

گزارش تحلیلی از وضعیت حمل و نقل بین‌المللی ریلی ایران

مقایسه آمار و عملکرد دوره جنگ (۹ اسفند ۱۴۰۴ تا ۲۸ فروردین ۱۴۰۵) و دوره مشابه سال قبل

گروه مطالعات سیاست‌گذاری و پایش فضای کسب و کار، فروردین ۱۴۰۵

۱) وضعیت حمل و نقل ریلی در دوره جنگ

با وقوع جنگ و اختلال گسترده در کریدورهای بین‌المللی، ترانزیت ریلی ایران بیشترین آسیب را تجربه کرده است. طبق آمار، حجم ترانزیت نسبت به دوره مشابه سال قبل ۵۳٪ کاهش یافته، در حالی که صادرات ۲۲٪ رشد و واردات ۴۷٪ افزایش داشته‌اند. با وجود رشد صادرات و واردات، مجموع عملکرد حدود ۱۴٪ افت را نشان می‌دهد که بیانگر کاهش توان کلی شبکه در ایجاد جریان عبوری و درآمدزایی پایدار است.

به‌صورت خلاصه:

- ترانزیت = کاهش شدید
- صادرات/واردات = افزایش موقت (اما شکننده)
- عملکرد کل = کاهش ملایم اما نگران‌کننده

این نتایج نشان می‌دهد که ایران بیشتر در نقش صادرکننده/واردکننده فعال بوده و نقش ترانزیتی آن تضعیف شده است.

مقایسه آمار حمل انواع بارهای ریلی بین‌المللی طی دوره جنگ با دوره مشابه سال قبل			
نوع بار	دوره جنگ	دوره مشابه سال قبل	درصد تغییر
ترانزیت	۱۸۶,۱۰۷	۳۹۴,۲۳۵	-۵۳٪
صادرات	۴۱۴,۱۰۱	۳۴۰,۴۰۴	۲۲٪
واردات	۷۳,۵۹۴	۵۰,۱۹۰	۴۷٪
جمع کل	۶۷۳,۸۰۲	۷۸۴,۸۲۹	-۱۴٪

۲) تحلیل تفصیلی ترانزیت: بیشترین آسیب‌پذیری

- کاهش ورودی بارهای جدید
- جنگ باعث شده جریان ورودی محموله‌های خارجی به ایران دچار وقفه شود و تنها محموله‌هایی که پیش از جنگ وارد شده بودند امکان اعزام یافته‌اند. این روند موجب:
 - کاهش ۵۳٪ حجم ترانزیت
 - اختلال در چرخش کالا در کریدورهای بین‌المللی ایران

- کاهش درآمدهای ارزی
- ایجاد ناپایداری برای شرکت‌های حمل‌ونقل و اپراتورهای ریلی

مقایسه آمار حمل انواع بارهای ریلی بین‌المللی از مرزهای مختلف طی دوره جنگ با دوره مشابه سال قبل									
نام مرز	ترانزیت		صادرات		واردات		جمع کل		درصد تغییر
	دوره جنگ	دوره قبل	دوره جنگ	دوره قبل	دوره جنگ	دوره قبل	دوره جنگ	مشابه دوره قبل	
سرخس	۷۸,۷۶۷	۳۱۹,۳۳۳	۱۰۵,۳۶۷	۱۶۲,۴۷۹	۶,۰۱۴	۲,۶۹۷	۱۹۰,۱۴۸	۴۸۴,۵۰۹	-۶۱٪
آستارا	۳۷,۵۱۴	۰	۳۳,۱۱۰	۳۲,۳۴۹	۴۸,۰۰۱	۳۴,۸۹۶	۱۱۸,۶۲۵	۶۷,۲۴۵	۷۶٪
اینچه برون	۱۰,۶۰۳	۱۸۳	۷۶,۵۵۹	۵۹,۳۲۶	۱۴,۲۳۳	۳,۲۱۲	۱۰۱,۳۹۵	۶۲,۷۲۱	۶۲٪
شمتیغ	۴۴,۵۱۸	۵,۸۳۶	۱۱۱,۷۵۸	۲۲,۷۵۸	۵۶	۴۴	۱۵۶,۳۳۲	۲۸,۶۳۸	۴۴۶٪
رازی	۱۲,۸۶۱	۵۲,۹۶۷	۸۲,۹۶۴	۶۲,۳۱۴	۵,۲۹۰	۹,۳۴۱	۱۰۱,۱۱۵	۱۲۴,۶۲۲	-۱۹٪
میرجاوه	۰	۱۴,۷۳۲	۰	۱,۱۷۸	۰	۰	۰	۱۵,۹۱۰	-۱۰۰٪
جلفا	۱,۷۱۲	۱,۱۸۴	۰	۰	۰	۰	۱,۷۱۲	۱,۱۸۴	۴۵٪
لطف آباد	۱۳۲	۰	۴,۳۴۳	۰	۰	۰	۴,۴۷۵	۰	۰.۰

• کاهش عملکرد مرزهای اصلی ترانزیتی

به‌ویژه مرز سرخس دچار افت کم‌سابقه شده:

ترانزیت از ۳۱۹ هزار تن → ۷۸ هزار تن (کاهش ۷۵٪ فقط در ترانزیت این مرز)

سرخس به‌عنوان مهم‌ترین مسیر اتصال ایران به آسیای مرکزی، عملاً تحت تأثیر مستقیم بحران قرار گرفته است و کاهش عملکرد آن بخش بزرگی از افت ترانزیت کشور را توضیح می‌دهد.

• جمع‌بندی بخش ترانزیت

ترانزیت ایران در این دوره از «جریان فعال و پایدار» به «جریان حداقلی و بی‌ورود بار جدید» تبدیل شده و نقش کریدوری ایران به شکل قابل ملاحظه‌ای تضعیف شده است.

۳) تحلیل بخش صادرات و واردات: رشد اما با ریسک

• رشد صادرات و واردات (چرا اتفاق افتاده؟)

رشد صادرات و واردات در ظاهر مثبت است، اما این رشد نشانه پایداری نیست؛ زیرا:

- بسیاری از کالاهای صادراتی (مثل فولاد) صرفاً محموله‌هایی بوده‌اند که پیش از جنگ تولید و فروخته شده بودند.

- سفارش‌های جدید به دلیل عدم قطعیت کاهش یافته است.
- برخی کالاها مانند فولاد طبق بخشنامه وزارت صمت موقتاً ممنوع شده‌اند، بنابراین ادامه این روند رشد پایدار نیست.

• وضعیت کریدورها در صادرات و واردات

محور ترکیه

- عملیات حمل بدون مشکل عمده ادامه دارد
- اما حذف «پس‌کرایه حق دسترسی» هزینه‌ها را برای صادرکنندگان افزایش داده
- مرز رازی افت ۱۹٪ داشته که نشان‌دهنده فشارهای جانبی بر این مسیر است

محور افغانستان

- صادرات کالاهای عمده مانند سیمان، کاشی و گازوئیل همچنان پایدار
- مرز شمتیغ رشد استثنایی ۴۴۶٪ داشته که نشان می‌دهد این محور کم‌اختلال‌ترین مسیر دوره جنگ بوده

محور چین

- به دلیل اختلال در حمل دریایی، تقاضای ریلی بی‌سابقه افزایش یافته
- مشتریان جدید با روند حمل ریلی آشنا نیستند → ایجاد گلوگاه‌های عملیاتی
- نیاز به ظرفیت جدید و برنامه‌ریزی ویژه دارد

۴) تحلیل مرزها بر اساس آمار واقعی

مرزهای با سقوط عملکرد:

- سرخس: ۶۱٪- (مهم‌ترین ضربه)
 - میرجاوه: ۱۰۰٪- (توقف کامل حمل)
 - رازی: ۱۹٪-
- تنها جمع عملکرد این سه مرز ۴۹٪ کل تبادل دوره مشابه را تشکیل داده بود؛ افت آنها کل شبکه را پایین کشیده است.

مرزهای با رشد مثبت:

- شمتیغ: ۴۴۶٪+ (رشد فوق‌العاده، محور افغانستان)
- آستارا: ۷۶٪+ (جهت شمال-غرب، جایگزین بخشی از ترافیک سرخس)
- اینچه‌برون: ۶۲٪+
- جلفا ۴۵٪+
- لطف‌آباد: فعال‌سازی جدید

این الگو نشان می‌دهد که ترافیک از شرق و شمال شرق به سمت شمال غرب و شرق متمایل شده است.

۵) اثرات سیاست‌های ارزی بر تقاضای حمل

آزادسازی نرخ ارز برای محاسبات حمل ریلی (که تا پایان فروردین تعویق خورده) می‌تواند:

- هزینه حمل را برای صادرکنندگان و صاحبان کالا افزایش دهد
 - تقاضا برای صادرات و ترانزیت را کاهش دهد
 - مزیت رقابتی ایران در مقایسه با مسیرهای جایگزین (بندری یا زمینی) را کاهش دهد.
- در شرایط بحرانی، این سیاست ممکن است به تشدید افت عملکرد شبکه منجر شود.

جمع‌بندی کلی

۱) ایران در دوره جنگ جایگاه ترانزیتی خود را از دست داده

کاهش ۵۳٪ ترانزیت، افت شدید مرزهای شرق و شمال شرق (سرخس، میرجاوه)، و توقف ورود محموله‌های جدید نشان‌دهنده ضربه مستقیم جنگ بر نقش ترانزیتی ایران است.

۲) رشد صادرات و واردات پایدار نیست

اگرچه آمار رشد ۲۲٪ صادرات و ۴۷٪ واردات مثبت است، اما:

- بخش قابل توجهی ناشی از کالاهای موجود در انبار بوده
- فولاد (محصول کلیدی) موقتاً ممنوع شده
- سفارش‌های جدید کاهش یافته

بنابراین این رشد «موقتی» و «غیرساختاری» است.

۳) محورهای جایگزین و تغییر الگوی جغرافیایی مبادلات

مرزهایی مانند آستارا، اینچه برون، جلفا و به‌ویژه شمتیغ، بخش مهمی از کاهش ترافیک مرزهای دیگر را جبران کرده‌اند. این نشان‌دهنده تغییر مسیر حرکتی کالا در پاسخ به شرایط جنگی است.

۴) افزایش تقاضای چین فرصتی کم‌نظیر و پرچالش

افزایش بی‌سابقه تقاضای حمل ریلی از چین یک فرصت است، اما بدون مدیریت:

- موجب ایجاد گلوگاه عملیاتی
- افزایش تأخیر
- و نارضایتی مشتری خواهد شد

۵) خطرات اقتصادی و ارزی

آزادسازی نرخ ارز در دوره جنگ می‌تواند تقاضا را بیش از این کاهش دهد و اقتدار شبکه ریلی را تضعیف کند.