار می‌تواند از افزایش صرف ظرفیت اسمی مهم‌تر باشد.	افغانستان پیشنهاد استفاده از کشتی‌های ۵۰ کانتینری به جای ۲۰۰ کانتینری را مطرح کرده است. منبع: وزارت صنعت و تجارت افغانستان	علاوه بر مسئله ظرفیت بندر، فرکانس سرویس نیز مسئله مهمی است.	مقیاس سرویس چابهار
این ابزارها می‌توانند الگوی قابل اقتباس برای زنجیره افغانستان-ایران باشند.	در چارچوب مذاکرات ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، ایجاد اصول کریدور سبز برای حمل ترانزیتی، <u>دیجیتالی‌سازی فرایندها</u> ، استفاده از <u>مهر و موم‌های ناوبری</u> و <u>QR Code</u> برای رهگیری محموله‌ها، توسعه مراکز جدید حمل‌ونقل و لجستیک، و ساده‌سازی تشریفات گمرکی مورد بحث قرار گرفته است. منبع: اتحادیه اقتصادی اوراسیا و جمهوری اسلامی ایران، ۲۰۲۳	الگوهای عملی در محور ایران-اوراسیا در حال بررسی است.	دیجیتالی‌سازی و کریدور سبز

⁹ High-Risk Jurisdictions Subject to a Call for Action

¹⁰ Automated System for Customs Data

داده‌های جدول شماره ۷ نشان می‌دهد مانع اصلی شکل‌گیری زنجیره ارزش افغانستان-ایران-بازار ثالث، فقدان زیرساخت حقوقی یا حتی نبود ظرفیت فیزیکی به‌تنهایی نیست؛ موانعی چون عدم اتصال منسجم اجزای مختلف محیط تجارت اکنون گریبان‌گیر تجارت با این همسایه شرقی شده است. در ایران، ورود موقت برای پردازش از نظر قانونی به رسمیت شناخته شده است؛ همچنین اصلاحات سال ۱۴۰۳ نیز بخشی از محدودیت‌های مربوط به مجوز و تعهد ارزی را کاهش داده است. در حوزه قرنطینه نیز میان ایران و افغانستان سابقه همکاری و چارچوب نهادی وجود دارد؛ و در بخش لجستیک، افزایش ساعات فعالیت مرزها، توسعه ظرفیت عبور و اقدامات انجام‌شده در دوغارون، اسلام‌قلعه و چابهار نشان‌دهنده حرکت به سمت افزایش ظرفیت است. با این حال، استمرار مشکلات قرنطینه‌ای و غیرتعرفه‌ای در مذاکرات رسمی دو کشور، محدودیت‌های بانکی، اختلاف برخی داده‌ها و کدهای تعرفه‌ای و تداوم مشکلات عملیاتی مرزها نشان می‌دهد که وجود هر یک از این ظرفیت‌ها به‌صورت منفرد هنوز به ایجاد یک زنجیره قابل پیش‌بینی برای بنگاه منجر نشده است.

از منظر بازار نیز جدول یک نکته مهم‌تر را آشکار می‌کند: هرچه هدف از تجارت از مبادله دوجانبه به فرآوری در ایران و صادرات به بازار ثالث تغییر کند، اهمیت گلوگاه‌های فرامرزی افزایش می‌یابد. قواعد مبدأ نمونه بارز این موضوع است؛ زیرا ماده اولیه افغانستان حتی پس از ورود و انجام برخی عملیات در ایران، الزاماً به کالای واجد مبدأ ترجیحی ایران تبدیل نمی‌شود؛ و عملیات ساده‌ای مانند شست‌وشو، سورت، طبقه‌بندی و بسته‌بندی به‌تنهایی برای احراز مبدأ در چارچوب موافقت‌نامه ایران- اتحادیه اقتصادی اوراسیا کافی نیست. در نتیجه، توجیه اقتصادی زنجیره دیگر فقط به اختلاف قیمت ماده اولیه یا هزینه حمل وابسته نیست؛ بلکه عمق فرآوری، بازار مقصد، قاعده مبدأ، هزینه سرمایه در گردش، مدت توقف مرزی و قابلیت اعتماد سرویس لجستیکی نیز باید هم‌زمان وارد محاسبه شوند. از این رو، گذار از کریدور به زنجیره ارزش مستلزم گذار از سیاست افزایش ظرفیت عبور به سیاست کاهش اصطکاک کل زنجیره می‌باشد.

۴-۶- عبور از تسهیل مرزی به خلق یکپارچگی در زنجیره ارزش: اولویت‌های اجرایی ایران و افغانستان

در راستای کاهش اصطکاک کل زنجیره ارزش، برخی اقدامات سیاستی در این بخش پیشنهاد می‌شود. چراکه بر اساس یافته‌های پژوهش، پاسخ سیاستی مناسب، ایجاد یک برنامه عمومی و یکسان برای همه تجارت افغانستان نیست؛ بلکه باید یک مسیر عملیاتی مشخص برای تعداد محدودی از کالاها و بنگاه‌های واجد شرایط طراحی شود. مسیر ویژه ورود موقت، پروتکل عملیاتی قرنطینه، تطبیق هشت‌رقمی HS، پیش‌اظهاری و مسیر سبز گمرکی^{۱۱} و میز قواعد مبدأ در واقع اجزای یک سازوکار واحد هستند. بدین ترتیب، پیش از حرکت محموله از افغانستان باید مشخص باشد کالا تحت چه کدی وارد می‌شود، چه اسنادی لازم دارد، چه کنترل‌های بهداشتی باید انجام دهد، در چه بازه‌ای از مرز عبور خواهد کرد، در ایران چه نوع فرآوری روی آن انجام می‌شود و آیا محصول نهایی واجد شرایط ورود ترجیحی به بازار هدف خواهد بود یا خیر. در چنین ساختاری، کاهش عدم قطعیت به اندازه کاهش مستقیم هزینه اهمیت پیدا می‌کند؛ زیرا بنگاه می‌تواند زمان تحویل، موجودی مورد نیاز، سرمایه در گردش و تعهدات قراردادی خود را از پیش برنامه‌ریزی کند.

در همین چارچوب، جدول شماره ۸ نشان می‌دهد که در صورت اجرای صحیح پروتکل‌های جدول شماره ۷، نقش بخش خصوصی نیز از خریدار و فروشنده کالا فراتر است.

جدول ۸- ماتریس اقدامات اجرایی فعال‌سازی زنجیره ارزش افغانستان-ایران-بازار ثالث

از تسهیل ورود موقت و الزامات قرنطینه تا لجستیک، قواعد مبدأ و تأمین مالی

شاخص محور و قابل پایش		محورهای اجرایی		اقدام اولویت‌دار
اقدام	مسئله احصا شده	اقدام بخش عمومی	اقدام بخش خصوصی	شاخص قابل پایش

¹¹ Green Lane

مسیر ویژه ورود موقت کالاهای افغانستان	زمان، مجوز، عدم قطعیت	تعیین HSهای منتخب، ضریب تبدیل، مدارک و روش تسویه از پیش	ثبت تولیدکنندگان و فرآوری کنندگان واجد شرایط	متوسط زمان ورود موقت
پروتکل عملیاتی قرنطینه	آزمایش و قرنطینه	شناسایی متقابل گواهی، آزمایشگاه و شیوه نمونه برداری	کنترل کیفیت قبل از ارسال	تعداد/زمان توقف قرنطینه
میز قواعد مبدأ بازار ثالث	خطر از دست رفتن تعرفه ترجیحی	تعیین و اعلام قواعد مبدأ اختصاصی برای هر محصول از جمله اقدامات بهداشتی و قرنطینه‌ای (SPS) ^{۱۲} برای بازار مقصد موردنظر	طراحی فرآیند تولید بر اساس قاعده مبدأ	سهم محموله‌های واجد مبدأ ترجیحی
تطبیق هشت‌رقمی HS	اختلاف آماري	تطبیق گمرکات و دستگاه‌های تخصصی	درج استاندارد HS در قرارداد	اختلاف آمار آینه‌ای
پیش‌اظهاری و مسیر سبز گمرکی	صف و توقف مرز	بررسی اسناد پیش از ورود کامیون	ارسال الکترونیکی مدارک	زمان توقف مرزی

¹² Sanitary and Phytosanitary Measures

رهگیری یکپارچه بار	عدم قطعیت حمل	امکان اتصال داده‌های گمرکی و لجستیکی	رهگیری محموله از طریق GPS، کد QR و سامانه الکترونیکی بار.	درصد محموله‌های قابل رهگیری
ارائه‌دهنده راهبر لجستیک (4PL) ^{۱۵}	چندپارگی خدمات	تسهیل محیط مقرراتی	ارائه نرخ درب به درب (Door-to-Door) ^{۱۳} و توافق‌نامه سطح خدمات (SLA) ^{۱۴}	هزینه و زمان تحویل
قرارداد خرید تضمینی محصول پیش از ورود کالا	ریسک بازار		قرارداد فروش پیش از خرید ماده اولیه	سهم تولید دارای مشتری از پیش

به‌کارگیری مدیریت یکپارچه زنجیره لجستیک (شرکت 4PL یا Lead Logistics Provider)^{۱۶} قراردادهای خرید تضمینی محصول^{۱۷} پیش از ورود ماده اولیه و طراحی سازوکار مالی منطبق، زنجیره را از مجموعه‌ای از معاملات مجزا به یک شبکه قراردادی یکپارچه از تأمین‌کننده افغانستان تا خریدار نهایی بازار ثالث تبدیل می‌کند. مزیت چنین مدلی این است که تولید و فرآوری در ایران نه بر مبنای امید به یافتن مشتری پس از تولید، بلکه بر اساس تقاضای از پیش شناسایی شده انجام می‌شود.

^{۱۳} ارائه نرخ کامل حمل از محل تحویل کالا نزد فرستنده تا محل تحویل نهایی نزد گیرنده

^{۱۴} Service Level Agreement

^{۱۵} Lead Logistics Provider

^{۱۶} در این مورد خاص را می‌توان اینگونه شرح داد که مثلاً در یک زنجیره ایران-افغانستان، یک 4LP می‌تواند همزمان این اجزا را مدیریت کند: حمل از کارخانه ایران تا مرز، تشریفات گمرکی، ترانزیت، انتقال به کامیون افغانستانی، انبار مرزی، بیمه، کنترل اسناد، ردیابی محموله، هماهنگی قرنطینه، و تحویل نهایی به خریدار. یعنی صادرکننده به‌جای قرارداد جداگانه با پنج یا شش شرکت، با یک «مدیر یکپارچه لجستیک» کار می‌کند.

^{۱۷} Off-take

در نتیجه، جهت مطلوب سیاست‌گذاری باید از تسهیل عمومی تجارت به سمت تسهیل هدفمند زنجیره‌های منتخب با شاخص‌های قابل سنجش حرکت کند. بر اساس نتایج مطالعه حاضر، شاخص‌هایی از جمله زمان واقعی عبور مرزی، هزینه Door-to-Door، مدت وصول وجه، سهم محموله‌های واجد مبدأ ترجیحی و میزان تولید دارای قرارداد فروش از پیش مواردی هستند که امکان اجرای آن‌ها در زمان کنونی وجود دارد. این تغییر رویکرد، می‌تواند کریدور را از یک زیرساخت حمل‌ونقلی، به یک ابزار واقعی برای سازمان‌دهی تولید، فرآوری و دسترسی مشترک ایران و افغانستان به بازارهای ثالث تبدیل نماید.

در این بخش، تلاش شد اجزای اصلی حلقه همکاری اقتصادی میان ایران و افغانستان، از تأمین نهاده و تولید و فرآوری تا لجستیک، گمرک، قواعد مبدأ، استانداردها، تأمین مالی و دسترسی به بازار، به‌صورت مجزا و در ارتباط با یکدیگر شناسایی شود. این چارچوب، در واقع پیش‌نیاز ورود به بحث تجارت و سرمایه‌گذاری سه‌جانبه است.

مجموع مباحث این بخش نشان می‌دهد که شکل‌گیری همکاری صنعتی و تجاری پایدار میان دو کشور، صرفاً به وجود ظرفیت تولید یا تقاضای بازار وابسته نیست، بلکه به میزان قابل توجهی به هماهنگی محیط مقرراتی و کاهش اصطکاک‌های نهادی بستگی دارد. شفاف‌سازی قواعد مبدأ و SPS، تطبیق کدهای تعرفه‌ای، رفع مغایرت‌های آماری، هماهنگی الزامات قرنطینه‌ای، کاهش موانع غیرتعرفه‌ای، توسعه رویه‌های گمرکی الکترونیکی، ایجاد مسیرهای سبز و یکپارچه‌سازی فرایندهای لجستیکی، مجموعه‌ای از پیش‌شرط‌هایی هستند که قابلیت اجرایی شدن همکاری‌های تولیدی و زنجیره‌ای را تعیین می‌کنند.

۱-۶-۴- مناطق آزاد؛ حلقه عملیاتی اتصال زنجیره ارزش به کریدور

اجرایی‌شدن الگوی زنجیره ارزش ذیل اقدامات اجرایی پیشنهادی در جدول شماره ۸، مستلزم آن است که زنجیره ارزش، علاوه بر مدیر و قرارداد، یک نقطه فیزیکی برای تجمیع خدمات و انجام عملیات اضافه‌کننده بر ارزش نیز داشته باشد. در

این چارچوب، مناطق آزاد دوغارون و سرخس می‌توانند از یک فضای صرفاً عبوری و لجستیکی، به دو گره مکمل^{۱۸} در زنجیره افغانستان-ایران-بازار ثالث تبدیل شوند. دوغارون، به دلیل قرارگرفتن در نقطه تماس مستقیم با افغانستان، مناسب‌ترین محل برای استقرار حلقه نخست زنجیره است؛ یعنی جایی که ماده اولیه افغانستان پس از ورود، تحت یک مدیریت یکپارچه لجستیکی تحویل گرفته شود؛ و پس از کنترل اسناد و کیفیت آن، حسب نوع کالا، وارد فرآیندهایی مانند تجمع، پاک‌سازی، درجه‌بندی، بسته‌بندی یا فرآوری صنعتی شود. طبق داده‌های گمرک دوغارون، اهمیت این رویکرد زمانی روشن‌تر می‌شود که عملکرد دوغارون نشان‌گر این است که وزن کل مبادلات ثبت‌شده در این مرز در سال ۱۴۰۴ به حدود ۴.۵ میلیون تن رسیده و مجموع ترانزیت نیز حدود ۲.۴۷ میلیون تن بوده است؛ تعداد ناوگان ورودی و خروجی نیز در همین سال به بیش از ۲۹۲ هزار دستگاه رسیده است. این مقیاس نشان می‌دهد دوغارون از نظر جریان بار، ظرفیت لازم برای تبدیل شدن از نقطه عبور به پلتفرم سازمان‌دهی زنجیره را دارد؛ مشروط بر آنکه خدمات گمرکی، قرنطینه، آزمایشگاه، انبار، فرآوری، تأمین مالی و لجستیک در قالب یک پنجره عملیاتی واحد به یکدیگر متصل شوند.

در این تقسیم کار، سرخس می‌تواند نقش گره دوم زنجیره و دروازه اتصال محصول فرآوری‌شده به بازارهای آسیای مرکزی و اوراسیا را بر عهده گیرد. در این مدل، 4PL یا اپراتور ارشد زنجیره صرفاً مسئول حمل یک محموله نیست؛ و جریان کامل کالا را از تأمین‌کننده افغانستانی تا کارخانه یا واحد فرآوری در دوغارون و (سپس در صورت انتخاب بازارهای شمالی افغانستان تا پایانه ریلی سرخس و) خریدار نهایی مدیریت می‌کند. قرارداد Off-take نیز پیش از ورود ماده اولیه منعقد می‌شود؛ که مقدار، مشخصات کیفی، قیمت یا فرمول قیمت‌گذاری، زمان تحویل و مقصد نهایی از ابتدا مشخص باشد. به این ترتیب، این امکان که دوغارون به هاب ورود، کنترل و فرآوری و سرخس به هاب تجمع، حمل ریلی و توزیع منطقه‌ای تبدیل شوند، به ذهن متبادر می‌گردد. البته باید توجه داشت که انتخاب نوع فرآوری باید از ابتدا با بازار مقصد و قواعد مبدأ منطبق باشد. بنابراین در

^{۱۸} به منظور درک بهتر این مفهوم، مطالعه کتاب Connectography اثر پاراگ خانا یا گزارش سیاستی «بررسی ظرفیت‌های بندر خورگوس به منظور تقویت روابط تجاری ایران و چین» معاونت مطالعات اقتصادی و آینده پژوهی اتاق بازرگانی صنایع، معادن و کشاورزی تهران پیشنهاد می‌شود.

مرحله عبور از محدودیت نقش منطقه آزاد تحت عنوان تغییر محل ترخیص، می‌توان گفت که عملیات داخل منطقه باید به اندازه‌ای عمیق باشد که واقعاً ارزش افزوده، قابلیت صادرات و در صورت هدف‌گیری بازار ترجیحی، مبدأ قابل قبول ایجاد کند.

در چنین ساختاری، همان شاخص‌هایی که در ماتریس اجرایی تعریف شده‌اند، مستقیماً به عملکرد مناطق آزاد تبدیل می‌شوند. زمان توقف کالا در دوغارون، زمان صدور مجوز SPS، هزینه Door-to-Door از مبدأ افغانستان تا بازار ثالث، مدت فرآوری، سهم محموله‌های واجد قاعده مبدأ، سهم حمل ریلی از سرخس، مدت وصول وجه و درصد تولید پوشش داده‌شده با قرارداد خرید تضمینی محصول.

بنابراین مناطق آزاد در این مدل می‌توانند از نقش بخش مستقل در کنار زنجیره ارزش ارتقاء یافته و در نقش محل اجرای زنجیره ارزش فعالیت نمایند؛ که در این نقش، قرارداد، لجستیک، گمرک، تولید، استاندارد، تأمین مالی و دسترسی به بازار در یک نقطه به هم متصل می‌شوند. (این الگو با تجربه‌های جدید همکاری لجستیکی ایران و اتحادیه اقتصادی اوراسیا نیز هم‌راستا است؛ چرا که کمیسیون اقتصادی اوراسیا در طرح Eurasian Agroexpress بر کریدور سبز، دیجیتالی کردن حمل، استفاده از پلمب‌های ناوبری و QR و توسعه مراکز حمل‌ونقل و لجستیک تأکید کرده است).

۴-۶-۲- دیپلماسی اقتصادی؛ واسطه میان تسهیل تجارت دوجانبه و تشکیل زنجیره‌های سه‌جانبه

بدیهی است شکل‌گیری زنجیره‌های مورد بحث، صرفاً با ایجاد کارخانه و زیرساخت مرزی ممکن نیست. بخش مهمی از موانع در آن سوی مرز یا میان چند کشور قرار دارد؛ و ابزار رفع آنها در اختیار بنگاه خصوصی یا حتی یک دستگاه اجرایی واحد نیست. از این رو، دیپلماسی اقتصادی باید از رویکرد عمومی افزایش تجارت با افغانستان عبور کند؛ و برای هر زنجیره، کشور

مبدأ، محل فرآوری، بازار مقصد، مسیر حمل، قواعد مبدأ، استاندارد، روش پرداخت و مسئول هر گلوگاه را به صورت مشخص طراحی کند. این رویکرد با جهت‌گیری قانون برنامه پنج ساله هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران نیز سازگار است؛ ماده ۵۷ برنامه هفتم، سیاست‌گذاری یکپارچه در حوزه حمل‌ونقل، گمرک، بانک، بیمه و سوخت و طراحی ابتکارات چندجانبه و کریدورهای ترانزیتی را در چارچوب ستاد ملی ترانزیت پیش‌بینی کرده است.

بنابراین، در سطح عملیاتی، پیشنهاد گزارش برای نقش‌آفرینی دیپلماسی اقتصادی در این گزارش بر چند محور مشخص متمرکز شده است:

- نخست، توافق با افغانستان درباره ورود منظم مواد اولیه و کالاهای قابل فرآوری و ایجاد روبه مشخص برای ورود موقت، انبارش، پردازش و خروج مجدد؛
- دوم، مذاکره با کشورهای مقصد برای تدوین پروتکل‌های SPS، به رسمیت شناختن آزمایشگاه‌ها و گواهی‌های استاندارد، رفع ممنوعیت‌ها و محدودیت‌های موردی و ایجاد خطوط سبز گمرکی برای کالاهای منتخب؛
- سوم، مذاکره حمل‌ونقلی با افغانستان، ترکمنستان، آسیای مرکزی و سایر کشورهای مسیر برای تعیین تعرفه حمل یکپارچه، سهمیه و ظرفیت واگن، ساعات کار مرز، تبادل اطلاعات و کاهش توقف؛
- چهارم، طراحی سازوکارهای مالی و بیمه‌ای برای تسویه تجارت، ضمانت قراردادهای Off-take و پوشش ریسک تجاری و سیاسی؛
- و پنجم، مذاکره بر سر قواعد مبدأ. در مسیر اوراسیا، دیپلماسی اقتصادی باید از ابتدا روشن کند کدام فرآیند تولید در ایران، مبدأ ایرانی دارد؛ و کدام عملیات در مبدأ ایران ناکافی است. در غیر این صورت ممکن است سرمایه‌گذاری در منطقه آزاد انجام شود؛ اما محصول نهایی از ترجیحات تعرفه‌ای بازار هدف برخوردار نشود.

همچنین با توجه به مسائل احصاء شده در پژوهش، پیشنهاد می‌شود برای هر کریدور نیز یک میز سه‌جانبه مشخص تشکیل شود؛ چرا که تشکیل کارگروه‌های کلی، برای رفع نیازهای فوری و جاری این مسائل، از پویایی کافی در اولویت بندی و عملیاتی سازی برخوردار نخواهند بود. برای مثال، در محور افغانستان-ایران-هند تمرکز بر خشکبار، محصولات کشاورزی و مسیر چابهار پیشنهاد می‌شود؛ و در محور افغانستان-ایران-آسیای مرکزی/اوراسیا تمرکز بر سرخس، حمل ریلی، تعرفه‌های عبور، استاندارد و قواعد مبدأ می‌تواند راهگشا باشد.

همچنین در صورت توسعه مسیرهای شرق، در محور افغانستان-ایران-چین تمرکز می‌تواند بر لجستیک ریلی، تجمیع بار و قراردادهای خرید بلندمدت قرار گیرد. باید توجه داشت شاخص موفقیت این دیپلماسی نیز تعداد نشست‌ها و تفاهم‌نامه‌ها

نیست؛ و موفقیت در این مسیر اگر با شاخص‌های نتیجه محوری چون زمان عبور مرزی، هزینه Door-to-Door، زمان صدور مجوز SPS، نرخ رد محموله، سهم حمل ریلی، حجم کالای فرآوری شده در مناطق آزاد و ارزش صادرات محصول نهایی به بازار ثالث سنجیده شود، عملکرد دیپلماسی اقتصادی قابلیت ارزیابی منصفانه‌تری خواهد داشت. (سند برنامه ملی گذر (ترانزیت) نیز در همین جهت برای کالای ترانزیتی، ترخیص گمرکی ظرف چهار ساعت پس از پیش‌اظهاری الکترونیکی و پاسخ دستگاه‌های استاندارد و قرنطینه در بازه دو ساعته را هدف‌گذاری کرده است؛ بنابراین می‌توان همین منطق را به‌صورت SLA عملیاتی در دوغارون و سرخس پیاده کرد).

بررسی مسئولیت دستگاه‌های دولتی در دیپلماسی اقتصادی

در این قسمت، به‌منظور تفکیک حوزه عملیاتی پیشنهادات ارائه شده، جدول ۹ تنظیم شده است. در این جدول، پیشنهادات جدیدی نیز ذیل توضیحات هر بخش ارائه شده است.

جدول ۹- نقش دستگاه‌های دولتی در دیپلماسی اقتصادی فعال‌سازی تجارت زنجیره ارزش

مسئولیت پیشنهادی در زنجیره ایران-افغانستان-بازار ثالث	دستگاه مربوطه
راهبری دیپلماسی اقتصادی؛ ایجاد کارگروه‌های سه‌جانبه با افغانستان و کشور مقصد؛ حل موانع طرف خارجی در مرز، ترانزیت، SPS و پرداخت؛ مأموریت‌دهی مشخص به سفارتخانه‌ها و رایزنی با دولت‌های مسیر؛ پیگیری توافقات اجرایی به‌جای تفاهیم‌نامه‌های کلی.	وزارت امور خارجه
تعیین سبدهای کالایی اولویت‌دار در سطح HS؛ انتخاب بازار هدف؛ مذاکره تعرفه‌ای و تجاری؛ احصای قواعد مبدأ؛ شناسایی خریداران و سرمایه‌گذاران؛ طراحی مشوق برای واحدهای فرآوری و صادرات مجدد.	وزارت صمت و سازمان توسعه تجارت
تأمین زمین و زیرساخت؛ صدور یکپارچه مجوز سرمایه‌گذاری؛ ایجاد خوشه‌های تخصصی فرآوری؛ انبار و سردخانه، آزمایشگاه، پایانه کانتینری و خدمات لجستیکی؛ جذب سرمایه‌گذار ایرانی، افغانستانی و ثالث؛ ایجاد پنجره واحد تولید-گمرک-استاندارد.	دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و سازمان‌های مناطق آزاد دوغارون و سرخس
طراحی کریدور کامل به‌جای مسیر داخلی؛ نرخ حمل یکپارچه؛ تأمین ظرفیت واگن؛ تسریع روند تعویض بوژی و ترانشیپمنت در سرخس؛ اتصال دوغارون به بنادر و شبکه ریلی؛ تعیین SLA زمان حمل و تحویل.	وزارت راه و شهرسازی، راه‌آهن و سازمان راهداری
اتصال زنجیره دوغارون به چابهار و بندرعباس؛ ایجاد سرویس منظم برای بازار هند و خلیج فارس؛ نرخ یکپارچه بندر-مرز؛ کاهش هزینه و زمان انتقال بین حمل جاده‌ای و دریایی.	سازمان بنادر و دریانوردی

طراحی رویه مشخص برای ورود موقت و پردازش؛ پیش‌اظهاری و ترخیص قبل از ورود؛ مسیر سبز برای اپراتورهای معتبر؛ تبادل الکترونیکی اطلاعات با گمرک افغانستان و کشورهای مسیر؛ جلوگیری از چندباره‌کاری بازرسی‌ها. مقررات ملی جدید نیز بر ترخیص سریع، مدیریت ریسک و اعتماد به پلمب مبدأ تأکید دارد.	گمرک جمهوری اسلامی ایران
انعقاد پروتکل‌های کالایی SPS؛ تعیین فهرست آفات و حدود مجاز؛ پیش‌قرنطینه؛ استقرار آزمایشگاه مورد تأیید در دوغارون؛ توافق بر پذیرش متقابل گواهی‌ها و کاهش نمونه‌برداری تکراری.	وزارت جهاد کشاورزی، سازمان حفظ نباتات و سازمان دامپزشکی
تعیین استاندارد بازار مقصد، ایجاد آزمایشگاه‌های معتبر در مناطق آزاد، صدور گواهی پیش از خروج و مذاکره برای شناسایی متقابل نتایج آزمون با کشورهای مقصد.	سازمان ملی استاندارد و، حسب کالا، سازمان غذا و دارو
طراحی مسیرهای قانونی و قابل اتکای تسویه؛ تأمین ابزارهای ضمانت، ضمانت‌نامه LC در موارد ممکن، سازوکار پرداخت با ارزهای محلی و تعیین تکلیف تعهدات ارزی صادرات حاصل از پردازش مواد اولیه خارجی.	بانک مرکزی و شبکه بانکی
طراحی بسته سرمایه‌گذاری برای واحدهای مشترک؛ رفع ابهام مالیاتی، گمرکی و مالکیتی؛ جذب سرمایه خارجی در مناطق؛ تهیه مدل‌های سرمایه‌گذاری مشترک.	وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان سرمایه‌گذاری خارجی
پوشش ریسک عدم پرداخت خریدار، ریسک سیاسی کشورهای مقصد و مسیر، بیمه حمل چندوجهی و تضمین قراردادهای بلندمدت خرید.	صندوق ضمانت صادرات و صنعت بیمه
هماهنگی دستگاه‌های مستقر در مرز، مدیریت ساعات فعالیت، تردد کامیون، امنیت و توقفگاه‌ها و جلوگیری از آنکه تعدد دستگاه‌ها به تعدد ایستگاه و مجوز تبدیل شود.	وزارت کشور، استانداری خراسان رضوی و دستگاه‌های مرزی
تضمین دسترسی پایدار واحدهای فرآوری مناطق آزاد به انرژی و طراحی رویه روشن سوخت ناوگان ترانزیتی؛ زیرا توقف تولید یا عدم قطعیت سوخت، مزیت کریدور را مستقیماً کاهش می‌دهد.	وزارت نفت و وزارت نیرو
در زنجیره‌های معدنی، تعیین ضوابط فرآوری، پسماند و مصرف آب و صدور مجوزهای مشخص پیش از جذب سرمایه‌گذار؛ به‌ویژه برای پرعیارسازی مواد معدنی که نباید با فرآوری ساده سنگ یکسان تلقی شود.	سازمان حفاظت محیط زیست و دستگاه‌های معدنی ذی‌ربط

بررسی مسئولیت بخش خصوصی در دیپلماسی اقتصادی

فعال‌شدن زنجیره ارزش سه‌جانبه زمانی ممکن است که بنگاه‌های خصوصی از نقش سستی خریدار و فروشنده کالا، گام را فراتر نهاده و در قالب یک شبکه قراردادی و عملیاتی به یکدیگر متصل شوند. در این الگو، تأمین‌کننده افغانستانی، واحد فرآوری در ایران، شرکت لجستیکی، تأمین‌کننده مالی، بیمه‌گر و خریدار بازار ثالث به‌صورت مستقل و پس از وقوع هر مرحله به دنبال طرف معامله بعدی نمی‌روند؛ بلکه زنجیره پیش از ورود ماده اولیه به ایران، از نظر تأمین، فرآوری، حمل، فروش و

تسویه مالی طراحی شده است. مناطق آزاد دوغارون و سرخس نیز در این چارچوب می‌توانند محل استقرار بخش مهمی از این شبکه خصوصی باشند؛ بدین صورت که دوغارون به‌منظور تجمیع، کنترل کیفیت و فرآوری اولیه کالاهای افغانستان و سرخس برای انبارش، تکمیل عملیات لجستیکی، کانتینرسازی و اتصال به بازارهای آسیای مرکزی و اوراسیا مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند. در جدول شماره ۱۰، این پیشنهادات ارائه شده‌اند.

جدول ۱۰- نقش بخش خصوصی در دیپلماسی اقتصادی فعال‌سازی تجارت زنجیره ارزش

بازیگر بخش خصوصی	مسئولیت در فعال‌سازی زنجیره
تولیدکنندگان و تأمین‌کنندگان افغانستانی	تأمین مستمر ماده اولیه مطابق مشخصات توافق‌شده؛ تجمیع تولید؛ رعایت استانداردهای کیفیت، رطوبت، درجه‌بندی، باقیمانده سموم و سایر الزامات بازار مقصد؛ ارائه اسناد مبدأ و قابلیت رهگیری محصول.
تجار و شرکت‌های بازرگانی ایران و افغانستان	شناسایی و سازمان‌دهی تأمین‌کنندگان؛ انعقاد قراردادهای بلندمدت؛ تجمیع محموله؛ مدیریت ریسک قیمت و عرضه؛ ایجاد ارتباط قراردادی میان تولیدکننده افغانستانی و واحد فرآوری یا خریدار نهایی.
واحدهای فرآوری مستقر در دوغارون و سایر مناطق مرزی	انجام عملیات واقعی ارزش‌افزا مانند پاک‌سازی، سورت، درجه‌بندی، بسته‌بندی، خشک‌کردن، فرآوری غذایی، ریسندگی یا سایر عملیات متناسب با هر زنجیره؛ ثبت دقیق ورودی و خروجی برای اثبات میزان ارزش افزوده و مبدأ کالا.
سرمایه‌گذاران و شرکت‌های مشترک ایران-افغانستان	ایجاد واحدهای مشترک فرآوری، سردخانه، انبار، آزمایشگاه و بسته‌بندی؛ انتقال فناوری و دانش فنی؛ سرمایه‌گذاری در ماشین‌آلاتی که حلقه مفقوده میان ماده اولیه افغانستان و محصول قابل صادرات را تکمیل می‌کند.
شرکت 4PL	مدیریت یکپارچه کل زنجیره لجستیک از محل تأمین در افغانستان تا خریدار بازار ثالث؛ انتخاب و هماهنگی حمل‌کنندگان، مدیریت تشریفات گمرکی، انبار، بیمه، ترانزیت، ردیابی محموله و کنترل اسناد؛ ارائه نرخ و زمان Door-to-Door به صاحب کالا.
شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و چندوجهی	ارائه سرویس منظم و قابل پیش‌بینی؛ تشکیل بار کامل؛ هماهنگی حمل جاده-ریل و ریل-دریا؛ ارائه نرخ یکپارچه کل مسیر؛ کاهش توقف ناوگان و زمان انتقال بار در مرزها.

انبارداران، سردخانه‌ها و مراکز لجستیکی دوغارون و سرخس	تجميع محموله‌های کوچک، نگهداری استاندارد، کنترل موجودی، بسته‌بندی مجدد، کانتینرسازی و آماده‌سازی بار برای صادرات؛ ایجاد امکان تشکیل محموله اقتصادی برای مسیرهای ریلی و دریایی.
خریداران و توزیع‌کنندگان بازار ثالث	انعقاد قرارداد Off-take پیش از تولید یا فرآوری؛ اعلام مشخصات دقیق محصول، حجم، استاندارد، بسته‌بندی و برنامه تحویل؛ کاهش ریسک بازار از طریق تضمین خرید بخشی از تولید.
بانک‌ها، مؤسسات مالی و شرکت‌های تأمین مالی خصوصی	تأمین سرمایه در گردش برای خرید ماده اولیه، فرآوری و صادرات؛ تأمین مالی مبتنی بر قرارداد خرید، موجودی انبار یا اسناد تجاری؛ طراحی روش تسویه منطبق با محدودیت‌های عملیاتی زنجیره.
شرکت‌های بیمه و صندوق‌های خصوصی پوشش ریسک	بیمه حمل، موجودی انبار و فرآیند تولید؛ پوشش ریسک عدم تحویل، خسارت، توقف مسیر و در موارد قابل پوشش، ریسک عدم پرداخت طرف تجاری.
آزمایشگاه‌ها، شرکت‌های بازرسی و گواهی‌دهی	انجام آزمون قبل از ارسال، کنترل کیفیت و انطباق محصول با الزامات SPS و استانداردهای بازار مقصد؛ کاهش احتمال رد محموله در مقصد و مستندسازی کیفیت قابل رهگیری.
شرکت‌های فناوری و پلتفرم‌های لجستیکی	ایجاد سامانه رهگیری محموله، مدیریت اسناد، تبادل داده میان تولیدکننده، گمرک، لجستیک و خریدار؛ استفاده از GPS، QR و سامانه بار برای مشاهده وضعیت محموله در طول زنجیره.
اتاق‌های بازرگانی، اتاق مشترک و تشکل‌های تخصصی	شناسایی بنگاه‌های معتبر در دو طرف، اعتبارسنجی طرف‌های تجاری، ایجاد کنسرسیوم‌های صادراتی، گردآوری مشکلات عملیاتی، مذاکره جمعی با دولت و معرفی خریداران و سرمایه‌گذاران بالقوه.

در نهایت باید توجه داشت در این تقسیم کار، دولت نباید جای بنگاه خصوصی خریدار، فرآوری‌کننده یا مدیر زنجیره شود؛ وظیفه دولت ایجاد قواعد روشن، زیرساخت، رویه گمرکی سریع، Green Lane، استاندارد و امکان تسویه است. در مقابل، بخش خصوصی نیز اقتصاد زنجیره را سازمان می‌دهد؛ و بدین ترتیب، پیش از شروع عملیات مشخص می‌کند ماده اولیه از چه کسی خریداری می‌شود، در کجا و با چه فناوری فرآوری می‌شود، هزینه نهایی Door-to-Door چقدر است، چه خریدار خارجی محصول را می‌خرد و وجه آن چگونه وصول خواهد شد.

در سایه چنین اقدامات و همکاری‌هایی، نقش مناطق آزاد نیز از واگذاری زمین و انبارداری فراتر می‌رود؛ و می‌توان در دوغانرون کنسرسیوم‌هایی متشکل از تأمین‌کننده افغانستانی، واحد فرآوری، 4PL و خریدار خارجی شکل داد. سپس در سرخس همین محصول را از طریق مراکز تجمع و حمل ریلی به بازارهای آسیای مرکزی و اوراسیا متصل کرد. در چنین مدلی، Green Lane ابزار دولت برای کاهش زمان و اصطکاک است؛ و ابزار شرکت لجستیکی برای شفاف کردن هزینه کل مسیر، قرارداد Off-take ابزار خریدار برای کاهش ریسک فروش و 4LP ابزار یکپارچه کردن عملیات کل زنجیره خواهد بود. این چهار جزء در کنار واحد فرآوری مستقر در منطقه آزاد، همان تشکیلاتی را ایجاد می‌کند که یک مسیر ترانزیتی را به زنجیره ارزش واقعی تبدیل می‌کند.

۵- جمع بندی و توصیه سیاستی

برآیند بررسی ساختار اقتصادی افغانستان، تحولات تجارت خارجی و ظرفیت مسیرهای مشترک نشان می‌دهد که توسعه همکاری با این کشور، مستلزم پیوند سیاست تجاری با تصمیم‌های تولیدی، سرمایه‌گذاری و لجستیکی است. محدودیت تقاضای مؤثر در افغانستان، در کنار نیاز وارداتی و ظرفیت عرضه برخی مواد اولیه، موجب می‌شود فرصت‌های همکاری در چند سطح متفاوت شکل گیرند:

- تأمین بازار داخلی افغانستان،
- استفاده از نهاده‌های این کشور در صنایع ایران
- و فرآوری و عرضه محصول به بازارهای ثالث.

پژوهش حاضر ضمن تفکیک این سطوح، جایگاه ایران را در هر یک از موارد فوق بررسی کرده و سپس الزامات اتصال آن‌ها را در قالب زنجیره‌های منتخب توضیح داده است. نتیجه آن است که مزیت جغرافیایی و حضور تجاری ایران، زمانی به موقعیتی پایدار در اقتصاد منطقه تبدیل می‌شود که در تصمیم‌های تأمین، تولید، حمل و فروش بنگاه‌ها نهادینه شود.

بررسی اقتصاد افغانستان در ابتدای گزارش، مبنای تفسیر فرصت‌های تجاری را فراهم می‌کند. فاصله میان اندازه جمعیتی بازار و قدرت خرید، همراه با محدودیت‌های تولید و درآمد، بیان‌گر آن است که برآورد ظرفیت همکاری نمی‌تواند صرفاً بر جمعیت یا رشد واردات استوار باشد. در ادامه، تحلیل ترکیب تجارت نیز روشن می‌سازد که نیازهای وارداتی افغانستان و ظرفیت صادراتی آن، ماهیتی متفاوت دارند؛ و در ارتباط با شرکای محدودی متمرکز شده‌اند. اهمیت این ساختار برای ایران، در امکان ایفای نقش هم‌زمان در تأمین کالا، دریافت مواد اولیه و اتصال به بازارهای خارجی است؛ مشروط بر آنکه برای هر نقش، کالا و سازوکار اقتصادی متناسب انتخاب شود.

به منظور تبیین این شروط، پژوهش در گام بعدی ضمن تحلیل تجارت دوجانبه نشان داد که افزایش واردات افغانستان از ایران، تحولات متفاوتی را در سطح کالا در بر می‌گیرد. تقویت سهم ایران در قطعات خودرو و تضعیف آن در گازوئیل و بنزین، ضرورت تفکیک میان رشد ارزش صادرات و بهبود موقعیت رقابتی را آشکار می‌کند. از این‌رو، سیاست توسعه صادرات باید میان بازارهای نیازمند حفظ موقعیت، بازارهای مستعد بازپس‌گیری سهم و فرصت‌های ورود یا گسترش فعالیت تمایز قائل شود. پیشنهاد متناظر برای بخش خصوصی و نهادهای پشتیبان تجارت، استقرار پایشی بازار افغانستان است؛ به گونه‌ای که تغییر تقاضا، سهم رقبا، شرایط عرضه و هزینه دسترسی، مبنای انتخاب بازار و تنظیم اقدامات حمایتی قرار گیرد. این رویکرد، منابع محدود بنگاه و سیاست‌گذار را به مسائل مشخص هر بازار معطوف می‌سازد.

در گام بعدی، هدف از بررسی بازار فروش، شناسایی زمینه‌های همکاری تولیدی تعیین شد؛ بنابراین، تطبیق اقلام صادراتی افغانستان با جریان واردات و صادرات ایران، سه منطق اقتصادی متمایز را نشان داد:

- در کشمش، شبکه تجاری موجود ایران پشتوانه مناسب‌تری برای بررسی دسترسی مشترک به بازارهای ثالث فراهم می‌کند؛
- در لوبیا و کنجد، فرصت به توسعه فرآوری و تکمیل محصول وابسته است؛
- و در پنبه و منگنز، تأمین صنایع ایران و جایگزینی بخشی از واردات، اولویت کوتاه‌مدت دارد.

بر این اساس، پیشنهاد پژوهش، تدوین برنامه یکسان برای همه اقلام نیست؛ و پیشنهاد می‌شود که برای هر زنجیره، نوع فعالیت، بازار هدف، مقیاس اقتصادی و افق سرمایه‌گذاری تعیین گردد. چرا که شواهد تجاری ارائه‌شده، مبنای این غربالگری محسوب می‌شوند؛ و تبدیل آن‌ها به پروژه، به احراز کیفیت و استمرار عرضه، ظرفیت فرآوری، هزینه نهایی و وجود خریدار نیاز دارد.

بعد مکانی و عملیاتی پیشنهادات فوق برای ایجاد یک همکاری ذیل زنجیره ارزش افزوده، بررسی کریدورها، می‌باشد. در این چارچوب، چابهار، خواف-هرات و گذرگاه‌های زمینی، متناسب با مبدأ عرضه و مقصد تقاضا، امکان سازمان‌دهی مسیرهای متفاوت را فراهم می‌کنند. بااین‌حال، افزایش عبور کالا زمانی به توسعه زنجیره ارزش منجر می‌شود که خدمات حمل با انبارش، کنترل کیفیت، فرآوری و فروش پیوند برقرار کند. در این چارچوب، پیشنهاد گزارش برای دوغارون و سرخس، تعریف نقش‌های مکمل است: دوغارون می‌تواند محل تجمع، کنترل و فرآوری متناسب با کالاهای ورودی افغانستان باشد؛ و سرخس، در صورت توجیه بازار و مسیر، اتصال محصول به شبکه ریلی آسیای مرکزی و اوراسیا را بر عهده می‌گیرد. تحقق این تقسیم کار تجاری، مستلزم تجمع خدمات گمرکی، قرنطینه، آزمایشگاه، انبار و لجستیک در یک پنجره عملیاتی و هماهنگی آن‌ها با برنامه تولید بنگاه است.

در راستای تحقق الزامات تقسیم تجارت میان مسیرها، تحلیل نهادی گزارش نشان می‌دهد که بخش مهمی از فاصله میان ظرفیت شناسایی شده و همکاری قابل‌اجرا، به ناهماهنگی روبه‌ها در طول زنجیره بازمی‌گردد. بر همین مبنا، مسیر ویژه ورود موقت برای کالاها و بنگاه‌های منتخب باید با تعیین قبلی مدارک، ضرایب تبدیل، تضمین‌ها و روش تسویه طراحی شود؛ پروتکل عملیاتی قرنطینه باید الزامات گواهی، نمونه‌برداری و آزمایشگاه مورد پذیرش را روشن کند؛ و پیش‌اظهاری، مسیر سبز گمرکی و رهگیری یکپارچه محموله باید امکان کاهش توقف و برنامه‌ریزی تحویل را فراهم سازند. تطبیق کدهای تعرفه‌ای و رفع مغایرت‌های آماری نیز پیش‌نیاز تعریف دقیق موضوع قرارداد و ارزیابی عملکرد زنجیره است. این اقدامات، زمانی اثربخش خواهند بود که برای یک جریان کالایی مشخص، به‌صورت هماهنگ اجرا شوند.

اجرای این الگو، مأموریت مشخصی برای دیپلماسی اقتصادی ایجاد می‌کند. پیشنهاد گزارش، تشکیل سازوکارهای سه‌جانبه متناسب با کالا و مسیر است؛ و موضوع مذاکره در این سازوکارها را تعهدات اجرایی قابل‌پیگیری، از جمله پذیرش گواهی‌ها، هماهنگی ساعات مرزی، ظرفیت حمل، نرخ یکپارچه مسیر و ترتیبات مالی و بیمه‌ای معرفی می‌نماید. در نتیجه، مسئولیت دستگاه‌های دولتی بر حسب همین گلوگاه‌ها معرفی می‌شود.

در ادامه مراحل اجرایی الگو، بخش خصوصی مسئول شکل‌دادن به رابطه اقتصادی میان اجزای زنجیره معرفی می‌شود. بدین صورت که تأمین‌کننده، فرآوری‌کننده، مدیر لجستیک، تأمین‌کننده مالی و خریدار نهایی پیش از آغاز عملیات، درباره مشخصات محصول، مقدار، قیمت یا فرمول قیمت‌گذاری، زمان تحویل و شیوه پرداخت توافق می‌کنند.

بر این اساس، مسیر استدلال گزارش از شناخت ساختار اقتصاد و تجارت افغانستان، به تفکیک موقعیت ایران در بازارهای کالایی، شناسایی ظرفیت‌های مکمل تولیدی و سپس طراحی الزامات اجرای زنجیره امتداد می‌یابد. حاصل این بررسی، مبنایی برای انتخاب همکاری اقتصادی پیش از تعهد سرمایه است؛ انتخابی که در آن کالا، بازار، مسیر، فرآوری و ترتیبات نهادی به صورت یک مجموعه ارزیابی می‌شوند. جهت مطلوب سیاست‌گذاری نیز فراهم کردن شرایطی است که بنگاه بتواند این مجموعه را با هزینه و ریسک قابل‌محاسبه سازمان دهد. در چنین چارچوبی، عمق روابط ایران و افغانستان در میزان پیوندی سنجیده می‌شود که ذیل کریدورهای مشترک میان عرضه مواد اولیه، ظرفیت تولید و شبکه فروش شکل گرفته است.

International Monetary Fund, Middle East and Central Asia Department. (2019). *Islamic Republic of Afghanistan: Staff report for the 2019 Article IV consultation and the sixth review under the Extended Credit Facility arrangement—Press release; staff report; and statement by the Executive Director for Islamic Republic of Afghanistan* (IMF Staff Country Report No. 19/382). International Monetary Fund. <https://doi.org/10.5089/9781513523958.002>

World Bank. (2026, February). *Afghanistan economic monitor* (Issue No. 11, FY2025). World Bank. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/5bd07ba36bae064bde8a372b5026f30e-0310012026/original/Afghanistan-Economic-Monitor-February-2026.pdf>

Bakhtar News Agency. (2026, March 6). *Commercial goods transportation via Khaf-Herat railway proceeding smoothly with no delays.*

Bakhtar News Agency. (2025, November 2). *Imports via Khaf-Herat railway increase fivefold.* <https://www.bakhtarnews.af/en/imports-via-khafherat-railway-increase-fivefold>

Logistics Cluster. (2026, May 10). *Supply routes snapshot: Regional Middle East.* <https://logcluster.org/en/documents/supply-routes-snapshot-regional-middle-east-10-may-2026>

Ministry of Foreign Affairs of the Islamic Republic of Afghanistan. (2017, November). *RECCA annual review 2017: Deepening connectivity & expanding trade through investment in infrastructure & improving synergy. Regional Economic Cooperation Conference on Afghanistan (RECCA).* <https://recca.mfa.gov.af/wp-content/uploads/2022/11/RECCA-Annual-Review-2017-FINAL-VERSION.pdf>

Ministry of Industry and Commerce of Afghanistan. (2019, September 5). *Increase in Afghanistan's commercial exports to India through Chabahar Port.* <https://www.old.moci.gov.af/dr/%D8%A7%D9%81%D8%B2%D8%A7%DB%8C%D8%B4-%D8%B5%D8%A7%D8%AF%D8%B1%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%84-%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%AA%DB%8C-%D8%A7%D9%81%D8%B4%D8%A7%D9%86%D8%B3%D8%AA%D8%A7%D9%86-%D8%A7%D8%B2-%D8%B7%D8%B1%DB%8C%D9%82-%D8%A8%D9%86%D8%AF%D8%B1-%DA%86%D8%A7%D8%A8%D9%87%D8%A7%D8%B1-%D8%A8%D9%87-%D9%87%D9%86%D8%AF>

Ministry of Finance of Afghanistan. (2026, February 5). Construction of three projects worth more than AFN 85.4 million begins at Islam Qala border customs. <https://mof.gov.af/en/node/8477>

Asian Development Bank. (2023). Appendix 7: Central Asia Regional Economic Cooperation border-crossing points. In CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring 2023 report. <https://cpmm.carecprogram.org/2023-report/appendix-7-central-asia-regional-economic-cooperation-border-crossing-points/>

Ministry of Finance of Afghanistan. (2025, December 18). Four warehouses constructed and inaugurated at Islam Qala border customs. <https://mof.gov.af/dr/node/8202>

Ministry of Industry and Commerce of Afghanistan. (n.d.). Agreements. <https://old.moci.gov.af/dr/%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%81%D9%82%D8%AA%E2%80%8C%D9%86%D8%A7%D9%85%D9%87%E2%80%8C%D9%87%D8%A7>

Ministry of Industry and Commerce of Afghanistan. (2019, September 5). Increase in Afghanistan's commercial exports to India through Chabahar Port. <https://www.old.moci.gov.af/dr/%D8%A7%D9%81%D8%B2%D8%A7%D8%B8%D8%B4-%D8%B5%D8%A7%D8%AF%D8%B1%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%84-%D8%AA%D8%AC%D8%A7%D8%B1%D8%AA%DB%8C-%D8%A7%D9%81%D8%BA%D8%A7%D9%86%D8%B3%D8%AA%D8%A7%D9%86-%D8%A7%D8%B2-%D8%B7%D8%B1%DB%8C%D9%82-%D8%A8%D9%86%D8%AF%D8%B1-%D8%A8%D9%86%D8%A7%D8%A8%D9%87%D8%A7%D8%B1-%D8%A8%D9%87-%D9%87%D9%86%D8%AF>

Ministry of Agriculture, Irrigation and Livestock of Afghanistan. (n.d.). Law & documents. <https://mail.gov.af/en/law-documents>

Ministry of Industry and Commerce of Afghanistan. (n.d.). [Title of page]. <https://old.moci.gov.af/ps/node/3003>

Eurasian Economic Union & Islamic Republic of Iran. (2023, December 25). Free Trade Agreement between the Eurasian Economic Union and its Member States, of the one part, and the Islamic Republic of Iran, of the other part. Eurasian Economic Commission. https://eec.eaeunion.org/upload/medialibrary/77b/FTA-EAEU_Iran.pdf

Afghanistan Customs Department. (2025, September 1). Afghanistan's mineral export process becomes electronic. Ministry of Finance of Afghanistan. <https://customs.mof.gov.af/1588/>

وزارت فواید عامه افغانستان. (۱۴۰۴). انتقالات اموال تجارتي از طريق چهار بنادر خطوط آهن افغانستان در سال ۱۴۰۴ هـ ش نسبت به سال ۱۴۰۳ هـ ش. <https://www.mopw.gov.af/dr/> انتقالات اموال تجارتي از طريق چهار بنادر خطوط آهن افغانستان در سال ۱۴۰۴ هـ ش نسبت به سال ۱۴۰۳ هـ ش، ۳۹۱

هیئت وزیران جمهوری اسلامی ایران. (۱۳۷۳). آیین نامه اجرایی قانون مقررات صادرات و واردات، تصویب نامه شماره ۱۳۹۵/ت ۱۶ هـ مورخ ۶ اردیبهشت ۱۳۷۳. روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران.

هیئت وزیران جمهوری اسلامی ایران. (۱۳۹۱). آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی، تصویب‌نامه شماره ۲۶۲۷۵۸/ت/۴۷۷۷۵ هـ مصادف ۶ اسفند ۱۳۹۱. روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران، شماره ۱۹۸۲۳، ۷ فروردین ۱۳۹۲.

مجلس شورای اسلامی. (۱۳۹۰). قانون امور گمرکی، مصوب ۲۲ آبان ۱۳۹۰. روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران، شماره ۱۹۴۵۳. https://www.irancodify.com/b/قانون_امور_گمرکی_مصوب_۱۳۹۰-۰۸-۲۲