

تحلیل هفته

شماره: 501

(01 - 06 قوس 1404 هـ ش)

تجارت افغانستان و پاکستان در بستر رقابت‌های سیاسی: تحلیل اقتصادی تنش‌های اخیر



این نشریه هفته‌وار، تحلیل رویدادهای مهم سیاسی، اقتصادی، امنیتی و اجتماعی افغانستان و منطقه است که به زبان‌های پشتو، دری، انگلیسی و عربی توسط مرکز مطالعات استراتژیک و منطقه‌ای تهیه و نشر می‌گردد.

آنچه درین شماره می خوانید:

- تجارت افغانستان و پاکستان در بستر رقابت های سیاسی: تحلیل اقتصادی تنش های اخیر 3
- تأثیرات بالای اقتصاد پاکستان 4
- تأثیرات بالای اقتصاد افغانستان 5
- نتیجه گیری 7
- پیشنهادات 8
- منابع 8

تجارت افغانستان و پاکستان در بستر رقابت‌های سیاسی: تحلیل اقتصادی تنش‌های اخیر

مقدمه

افغانستان و پاکستان دو کشور همسایه با مشترکات عمیق فرهنگی، دینی و زبانی هستند که توسط خط فرضی دیورند به طول ۲۶۴۰ کیلومتر از هم جدا شده‌اند. باوجود مشترکات فراوان، روابط تجاری این دو کشور از بدو تأسیس پاکستان در سال ۱۹۴۸ میلادی همواره پرتنش بوده و فراز و فرودهای زیادی را تجربه کرده است. در اوایل تشکیل پاکستان، روابط تجاری و ترانزیتی میان دو کشور بر اساس ماده پنجم تفاهمنامه عمومی تجارت و ترانزیت سازمان ملل متحد که در سال ۱۹۴۷ به امضا رسیده بود، تنظیم می‌شد. محدودیت‌های تحمیل شده بر تجارت و ترانزیت افغانستان توسط حکومت نوپای پاکستان در دهه‌ی پنجاه میلادی، افغانستان محاط به خشکه را واداشت تا همراه با کشورهای بولیوی و چکسلواکیا برای تأمین حق دسترسی آزاد کشورهای محاط به خشکه به بحر تلاش کند. در نتیجه‌ی این تلاش‌ها، در سال ۱۹۶۵ کنوانسیون تجارت و ترانزیت کشورهای محاط به خشکه از سوی مجمع عمومی سازمان ملل تصویب شد. بر اساس این کنوانسیون، نخستین تفاهمنامه‌ی تجارتی میان افغانستان و پاکستان، موسوم به تفاهمنامه‌ی تجارت و ترانزیت افغانستان (ATTA)، در سال ۱۹۶۵ میان دو کشور به امضا رسید. مطابق این تفاهمنامه، افغانستان می‌توانست از بنادر کراچی و قاسم به عنوان مجرای ورودی و از بنادر چمن و تورخم به عنوان مجرای خروجی برای واردات و صادرات خود استفاده کند. پس از تشکیل حکومت جمهوری و تغییر واقعیت‌ها و نیازهای تجارتی و ترانزیتی دو کشور، این تفاهمنامه در سال ۲۰۱۰ با تفاهمنامه تجارت و ترانزیت افغانستان و پاکستان (APTTA) جایگزین شد.

به اساس تفاهمنامه جدید، افغانستان می‌توانست از بنادر کراچی، قاسم، گوادر و سوست برای تجارت و ترانزیت استفاده کند، اما کالاهای هندی اجازه نداشتند از راه گوادر به افغانستان انتقال یابند.^۱ تاریخ اعتبار تفاهمنامه APTTA در سال ۲۰۲۱ به پایان رسید، اما رژیم تجارتی و ترانزیتی میان دو کشور همچنان بر همان اساس تنظیم می‌شود. قابل یادآوری است که هر دو کشور افغانستان و پاکستان عضو سازمان تجارت جهانی (WTO) نیز هستند که به ترتیب در سال‌های ۲۰۱۶ و ۱۹۹۵ به عضویت آن پذیرفته شده‌اند.^۲

باوجود تمام تعهدات و تفاهمنامه‌های دوجانبه و بین‌المللی و برخلاف عرف همجواری و اصول مسلمانی، پاکستان همواره به بهانه‌های مختلف و به ویژه در فصل صادرات میوه و سبزیجات افغانستان - که از مهم‌ترین اقلام صادراتی کشور هستند - مسیرهای تجارتی و ترانزیتی را بر روی افغانستان بسته است.^۳ برای نمونه، پاکستان در سال‌های ۲۰۱۷،^۴ ۲۰۲۱،^۵ ۲۰۲۳^۶ و اخیراً از ۱۲ اکتوبر ۲۰۲۵ به این سو مرزهای خود را بر روی کالاهای تجارتی افغانستان بسته که هر بار خسارات میلیون دلاری بر تاجران افغانستان وارد کرده است.^۷

بنا بر این، برای نخستین بار در تاریخ معاصر مناسبات دو کشور، دولت افغانستان تصمیم گرفت و رسماً از تاجران خواست تا واردات و صادرات خویش را از مسیرهای بدیل انجام داده و گزینه‌های جایگزین پاکستان را جستجو کنند. همچنان به دلیل بی کیفیت بودن دواهای پاکستانی، به تمام واردکنندگان دوا از سوی حکومت سه ماه مهلت داده شده است تا حسابات خود را با طرف پاکستانی تسویه کنند و پس از سه ماه تمام واردات دوا از پاکستان باید متوقف گردد.⁸

چنانکه پیداست، طرف پاکستانی همواره از مسائل تجارتي و ترانزیتی به عنوان یک ابزار فشار برای رسیدن به اهداف سیاسی استفاده کرده است. اقدامات اخیر این کشور نیز بیشتر جنبه‌ی سیاسی دارد تا اقتصادی. به هر صورت، سیاست‌های مغرضانه و غیرقانونی پاکستان در نهایت افغانستان را مجبور ساخت تا موقف بالمثل اتخاذ کند. هر دو کشور به صورت واضح نشان داده‌اند که مسائل امنیتی و سیاسی را قربانی مسائل اقتصادی نمی‌کنند. سیاست‌های اعلام شده تجارتي و ترانزیتی از سوی دو کشور، تبعات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی قابل توجهی برای هر دو طرف به همراه خواهد داشت. در ادامه، تبعات اقتصادی این سیاست‌ها بر هر دو کشور بررسی می‌شود و در پایان پیشنهادهای ارائه خواهد شد.

تأثیرات بالای اقتصاد پاکستان

به اساس آمار، در جریان سال مالی ۲۰۲۳-۲۰۲۴ ارزش تجارت میان افغانستان و پاکستان به ۱٫۶ میلیارد دالر رسیده است که شامل ۱٫۰۶ میلیارد دالر صادرات پاکستان و ۵۳۸ میلیون دالر واردات از افغانستان می‌شود.⁹ در شش ماه اول سال ۱۴۰۴، میزان تجارت میان دو کشور به ۱٫۱ میلیارد دالر رسیده که در مقایسه با ایران طی همین محدوده حدود ۴۰۰ میلیون دالر کمتر می‌باشد.¹⁰ پاکستان سومین شریک تجاری افغانستان پس از ایران و چین، و نخستین مقصد صادرات افغانستان و سومین مرجع واردات به کشور است.¹¹

بسته شدن مرزها و تعلیق تجارت باعث از دست رفتن بازارهای افغانستان برای پاکستان می‌شود؛ بازارهایی که از دهه‌ها به این سو مشتری ثابت کالاهای نسبتاً بی کیفیت پاکستان بوده‌اند و این کالاها در سایر کشورهای منطقه بازار چندانی ندارد. در پاکستان، شماری از کارخانه‌ها صرفاً برای افغانستان تولید می‌کنند، و کاهش تقاضا از سوی افغانستان این کارخانه‌ها را با خطر ورشکستگی مواجه می‌سازد. این امر موجب کاهش تولید ناخالص داخلی، کاهش عواید مالیاتی و افزایش بیکاری در پاکستان -به‌ویژه در مناطقی چون پشاور، بلوچستان و لاهور- خواهد شد، زیرا بیشتر این کارخانه‌ها در این مناطق موقعیت دارند.¹² از سوی دیگر، کاهش صادرات باعث کسری بیشتر بیلانس تجارت پاکستان شده و این بدان معناست که ارز خارجی

کمتری وارد پاکستان می‌شود. این موضوع موجب کاهش بیشتر ارزش کلداری پاکستانی می‌گردد که می‌تواند سطح تورم را در پاکستان افزایش دهد.

عدم عرضه میوه‌جات، سبزیجات و مواد خام معدنی و غیرمعدنی ارزان قیمت افغانستان نیز باعث افزایش قیمت‌ها و آشفته‌گی در بازارهای پاکستان خواهد شد. چون افغانستان و پاکستان مرز طولی مشترک دارند، مشکلات ناشی از تنش‌ها می‌تواند به افزایش قاچاق و فعالیت‌های غیرقانونی منجر شود. همچنان انتقال کالا از مسیرهای بدیل موجب کاهش جدی عواید پاکستان از محل ترانزیت و زنجیره خدمات وابسته به آن شده و مجموعاً سبب انزوای بیشتر پاکستان در منطقه می‌گردد و دسترسی آن کشور به بازارهای روبه رشد آسیای میانه را دشوارتر و پرهزینه‌تر می‌سازد¹³.

تأثیرات بالای اقتصاد افغانستان

پالیسی‌های خصمانه‌ی متقابل، بر اقتصاد افغانستان نیز تأثیرات عمیقی بر جا می‌گذارد. برای کشوری که بیش از ۷۵ درصد کسر بیلانس تجارت دارد، این تأثیرات می‌تواند از مجراهایی چون کاهش صادرات، کاهش عواید ترانزیتی، دشواری در یافتن بازارها و مسیرهای جدید برای واردات و صادرات، و به خطر افتادن جایگاه تجارتي و ترانزیتی کشور در منطقه بروز کند و بر وضعیت اقتصادی، سیاسی و اجتماعی افغانستان اثر منفی بگذارد.

چنانکه پیش‌تر اشاره شد، پاکستان بزرگترین واردکننده کالاهای تجارتي افغانستان است. در کوتاه مدت و میان مدت، از دست رفتن این بازار برای اقتصاد افغانستان زیان بزرگی خواهد بود. این ضرر ناشی از کاهش عواید صادراتی - که به شکل ارز خارجی وارد کشور می‌شود - قابل تصور است و می‌تواند ذخایر ارزی و تولید ناخالص داخلی کشور را کاهش دهد. همچنان متشبثین و کارگران زنجیره تولید در اثر از دست دادن بازار پاکستان به شدت آسیب می‌بینند و شغل‌های خود را از دست خواهند داد. با کاهش صادرات، ذخایر ارزی افغانستان کاهش می‌یابد و این می‌تواند بر ارزش افغانی اثر منفی گذاشته و سبب افزایش تورم شود. تورم نیز بگونه‌ی ناگزیر پیامدهای منفی اقتصادی و اجتماعی خود را بر قشرهای کم درآمد و دارای درآمد ثابت وارد خواهد کرد و سطح زندگی آنان را به شدت تحت تأثیر قرار خواهد داد.

با تشریک مساعی حکومت و سکتور خصوصی، افغانستان می‌تواند در درازمدت به دنبال بازارها و مسیرهای جدید برای محصولات تجارتي خویش بگردد و با بهبود معیارها، کالاهای خود را به بازارهای تازه عرضه کرده و تأثیرات منفی را کاهش دهد. بسته بودن مرزها و ابهام در پالیسی‌های دو کشور، دسترسی پاکستان به بازارهای آسیای میانه را زمان برتر و پرهزینه‌تر می‌سازد و افغانستان را از عواید ترانزیتی محروم می‌کند. برای کشوری مانند افغانستان، تمام مجراهای عایداتی - هویژه عواید ترانزیتی - بااهمیت است. کاهش ترانزیت بر

شغل‌های مرتبط در بنادر و شاهراه‌ها نیز اثر منفی می‌گذارد. کشورهای آسیای میانه که از توقف مسیرهای ترانزیتی متضرر می‌شوند ممکن است به مسیرهای بدیل مانند پاکستان-ایران-آسیای میانه یا پاکستان-چین-آسیای میانه روی آورند. در کوتاه مدت، این مسیرها قادر به جایگزینی افغانستان هستند؛ اما اگر مشکل تجارت و ترانزیت افغانستان برای مدت نامعلومی حل نشده باقی بماند، این مسیرها می‌توانند در میان مدت و درازمدت جایگزین افغانستان شوند. این وضعیت برای افغانستان یک خطر استراتژیک به شمار می‌رود و با سیاست‌های اقتصاد محور کشور و اهداف مربوط به تبدیل افغانستان به نقطه وصل منطقه در تضاد قرار دارد.

همان طور که گفته شد، افغانستان کشوری شدیداً وارداتی است و بیش از ۷۵ درصد کسر تجارت دارد. این بدان معناست که برای تأمین رفاه شهروندان و پایین نگه داشتن قیمت‌ها، کالاهای وارداتی باید از کوتاه ترین مسیر ممکن وارد کشور شوند تا قیمت تمام شده آن‌ها افزایش نیابد. در شرایط فعلی، اگر محصولات پاکستانی از مسیر ایران وارد افغانستان شوند، قیمت تمام شده آن‌ها افزایش می‌یابد. این مسأله به ضرر مصرف کنندگان افغان بوده و به نوعی به معنای دورزدن سیاست‌های اعلام شده از سوی امارت اسلامی است؛ یعنی ادامه وابستگی به پاکستان، اما با هزینه بیشتر.

اگر از ورود این کالاها از مسیر ایران جلوگیری شود، اما تاجران نتوانند کالاهای جایگزین را از کشورهای دیگر فراهم کنند، بزودی کمبود این کالاها در بازار محسوس خواهد شد و این امر به افزایش قیمت آن‌ها یا کالاهای مشابه منجر شده و فشار اقتصادی را بر طبقه فقیر و متوسط افزایش می‌دهد. این موضوع در مورد صادرات کالاهای افغانستان به پاکستان نیز از مسیر ایران صادق است.

افغانستان هم‌اکنون برای واردات و صادرات به مسیر ایران -از طریق بنادر چابهار و عباس- و همچنان مسیرهای آسیای میانه چشم دوخته است. هرچند در میان مدت و درازمدت مسیر ایران به دلیل تحریم‌های بین‌المللی نامطمئن است و شرکت‌های بارچلانی و بانک‌ها برای جلوگیری از قرارگرفتن در معرض تحریم‌های امریکا از استفاده این بنادر خودداری می‌کنند، اما معافیت بندر چابهار دوباره تا اوایل سال آینده میلادی تمدید شده و حکومت می‌کوشد این معافیت ادامه پیدا کند.¹⁴

در کوتاه مدت و با توجه به شرایط پیش آمده، این مسیر کوتاه‌ترین راه برای دسترسی افغانستان به بحر است. باید یادآوری کرد که کالاهای صادراتی افغانستان که پیش تر به پاکستان صادر می‌شد، اکنون در ایران بازار قابل توجهی ندارد. با وجود این، افغانستان می‌تواند از طریق مسیرهای آسیای میانه به چین و اروپا دسترسی داشته باشد. در راستای رفع موانع صادرات، امارت اسلامی فعالانه روی مسیرهای جدید هوایی و تعرفه‌های تازه کار کرده و اخیراً تعرفه‌های جدید حمل و نقل هوایی را کاهش داده است.

با آنکه مسیرهای جدید هوایی و زمینی در برخی موارد سریع تر هستند، اما هزینه بلند تری دارند و موجب افزایش قیمت تمام شد کالاهای صادراتی و وارداتی خواهند شد. مسیرهای هوایی هرگز جایگزین مسیرهای زمینی و بحری شده نمی‌توانند و تنها برای کالاهای خاص و در شرایط استثنایی کاربرد دارند. تجربه جایگزینی آرد و گندم پاکستان با محصولات آسیای میانه طی یک دهه اخیر نمونه‌ی خوبی از کاهش وابستگی به پاکستان است.¹⁵ نبود زیرساخت‌های معیاری و شبکه‌های ترانسپورتی نیز مشکل را پیچیده‌تر کرده و تطبیق سیاست‌های جدید را دشوار می‌سازد.

نتیجه گیری

افغانستان و پاکستان دارای مشترکات تاریخی فراوانی هستند، اما روابط سیاسی و اقتصادی این دو کشور طی هفت دهه‌ی گذشته همواره پرتنش و خالی از اعتماد متقابل بوده است. برخلاف تفاهمنامه‌های دوجانبه و نورم‌های بین‌المللی، پاکستان همواره به بهانه‌های مختلف -به ویژه در فصل صادرات میوه‌های افغانستان- مرزهای خود را بر روی کالاهای تجارتي و ترانزیتی افغانستان بسته که در نتیجه آن خسارات میلیون دالری بر اقتصاد افغانستان وارد شده است. علاوه بر این، پاکستان در روابط تجارتي خود با افغانستان، بروکراسی غیرضروری، قوانین تبعیض‌آمیز و خلاف نورم‌های توافق‌نامه‌ها -مانند بسته شدن بنادر بر کالاهای تاجران افغان، ایجاد موانع بر سر راه تجارت با هند از مسیر پاکستان، سیستم ناکارآمد مدیریت خطر در بنادر، اخذ پول‌های اضافی و غیرعادلانه از بابت توقف اموال و اخاذی، و اقدامات امنیتی افراطی در مرزها- را اعمال کرده که موجب افزایش هزینه کالاهای افغانستان شده است. این رفتارهای مکرر خلاف عرف، همراه با استفاده سیاسی از تجارت، از دلایل اصلی تمایل امارت اسلامی افغانستان به کاهش وابستگی تجارتي به پاکستان بوده است.

مسیر پاکستان از دهه‌ها به اینسو اصلی ترین مسیر تجارت افغانستان -برای صادرات و واردات- بوده و کوتاه ترین راه به هند و کشورهای خلیج فارس به‌شمار می‌رود؛ بنابراین کم‌هزینه ترین مسیر است. تعلیق روابط تجارتي و ترانزیتی میان دو کشور به هر دو طرف آسیب می‌زند، اما از آنجا که اقتصاد افغانستان نسبت به پاکستان به مراتب ضعیف تر است، آسیب وارده به افغانستان شدیدتر و ملموس تر خواهد بود. با این حال، وضعیت کنونی فرصت‌ها و چالش‌هایی را برای افغانستان به‌همراه دارد. فرصت آن است که حکومت با همکاری سکتور خصوصی مسیرها و شرکای جدید تجارتي را جستجو کند و یک بار برای همیشه افغانستان را از وابسته‌گی به پاکستان نجات دهد. اما این روند ساده نیست؛ افغانستان باید دوره دشوار را تحمل کند و تحت فشارها دوام بیاورد و این تنها در صورت هماهنگی میان حکومت و سکتور خصوصی و حمایت مردم ممکن است.

پیشنهادهای

1. سیاست و اقتصاد باید از هم جدا شود و تغییر مسیرهای تجارتی افغانستان به صورت تدریجی و بر اساس یک استراتژی سنجیده انجام گیرد تا وابستگی تازه ایجاد نشود.
2. سیاست‌های فشار مانند قطع روابط با پاکستان باید موقتی، هدفمند و با مشوره سکتور خصوصی و کارشناسان اقتصادی استفاده شود.
3. حکومت باید مسیرهای بدیل تجارتی را مشخص کرده، روند تجارت را ساده سازد و از متضررین - به‌ویژه دهاقین و صادرکنندگان - با بسته‌های حمایتی پشتیبانی کند.
4. برای حفظ موقعیت ترانزیتی افغانستان، دیپلماسی فعال با کشورهای آسیای میانه و کار جدی روی دهلیزهای ترانسپورتی و پروژه‌های زیربنایی ضروری است.
5. امارت اسلامی باید شرکای منطقه‌ای را افزایش داده، از فرصت‌های موجود برای کاهش وابستگی به پاکستان استفاده کند و در عین حال با قاطعیت مانع ورود کالاهای بی کیفیت پاکستانی شود.

منابع

- ¹ VIF India. (n.d.). *Afghanistan-Pakistan transit trade*. Vivekananda International Foundation. [link](#)
- ² World Trade Organization. (n.d.). *Including land-locked developing countries: What is the WTO?*. [link](#)
- ³ TOLONews. (2023, November 10). *Afghanistan-Pakistan trade agreement extended despite ongoing challenges*. [link](#)
- ⁴ Al Jazeera. (2017, February 19). *Chaos follows Pakistan-Afghanistan border closure*. [link](#)
- ⁵ Arab News. (2021, November 2). *Pakistan, Afghanistan open Chaman border crossing after nearly a month*. [link](#)
- ⁶ Al Jazeera. (2023, September 6). *Main Afghanistan-Pakistan border crossing closed after guards exchange fire*. [link](#)
- ⁷ Pakistan Today. (2025, October 25). *Pakistan suspends Afghan transit trade indefinitely amid security concerns*. Pakistan Today. Retrieved from [link](#)
- ⁸ قدیری، ل. (۱۴۰۴ / ۸ / ۲۱). تأکید معاون اقتصادی ریاست‌الوزر ا بر ایجاد راه‌های بدیل تجاری به‌جای پاکستان. TOLONews. بازیابی‌شده از [لینک](#)
- ⁹ Ministry of Foreign Affairs (Pakistan). (n.d.). *Kabul bilateral trade*. Retrieved November 19, 2025, from [link](#)
- ¹⁰ BBC Persian. (2025, November 18). *حکومت طالبان از آمریکا خواست که معافیت شش ماهه بندر چابهار را تمدید کند*. Retrieved from [link](#)
- ¹¹ Islamabad Strategic Studies & Research Association. (2025, October 9). *Prospects of Pakistan-Afghanistan Free Trade Agreement*. Retrieved November 19, 2025, from [link](#)
- ¹² fghan Studies Center. (2025, October). *Pakistan-Afghanistan border closure: Economic impact at a glance*. Retrieved November 18, 2025, from [link](#)
- ¹³ Moneycontrol World Desk. (2025, November 16). *Why Afghanistan's Torkham border closure is a major blow to Pakistan*. Moneycontrol. Retrieved November 18, 2025, from [link](#)
- ¹⁴ قدیری، ل. (۱۴۰۴، ۱۹ عقرب). تمدید معافیت هند از تحریم‌های بندر چابهار؛ فرصت تازه برای تجارت افغانستان. [لینک](#) بازیابی‌شده از
- ¹⁵ BBC Dari. (2024, June 15). *افغانستان چگونه وابستگی خود به گندم پاکستان را به صفر رساند؟*. Retrieved November 19, 2025, from [link](#)



مرکز مطالعات استراتژیک و منطقوی یک نهاد مطالعاتی غیردولتی و غیرانتفاعی می باشد که در سال ۱۳۸۸ خورشیدی در شهر کابل بنیان نهاده شده است. این مرکز از طریق پژوهش های دقیق و بی طرفانه خویش به منظور ارزیابی و غنامندی پالیسی ها در افغانستان ومنطقه فعالیت می کند.

ارتباط با ما:

ایمیل: info@csrsaf.org

وب سایت: www.csrsaf.org



: +93780618000

تماس: +۹۳۷۸۰۶۱۸۰۰۰



www.csrsaf.org



info@csrsaf.org