

## گزارش تحلیلی وضعیت تردد وسایل نقلیه از گذرگاه‌های مرزی ایران و ترکیه

(سال ۲۰۲۵ و سه‌ماهه نخست ۲۰۲۶)

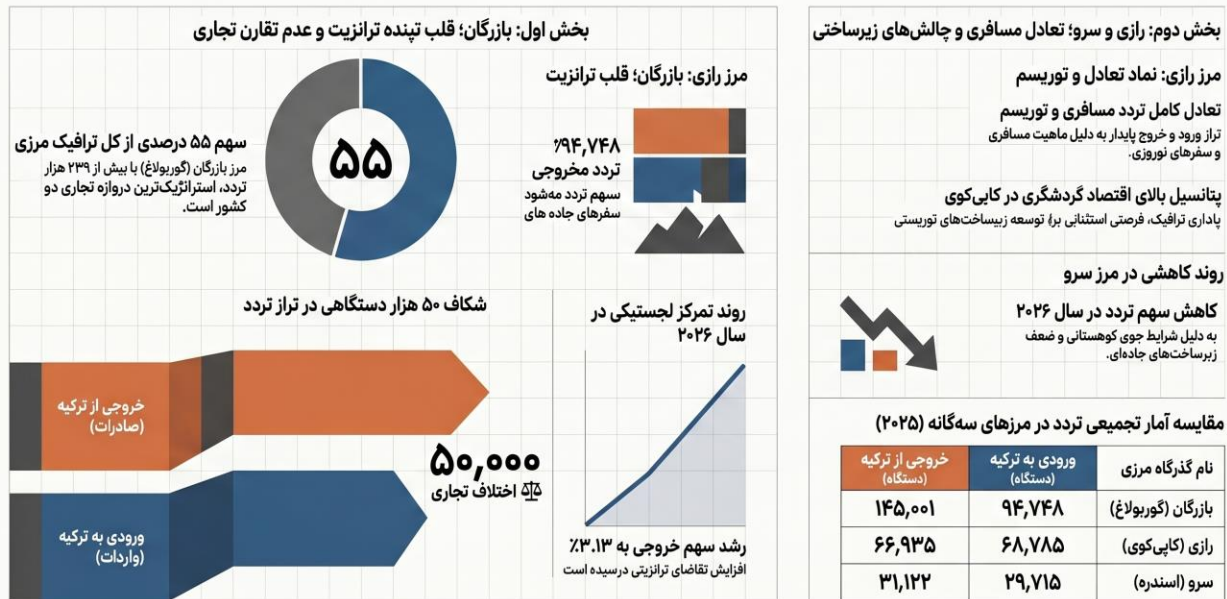
### مقدمه

جمهوری اسلامی ایران و جمهوری ترکیه به عنوان دو قدرت بزرگ اقتصادی و ژئوپلیتیکی در منطقه خاورمیانه، دارای طولانی‌ترین مرزهای مشترک و تاریخی با یکدیگر هستند. این مرزها نه تنها شریان اصلی تجارت دوجانبه محسوب می‌شوند، بلکه دالان ترانزیتی حیاتی برای اتصال آسیا (به ویژه کشورهای مستقل همسود، افغانستان و پاکستان) به اروپا از طریق خاک ترکیه به شمار می‌روند. بر اساس داده‌های رسمی منتشر شده توسط وزارت تجارت ترکیه در تاریخ ۶ آوریل ۲۰۲۶، آمار دقیقی از تردد وسایل نقلیه (اعم از باری و مسافری) در گذرگاه‌های مرزی زمینی ارائه شده است.

در این گزارش تحلیلی، قصد داریم به کالبدشکافی وضعیت تردد در سه گذرگاه مرزی مشترک میان ایران و ترکیه بپردازیم: «گوربولاغ» (هم‌مرز با پایانه بازرگان در ایران)، «کاپی کوی» (هم‌مرز با پایانه رازی) و «اسنדרه» (هم‌مرز با پایانه سرو). این بررسی شامل آمار تجمیعی سال کامل ۲۰۲۵ و مقایسه آن با سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۶ (منتهی به اوایل آوریل) است.

# کالبدشکافی ترافیک مرزی ایران و ترکیه (۲۰۲۵ - ۲۰۲۶)

تحلیل استراتژیک جریان تردد وسایل نقلیه در سه گذرگاه اصلی مرزی و شناسایی الگوهای تجاری و مسافری.



NotebookLM

## بخش اول: نمای کلان ترافیک مرزی میان دو کشور

پیش از ورود به جزئیات هر مرز، بررسی تصویر کلان مبادلات مرزی ضروری است. در سال ۲۰۲۵، کشور ترکیه در مجموع پذیرای بیش از ۵ میلیون و ۱۵۶ هزار وسیله نقلیه ورودی و شاهد خروج بیش از ۵ میلیون و ۱۵۴ هزار وسیله نقلیه از تمامی مرزهای زمینی خود بوده است (مجموعاً بیش از ۱۰.۳ میلیون تردد). از این میزان، مجموع تردها در سه مرز مشترک با ایران (بازرگان، رازی و سرو) رقم ۴۳۶,۳۰۶ دستگاه وسیله نقلیه را ثبت کرده است. این عدد نشان می‌دهد که مرزهای ایران روی هم رفته حدود ۴.۲۳ درصد از کل ترافیک مرزی زمینی ترکیه را در سال ۲۰۲۵ به خود اختصاص داده‌اند.

نکته بسیار حائز اهمیت در بررسی کلان این آمار، عدم تقارن در جهت حرکت وسایل نقلیه است. در سال ۲۰۲۵، تعداد وسایل نقلیه‌ای که از سمت ایران وارد ترکیه شده‌اند برابر با ۱۹۳,۲۴۸ دستگاه بوده است؛ در حالی که وسایل

نقلیه‌ای که از ترکیه خارج شده و به ایران وارد شده‌اند عدد ۲۴۳,۰۵۸ دستگاه را نشان می‌دهد. این اختلاف معنادار ۵۰ هزار دستگاهی نشان‌دهنده چند پدیده لجستیکی است:

نخست آنکه حجم صادرات ترکیه به ایران (یا ترانزیت کالاهای اروپایی از مسیر ترکیه به ایران) از نظر تعداد کامیون بسیار بیشتر از صادرات ایران به ترکیه است. دوم آنکه احتمالاً بخش قابل توجهی از ناوگان باری پس از تخلیه بار در ترکیه، مسیرهای دیگری را برای بازگشت انتخاب می‌کنند، یا ناوگان ترکیه‌ای و بین‌المللی پس از ورود به ایران به سمت مقاصد ثالث (مانند ترکمنستان یا افغانستان) حرکت کرده و از مرزهای دیگری خارج می‌شوند.

### **بخش دوم: گذرگاه گوربولاغ (بازرگان): شریان اصلی تجارت و ترانزیت بین‌المللی**

مرز بازرگان-گوربولاغ بدون شک مهم‌ترین، بزرگترین و استراتژیک‌ترین گذرگاه مرزی میان دو کشور است. این مرز در مسیر جاده ابریشم جدید و کریدور شرق به غرب قرار دارد.

بر اساس آمار سال ۲۰۲۵:

• **ورودی به ترکیه:** ۹۴,۷۴۸ دستگاه (سهم ۱.۸۴ درصدی از کل ورودی‌های ترکیه)

• **خروجی از ترکیه:** ۱۴۵,۰۰۱ دستگاه (سهم ۲.۸۱ درصدی از کل خروجی‌های ترکیه)

• **مجموع تردد:** ۲۳۹,۷۴۹ دستگاه (سهم ۲.۳۳ درصدی از کل تردد مرزی ترکیه)

تحلیل این اعداد نشان می‌دهد که گوربولاغ به تنهایی بیش از نیمی (۵۵ درصد) از کل ترافیک میان ایران و ترکیه را بر دوش می‌کشد. شکاف ۵۰ هزارتایی میان خودروهای ورودی و خروجی که در بخش کلان به آن اشاره شد، تماماً در همین مرز رقم خورده است. سهم ۲.۸۱ درصدی خروجی‌ها از این مرز در مقیاس کل ترکیه، نشان می‌دهد که گوربولاغ یکی از اصلی‌ترین دروازه‌های صادراتی زمینی برای اقتصاد ترکیه محسوب می‌شود. اما بررسی آمار سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۶ نکات جالب‌تری را فاش می‌کند. در این بازه زمانی، ورودی به ترکیه از این مرز ۱۹,۹۰۱ دستگاه (سهم ۱.۹۱٪) و خروجی از ترکیه ۳۳,۱۲۸ دستگاه (سهم ۳.۱۳٪) بوده است. رشد سهم خروجی گوربولاغ از ۲.۸۱ درصد در سال ۲۰۲۵ به ۳.۱۳ درصد در اوایل ۲۰۲۶، نشان‌دهنده افزایش تمرکز لجستیکی

ترکیه برای ارسال کالا به سمت شرق است. این امر می‌تواند ناشی از سیاست‌های توسعه صادرات ترکیه یا افزایش تقاضای ترانزیتی در ایران باشد.

### **بخش سوم: گذرگاه کاپی کوی (رازی)؛ نماد تعادل، توریسم و تجارت چمدانی**

برخلاف مرز بازرگان که ماهیتی کاملاً تجاری-ترانزیتی و سنگین دارد، مرز کاپی کوی (رازی) در استان آذربایجان غربی ایران و در نزدیکی شهر وان ترکیه، کارکردی دوگانه (مسافری-تجاری) دارد. آمار ثبت شده در سال ۲۰۲۵ برای این مرز بدین شرح است:

- **ورودی به ترکیه:** ۶۸,۷۸۵ دستگاه (سهم ۱.۳۳٪)
- **خروجی از ترکیه:** ۶۶,۹۳۵ دستگاه (سهم ۱.۳۰٪)
- **مجموع تردد:** ۱۳۵,۷۲۰ دستگاه (سهم ۱.۳۲٪)

این آمار نمایانگر یک تراز بسیار متعادل در تردد وسایل نقلیه است (۶۸ هزار ورود در برابر ۶۶ هزار خروج). دلیل اصلی این تقارن، ماهیت مسافری این مرز است. سالانه هزاران گردشگر ایرانی با خودروهای شخصی یا ناوگان حمل و نقل عمومی (ون‌ها و اتوبوس‌ها) برای مقاصد توریستی و خرید به شهر وان سفر می‌کنند. از آنجا که خودروهای مسافری معمولاً از همان مسیر رفته بازمی‌گردند، تراز تردد در این مرز حفظ شده است. در سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۶، تعداد ۱۴,۳۸۵ وسیله نقلیه وارد ترکیه (سهم ۱.۳۸٪) و ۱۲,۷۶۱ وسیله نقلیه از آن خارج شده است (سهم ۱.۲۰٪). افزایش سهم ورودی به ترکیه در این سه‌ماهه (به ۱.۳۸ درصد) کاملاً منطبق بر تقویم تعطیلات نوروز باستانی در ایران است. در اواخر ماه مارس، موج عظیمی از سفرهای نوروزی ایرانیان به سمت ترکیه (به ویژه وان) شکل می‌گیرد که اثر آن در آمار خودروهای (ورودی به ترکیه) به وضوح ثبت شده است.

### **بخش چهارم: گذرگاه اسنדרه (سرو)؛ گذرگاه محلی و مکمل**

مرز اسنדרه-سرو که در منطقه‌ای کوهستانی و صعب‌العبورتر نسبت به دو مرز دیگر واقع شده است، نقش یک مرز مکمل و منطقه‌ای را ایفا می‌کند و کمترین میزان ترافیک را در میان سه مرز داراست. داده‌های سال ۲۰۲۵ برای این مرز عبارتند از:

- **ورودی به ترکیه:** ۲۹,۷۱۵ دستگاه (سهم ۰.۵۸٪)
- **خروجی از ترکیه:** ۳۱,۱۲۲ دستگاه (سهم ۰.۶۰٪)
- **مجموع تردد:** ۶۰,۸۳۷ دستگاه (سهم ۰.۵۹٪)

همانند مرز رازی، در این مرز نیز تعادل نسبی میان ورود و خروج برقرار است که نشان‌دهنده تردد ناوگان محلی، تجارت‌های مرزی و مسافران مناطق هم‌جوار (مانند ارومیه در ایران و حکاری در ترکیه) است. با این حال، نگاهی به آمار سه‌ماهه اول ۲۰۲۶ نشان‌دهنده یک روند کاهشی نگران‌کننده برای این مرز است. در این دوره، تنها ۴,۹۷۳ دستگاه (سهم ۰.۴۸٪) وارد ترکیه و ۴,۵۷۲ دستگاه (سهم ۰.۴۳٪) از آن خارج شده‌اند. کاهش سهم کلی این مرز از ۰.۵۹ درصد در سال ۲۰۲۵ به ۰.۴۵ درصد در اوایل ۲۰۲۶ می‌تواند ناشی از عوامل متعددی باشد؛ از جمله شرایط سخت آب‌وهوایی در زمستان و اوایل بهار در این منطقه کوهستانی که باعث هدایت ترافیک به سمت مرزهای هموارتر (مانند بازرگان) می‌شود، و یا عدم توسعه زیرساخت‌های جاده‌ای منتهی به این مرز در مقایسه با سایر گذرگاه‌ها.

### **بخش پنجم: پیامدهای استراتژیک و چشم‌انداز آینده**

تحلیل داده‌های فوق پیامدهای مهمی برای سیاست‌گذاران اقتصادی و متولیان حمل‌ونقل دو کشور به همراه دارد:

۱. **فشار بر زیرساخت‌های گوربولاغ:** تمرکز بیش از ۵۵ درصدی ترافیک مرزی در بازرگان، نیازمند توجه ویژه به توسعه پایانه‌های لجستیکی، پارکینگ‌ها و تسریع در فرایندهای گمرکی است. صف‌های طولانی کامیون‌ها در این مرز اغلب به یک چالش دیپلماتیک و اقتصادی تبدیل می‌شود.

۲. **فرصت‌های گردشگری در کاپی‌کوی:** پایداری ترافیک مسافری در مرز رازی نشان‌دهنده پتانسیل بالای اقتصاد گردشگری برای استان‌های مرزی دو کشور است. توسعه جاده‌های دو بانده منتهی به مرز رازی در سمت ایران می‌تواند این ظرفیت را به شدت افزایش دهد.

۳. **لزوم احیای مرز اسنדרه:** افت ترافیک مرز سرو در سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد که این گذرگاه نیازمند مشوق‌های تجاری (مانند تخفیف در عوارض جاده‌ای) و بهبود کیفیت مسیرهای دسترسی است تا بتواند بار ترافیکی گوربولاغ را تعدیل کند.

### **نتیجه‌گیری**

در مجموع، آمار گمرک ترکیه در بازه زمانی ۲۰۲۵ تا ابتدای ۲۰۲۶ تصویری روشن از پویایی مرزهای ایران و ترکیه ارائه می‌دهد. کفه ترازوی ترانزیت کالا به وضوح به نفع ترکیه (خروجی از مرز گوربولاغ) سنگینی می‌کند، در حالی که در بخش مسافری و تجارت خرد (مرز کاپی کوی)، جریانی متقابل و متعادل جریان دارد. درک این الگوهای ترافیکی، برای برنامه‌ریزی‌های کلان اقتصادی، مدیریت ناوگان ترانزیتی و تقویت دیپلماسی اقتصادی میان تهران و آنکارا در سال‌های پیش رو ضروری است.

**تهیه کننده: اداره مدیترانه، فروردین ماه ۱۴۰۵**