

حمل و نقل در گرجستان و چشم انداز همکاری های متقابل با ایران

بهرام امیراحمدیان^۱

همه نواحی و مراکز اداری گرجستان، از جمله بسیاری از روستاها، با شبکه شاهراهها و جاده هایی که سراسر جمهوری را تحت پوشش قرار می دهد مرتبط هستند. اهمیت جاده ها در سیستم حمل و نقل سراسری در حال افزایش است. این افزایش به علت قطع ارتباط ریلی با روسیه و افزایش تجارت با ترکیه است که بازار گسترده ای را در گرجستان به دست آورده است. شبکه حمل و نقل ریلی وابسته به دولت است در حالی که در اثر خصوصی سازی، شبکه حمل و نقل زمینی بیشتر در اختیار بخش خصوصی است. گرجستان دارای ۲۰ هزار کیلومتر جاده زمینی است. در گذشته سیستم راههای زمینی غالباً در جهت شمال به روسیه و در درجه دوم در جهت شرقی - غربی به سوی آذربایجان و ارمنستان برنامه ریزی شده بود. جهت غربی - شرقی نیز به جهت شرایط کنونی و کاهش مبادلات با روسیه، اهمیت زیادی کسب کرده است.

مقدمه

گرجستان به علت برخورداری از موقعیت جغرافیایی کلیدی در منطقه قفقاز، نقش مهمی در ارتباطات اروپا - آسیا دارد. برزخ طبیعی قفقاز که در امتداد دامنه های جنوبی رشته کوه قفقاز بزرگ کشیده شده است، امکان ارتباط زمینی سواحل شرقی دریای سیاه در گرجستان را تا سواحل غربی دریای خزر در آذربایجان، فراهم می آورد. دهانه غربی این دهلیز از جلگه کولخیس در شرق دریای سیاه آغاز و پس از گذر از دالان کم عرض «گُر» به جلگه شیروان در سواحل غربی دریای خزر منتهی می شود.

موقعیت ممتاز گرجستان در ارتباطات منطقه ای و بین المللی از دوران باستان تاکنون،

۱. آقای بهرام امیراحمدیان عضو هیأت تحریریه مجله مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز است.

شناخته شده است. لشگرکشی‌های متعدد امپراتوری‌ها، دولتها و اقوام گوناگون و تسخیر این کشور در سالهای مختلف توسط بیگانگان، شاهد این مدعا است. در قرن نوزدهم، تفلیس گرسی قفقاز و محل اقامت نایب‌السلطنه تزار و فرماندار کل قفقاز بود. قرار داشتن اداره مرکزی مرزبانی قفقاز در تفلیس و نیز اداره مرکزی راه‌آهن قفقاز در این شهر، نشان‌دهنده اهمیت سیاسی - اقتصادی گرجستان برای روسیه تزاری و اتحاد شوروی و نقش مهم ژئوپلیتیکی گرجستان است. تفلیس پایتخت گرجستان مرکز علمی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی قفقاز بوده و در مرکز هندسی قفقاز قرار دارد. تفلیس دارای موقعیت چهارراهی در منطقه قفقاز است. طول خطوط ساحلی گرجستان در دریای سیاه ۳۱۵ کیلومتر است که سراسر مرزهای غربی آن را تشکیل می‌دهد. گرجستان در دریای سیاه ۳ بندر مهم دارد که به ترتیب از جنوب به شمال عبارت‌اند از: باتومی، پوتی، سوخومی. امکان ارتباط ریلی این بنادر با راه‌آهن منطقه، جایگاه منحصر به فردی را در ترانزیت کالا در منطقه دارد، امکاناتی که در شرایط کنونی، به دلیل مشکلات متعدد، کمتر از آن بهره‌گیری می‌شود.

شبکه راههای زمینی گرجستان، این کشور را با روسیه در شمال، آذربایجان در غرب، ارمنستان در جنوب و ترکیه در جنوب غربی، مرتبط می‌سازد. «جاده نظامی گرجستان» که از تفلیس در دامنه‌های جنوبی کوههای قفقاز تا «ولادی قفقاز» (مرکز اوستیای شمالی) در دامنه‌های شمالی آن امتداد دارد، مهمترین شاهراه ارتباطی شمالی - جنوبی است که می‌تواند ارتباط ایران و کشورهای منطقه را تا استپ‌های قفقاز شمالی در جنوب روسیه فراهم آورد.

شبکه‌های ارتباطی گرجستان

بجز حمل و نقل رودخانه‌ای، گرجستان از بقیه انواع حمل و نقل بهره می‌گیرد. در حمل و نقل درون‌شهری اتوبوس، مینی‌بوس، تاکسی، اتوبوس برقی، تراموا، واگن برقی، تله کابین و مترو به کار گرفته می‌شود. در این مقاله فقط حمل و نقل زمینی (جاده‌ای و ریلی) و دریایی، مورد بررسی قرار می‌گیرد.

شبکه حمل و نقل ریلی

گرجستان در دهه ۶۰ قرن بیستم، در چارچوب پروژه مهم «راه‌آهن ماورای قفقاز» از شبکه راه‌آهن بهره‌مند شد. شبکه کنونی ۱۵۷۰ کیلومتر طول دارد که ارتباط ریلی بین دریای



سیاه، دریای خزر، آسیای مرکزی، ایران، ارمنستان، آذربایجان و فدراسیون روسیه را امکان‌پذیر می‌سازد.

حدود بیش از ۶۰ درصد حجم حمل و نقل بار در جمهوری گرجستان توسط راه‌آهن انجام می‌شود. مسیرهای اصلی راه‌آهن، برقی است که با سیکل AC در ۲۵ کیلوولت کار می‌کند و شبکه دارای پایانه‌های کانتینری است. عرض راه آهن با استاندارد اتحاد شوروی سابق ساخته شده که ۱۵۲۰ میلی‌متر است و با استاندارد اروپایی ۱۴۳۵ میلی‌متر تفاوت دارد. راه‌آهن گرجستان در امتداد نقاط ارتباطی عمده بین تفلیس تا «سامتردیا» در گرجستان غربی احداث شده که به ترتیب با آذربایجان و ارمنستان از طرفی و بنادر باطومی و سوخومی تا روسیه از طرف دیگر مرتبط است. سایر خطوط فرعی این شبکه راه‌آهن نقش کمتری در اقتصاد جمهوری دارند، اگرچه این شبکه ۴۷ ناحیه اداری گرجستان (از ۶۵ ناحیه) را تحت پوشش قرار می‌دهد. راه‌آهن گرجستان دارای ۴۲۵ لکوموتیو است که ۲۰۰ لکوموتیو آن برقی و ۲۲۵ لکوموتیو دیزلی است و اغلب آنها در گرجستان ساخته شده‌اند. در شرایط کنونی فقط ۹۵ لکوموتیو فعال است. از تعداد ۱۹۰۰۰ واگن باری در سال ۱۹۹۱، حدود ۵۰۰۰ واگن غیرقابل بهره‌برداری است. حدود ۱۲۰۰ واگن غله‌بر و ۲۶۰۰ واگن تانکردار برای تأمین غله و سوخت مصرفی گرجستان و دیگر جمهوری‌های ماورای قفقاز، در حال فعالیت است. با وجودی که در سال ۱۹۸۸ حدود ۱۳ میلیارد تن کیلو بار توسط راه‌آهن جابجا شده بود، در سال ۱۹۹۲ به ۴/۲ میلیارد تن کیلو کاهش یافت.^۱

تنگناهای موجود در شبکه راه‌آهن

حرکت کند قطارها، وضعیت نامطلوب قطارها و واگنها، عدم کارایی مطلوب تأسیسات پشتیبانی، سبب کاهش حجم فعالیت شبکه شده است. فرسودگی مسیرها و عدم نگهداری مناسب از خاکریزها و نیز نیاز خطوط غیر هم‌سطح به تعمیر، سرعت حرکت قطارها را کاهش می‌دهد. بسیاری از زیرساختهای شبکه و ساختمانهای اداری راه‌آهن بیش از ۸۰ سال

1. Human Development Report: Georgia 1995, Tbilisi 1995.



عمر دارند. نبود سیستم خودکار در بیش از ۳۵ درصد مسیرها، کارایی شبکه راه آهن را در حد پایینی قرار می دهد. در حال حاضر راههای آهن گرجستان فقط توانایی جابجایی ۳۰ درصد از حجم سال ۱۹۹۰ را داراست. تدارک قطار و واگن برای تخلیه کشتی ها به اندازه کافی نیست به همین سبب در صورت پهلوگیری کشتی ها برای تخلیه، دموراژ پیش می آید که در شرایط اقتصادی کنونی اشکالات فراوانی را به دنبال دارد.

درگیری های آبخازستان و بسته شدن راه آهن گرجستان روسیه از طرف غرب و نیز درگیری های موجود در آذربایجان و ارمنستان در جنوب سبب کاهش حجم فعالیت های بین المللی شبکه راه آهن گرجستان شده است. از طرفی، ناامنی و خرابی مسیر راه آهن در قفقاز شمالی در قلمرو چچن، امکان ارتباط ریلی با روسیه را از این مسیر دچار گرفتاری کرده است و اکنون با وجود گرفتاری های اقتصادی و سیاسی، شبکه راه آهن گرجستان عمدتاً با آذربایجان و ارمنستان و نیز در داخل جمهوری (بجز آبخازستان) فعالیت دارد.

ترکیه و گرجستان در ماه مه ۱۹۹۶ پروتکلی را برای اتصال راه آهن دو کشور به امضاء رساندند. این مسیر بین شهرهای «قارص» در شرق ترکیه و «آخال تسیخه» در جنوب گرجستان به طول ۱۴۲ کیلومتر است که ۹۲ کیلومتر آن در داخل خاک ترکیه و توسط آن کشور ساخته شده و ۵۰ کیلومتر آن در داخل گرجستان است که توسط گرجستان کشیده خواهد شد. هدف ترکیه از امضای این پروتکل، ارتباط ریلی با کشورهای قفقاز و آسیای مرکزی است.^۱

برای بازگشایی راه آهن قفقاز شمالی، دولت روسیه در ماه اکتبر سال ۱۹۹۵ با دولت خود خوانده آبخازستان مذاکراتی را انجام داد. در این توافق مقرر شده بود که در ازای بازگشایی راه آهن، ممنوعیت حمل آرد از ترکیه به آبخازستان توسط قایقهای حامل پرچم روسیه، لغو خواهد شد. ولی از آنجایی که اینگونه توافقها می توانست به شناسایی ضمنی آبخازستان از طرف روسیه تفسیر شود، با مخالفت شدید دولت مرکزی گرجستان روبه رو شد. راه آهن قفقاز به روسیه از کنار دریای سیاه، هنوز هم (اوایل ۱۹۹۸) مسدود است.

۱. به نظر می رسد روسیه تمایلی به احداث این راه آهن ندارد زیرا می تواند از طریق ترکیه در قالب پیمان ناتو، مورد استفاده نظامی قرار گیرد، موردی که سبب گسترش قلمرو ناتو در منطقه قفقاز خواهد شد و مسکو شدیداً در مقابل آن عکس العمل نشان خواهد داد.



راه آهن قفقاز و توانهای راه آهن ایران

جمهوری اسلامی ایران با دارا بودن ۵۵۰۰ کیلومتر راه آهن و ۱۴ هزار واگن باری، سالانه حدود ۲۲ میلیون تن کالا جابجا می‌کند. در پایان برنامه دوم توسعه در سال ۱۳۷۷، با افزایش تعداد واگنها، این میزان به ۳۰ میلیون تن افزایش خواهد یافت. شبکه سراسری راه آهن ایران از طریق راه آهن تبریز - جلفا با راه آهن قفقاز، ارتباط دارد. تا پیش از درگیری‌های آذربایجان و ارمنستان، راه آهن ایران سالانه حدود ۵ میلیون تن کالا با راه آهن قفقاز مبادله تجاری داشت.^۱ در حال حاضر به جهت مسدود بودن راه آهن نخجوان - ارمنستان، ایران بجز با جمهوری خودمختار نخجوان (در حد بسیار اندک) با هیچ یک از مناطق قفقاز و روسیه ارتباط ریلی ندارد. جمهوری اسلامی ایران خواهان برقراری صلح و ثبات در منطقه قفقاز است که در سایه آن، راه آهن و خطوط ارتباطی ایران با قفقاز برقرار خواهد شد. در حال حاضر ایران با ارمنستان، گرجستان و آذربایجان از طریق راههای زمینی ارتباط دارد، لیکن ارتباط خط آهن وجود ندارد. کوششهای گرجستان می‌تواند در مذاکرات چند جانبه بین کشورهای آذربایجان و ارمنستان و ایران، خطوط راه آهن قفقاز راحتی در شرایط نه جنگ و نه صلح کنونی (۱۹۹۸) برقرار سازد. لازم است کشورهای منطقه در زمینه بازگشایی خطوط راه آهن و امکان ارتباط با خلیج فارس، تعمق بیشتری کرده و به اهمیت پتانسیل راه آهن منطقه بیاندیشند.

بازگشایی راه آهن قفقاز هم در جلفا و هم در آبخازیا و چین، امکان ارتباط ریلی قفقاز و روسیه و نیز اروپا را با بندرعباس، آسیای مرکزی و چین فراهم آورد. در زمینه همکاری‌های متقابل در بخش راه آهن، جمهوری اسلامی ایران تجربیات کافی در مهندسی و نگهداری شبکه راه آهن دارد و احداث راه آهن بافق بندرعباس به طول ۷۰۰ کیلومتر که در پایان سال ۱۳۷۳ به بهره‌برداری رسید و راه آهن مشهد - سرخس به طول ۱۶۰ کیلومتر که در اوایل سال ۱۳۷۵ به بهره‌برداری رسید، تماماً توسط مهندسان ایرانی طراحی و ساخته شده که نشان‌دهنده توان بسیار بالای ایران در احداث راه آهن است. این توانها و ظرفیتهای می‌تواند در همکاری‌های

۱. آمار فعالیتهای راه آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۵ - دفتر آمار و خدمات منشیی راه آهن،



مشترک مورد استفاده قرار گیرد. تعمیر و نگهداری خطوط فرسوده، تعمیر و راه‌اندازی واگنهای مستعمل و سایر مواردی که شبکه راه‌آهن گرجستان بدان نیاز داشته باشد، در همکاری‌های دوجانبه ایران و گرجستان می‌تواند پیگیری شود. سرمایه‌گذاری‌های ایران در این زمینه می‌تواند از طریق حق ترانزیت به گرجستان، مستهلک شود. سرمایه‌گذاری‌های مشترک و نیز خرید سهام راه‌آهن گرجستان (در صورت تشکیل شرکت سهامی مختلط) از جمله همکاری‌های دوجانبه‌ای است که می‌تواند توسط ایران انجام شود. یکی از راههای عملی ارتباط ریلی ایران و گرجستان در میان‌مدت، می‌تواند از طریق ارتباط راه‌آهن سراسری ایران از ایستگاه «میانه» به شهر «آستارا» در ساحل جنوب غربی دریای خزر باشد. این مسیر پیشنهادی حدود ۲۵۰ کیلومتر طول خواهد داشت که در طول مسیر خود، اردبیل را نیز وارد شبکه سراسری کرده و موقعیت ارتباطی آن را تغییر خواهد داد.^۱ از طرفی دیگر، راه‌آهن آستارا می‌تواند در طول مسیر ساحلی ایران به سمت غرب، تا ایستگاه قائم‌شهر (به طول ۵۴۵ کیلومتر) ادامه یافته و سراسر ساحل ایران در دریای خزر را تحت پوشش قرار دهد.

مسیر پیشنهادی آستارا - میانه ارتباط راه‌آهن ایران - روسیه را از طریق مازندران - دریند - باکو در کنار دریای خزر، ۳۴۰ کیلومتر نزدیکتر از مسیر جلفا - تبریز خواهد کرد. در آن صورت ایران می‌تواند از طریق راه‌آهن آذربایجان با راه‌آهن گرجستان ارتباط داشته باشد. مسئله دیگر در راه‌آهن گرجستان، احداث راه‌آهن در دریای سیاه است که احتمال دارد از طرف سازمان همکاری‌های اقتصادی کشورهای دریای سیاه مورد تصویب قرار گیرد. در آن صورت، راه‌آهن گرجستان با کشورهای حاشیه دریای سیاه ارتباط ریلی خواهد داشت. با توجه به وجود خط کشتیرانی کشتی‌های واگن‌بر، بین بندر باکو با بندر ترکمن‌باشی در ترکمنستان و بندر اوکتائو در قزاقستان، گرجستان با آسیای مرکزی ارتباط ریلی دارد. لیکن سوار و پیاده کردن قطار از کشتی زمان زیاد و هزینه بیشتری را نسبت به حمل مستقیم به خود اختصاص می‌دهد.

۱. راههای ارتباطی آذربایجان با قفقاز، بهرام امیراحمدیان، مجموعه مقالات همایش شناخت استعدادها و بازرگانی استان آذربایجان و زنجان، تبریز مهر ۱۳۷۴، وزارت بازرگانی، مؤسسه پژوهشهای بازرگانی.

نکته آخر اینکه، براساس خبری که در رسانه ها منتشر شده است، در ماه مه سال ۱۹۹۶ نخستین قطار باری ازبکستان از طریق راه آهن ابریشم، به گرجستان عزیمت کرد. این قطار از طریق ایران و نخجوان و ارمنستان به گرجستان اعزام شده است. موردی که می تواند برای حمل و نقل راه آهن ایران با قفقاز مورد ملاحظه قرار گرفته و راه کاری برای برقراری ارتباط ریلی باشد.

حمل و نقل دریایی

همان طور که در مقدمه گفته شد، سراسر مرز غربی گرجستان در امتداد ساحل شرقی دریای سیاه واقع شده که از مواهب بی شمار دریایی بهره مند می شود. در شرایط کنونی بندر سوخومی در اختیار دولت مرکزی گرجستان قرار ندارد و توسط جدایی طلبان آبخازی و در حداقل ممکن مورد بهره برداری قرار می گیرد. بنادر گرجستان تا قبل از استقلال از اتحاد شوروی، سالانه ۱۱/۵ میلیون تن بار جابجا می کردند در سال ۱۹۹۳ دو بندر پوتی و باتومی، ۶ میلیون تن کالا و عمدتاً به صورت قله جابجا کرده اند.

بندر باتومی

بندر باتومی عمدتاً به فعالیت حمل و نقل نفت خام و محصولات نفتی اختصاص داشت و حمل و نقل داخلی بارهای مایع از این بندر صورت می گرفت و بارهای خشک بیشتر برای خروج از این بندر حمل می شد. این بندر به سبب موقعیت جغرافیایی خود، دارای محدودیت انبارداری باربری خشک است. این بندر دارای ۵ اسکله نفتی و یک پایانه ساحلی نفتی، ۴ اسکله باربری خشک، یک پست اسکله کوچک ساحلی برای دویه های بارگیری و یک کانیتیر کم ظرفیت برای جابجایی بار دارد. به علت کمبود انبار و بارانداز، بیشتر تخلیه ها در این بندر مستقیم و از پای کشتی به وسایل نقلیه و عمدتاً راه آهن انجام می شود. با توجه به در دسترس نبودن قطار و واگن، مشکلات زیادی براری بارگیری و تخلیه وجود دارد. مجتمع پالایشگاهی باتومی شامل امکانات و تجهیزات انبارداری برای فرآورده های پالایش شده، هم در محوطه مجتمع و هم در پایانه ساحلی برای دریافت واردات از دریاست.

بندر پوتی

بندر پوتی عمدتاً برای جابجایی بارهای خشک فعالیت می‌کرد و ۷۰ درصد بارهای آن را غلات، سنگ آهن و بوکسیت تشکیل می‌داد و مقداری نیز به ذغال سنگ اختصاص داشت. پایانه باری پوتی دارای ۱۰ اسکله است (۲ اسکله برای غلات، ۶ اسکله برای سایر محموله‌های فله، یک اسکله برای کانتینرها و یک اسکله برای محموله‌های عمومی) که راه آهن به آن متصل است. اسکله‌های اضافی شامل یک اسکله مسافری، ۲ اسکله برای ماهیگیری و یک اسکله برای حمل و نقل ساحلی. بندر پوتی از نظر موقعیت مکانی دارای شرایط بهتری نسبت به بندر باتومی است و در پشت فضای بندرگاه، فضای مناسبی برای توسعه زیرساختها وجود دارد. اگرچه این بندر دارای جریانات دریایی ساحلی است که هزینه‌های بسیار زیادی را برای انجام لایروبی و نگهداری از بندر نیاز دارد. از طرف دولت گرجستان پیشنهادهایی برای همکاری با ایران در این بندر ارائه شده بود. متأسفانه جمهوری اسلامی ایران در این زمینه اقدامات جدی صورت نداد، در حالی که برنامه‌هایی برای توسعه این بندر و استفاده از آن برای حمل و نقل دریایی بین کشورهای حوزه دریای سیاه و ایران با استفاده از راه آهن قفقاز، تدوین شده بود. براساس آخرین اطلاعات^۱ موجود، یک شرکت چندملیتی که سهام عمده آن به ایالات متحده تعلق دارد، فعالیت بندر پوتی و حمل و نقل دریایی و زمینی بین حوزه دریای سیاه - قفقاز - آسیای مرکزی را در اختیار خود گرفته است. در شبکه حوزه فعالیت این شرکت، هیچ‌گونه راهی به جنوب (به سوی ایران) منظور نشده است و در حقیقت ایران را از مشارکت در امور حمل و نقل این شبکه حذف کرده‌اند. بهره‌برداری از این مسیر، گزینه‌ای است برای مسیر ترکیه - اروپا که می‌تواند از نظر استراتژیکی به نفع ایران باشد.

مسائل و مشکلات بنادر پوتی و باتومی

براساس اطلاعات موجود، مسائل اصولی عملیات در بنادر یادشده عبارت‌اند از:

۱. ناتوانی راه آهن گرجستان در تأمین کافی و به موقع واگن برای تخلیه کشتی‌ها؛

1. Georgian Times, Oct, 10, 1997, Georgia at «Neva- 97 Exhibition».



۲. پایین بودن بهره وری کار؛

۳. کمبود قطعات یدکی برای جراثقالها و سایر تجهیزات جایجاکننده بندری؛

۴. نبود درآمد کافی در اثر فعالیت کمتر نسبت به گذشته.

علاوه بر موارد فوق، هر دو بندر شدیداً نیاز به بازسازی و نوسازی زیربناها دارند. راه بندر باتومی تا سه راهی سامتردیا بشدت نیاز به بازسازی دارد به طوری که حرکت اتومبیل های کوچک نیز در این مسیر با سختی انجام می شود.^۱

زمینه های همکاری ایران با گرجستان در حمل و نقل دریایی

جمهوری اسلامی ایران دارای ۵ بندر بازرگانی بین المللی در خلیج فارس و دریای عمان و ۲ بندر در دریای خزر است. بنادر بازرگانی ایران ۹۰ پست پهلوگیری با طول تقریبی ۱۶ هزار متر اسکله و ۳ میلیون مترمربع بارانداز و ۲۸۵ هزارمتر مربع انبار است. ایران دارای ۸۳ فروند کشتی به ظرفیت ۲/۲ میلیون تن است. در سال ۱۹۹۴ جمعاً ۲۳۸۵ فروند کشتی به بنادر کشور وارد و ۲۳ میلیون تن بار تخلیه و ۵ میلیون تن کالا بارگیری کرده اند. پتانسیل های حمل و نقل دریایی ایران و تجربیات سازمان بنادر و کشتیرانی و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران می تواند در راستای همکاری های دوجانبه و چندجانبه با گرجستان مورد استفاده قرار گیرد.^۲ جمهوری اسلامی ایران خواستار همکاری های حمل و نقل دریایی با گرجستان است. ارتباط جمهوری اسلامی ایران با کشورهای حاشیه دریای سیاه^۳ در زمینه حمل و نقل دریایی از طریق دریای سیاه، مدیترانه، کانال سوئز دریای سرخ، دریای عمان و خلیج فارس صورت می گیرد که متضمن طی مسافتی برابر ۴۵۰۰ کیلومتر است که هزینه های زیادی را طلب می کند. استفاده از بنادر گرجستان و سپس حمل از طریق زمینی، می تواند زمینه های همکاری مناسبی بین دو کشور باشد.

۱. مشاهده عینی نویسنده در بازدید از بندر پوتی در مهرماه ۱۳۷۶

۲. سالنامه آماری کشور ۱۳۷۴، مرکز آمار ایران، تهران، ۱۳۷۵.

۳. به استثنای ترکیه که با ایران مرز مشترک زمینی داشته و اغلب مبادلات از طریق حمل و نقل جاده ای صورت می گیرد. مبادلات با روسیه نیز می تواند هم از طریق آذربایجان و هم از طریق حمل و نقل دریایی در دریای خزر بین بنادر ایران و روسیه انجام گیرد.



پس از دیدار آقای هاشمی رفسنجانی از گرجستان، کمیسیون مشترک اقتصادی دو کشور فعال شد. فعال شدن خط کشتیرانی بندر بورکاس - پوتی در دستور کار این کمیسیون قرار گرفت. دولت گرجستان نیز قول مساعدی در زمینه همکاری مشترک داد. متأسفانه در این زمینه فعالیت‌های جدی صورت نگرفته و ایران تمایل دارد از طریق بندر پوتی با کشورهای اوکراین، بلغارستان و رومانی و با استفاده از شبکه راه‌آهن قفقاز، با گرجستان و سایر کشورهای حوزه دریای سیاه ارتباط بازرگانی داشته باشد. مسدود بودن راه‌آهن قفقاز، مانعی جدی در راه برقراری ارتباط بازرگانی در حجم زیاد است. اگرچه جاده‌های زمینی در کوتاه‌مدت می‌تواند در حجم کم مبادلات بازرگانی دو کشور را تأمین کند. لیکن بهترین راه ممکن، استفاده از راه‌آهن است.

حمل و نقل جاده‌ای

همه نواحی و مراکز اداری گرجستان، از جمله بسیاری از روستاها، با شبکه شاهراهها و جاده‌هایی که سراسر جمهوری را تحت پوشش قرار می‌دهد مرتبط هستند. اهمیت جاده‌ها در سیستم حمل و نقل سراسری در حال افزایش است. این افزایش به علت قطع ارتباط ریلی با روسیه و افزایش تجارت با ترکیه است که بازار گسترده‌ای را در گرجستان به دست آورده است. شبکه حمل و نقل ریلی وابسته به دولت است در حالی که در اثر خصوصی سازی، شبکه حمل و نقل زمینی بیشتر در اختیار بخش خصوصی است. گرجستان دارای ۲۰ هزار کیلومتر جاده زمینی است.

در گذشته سیستم راه‌های زمینی غالباً در جهت شمال به روسیه و در درجه دوم در جهت شرقی - غربی به سوی آذربایجان و ارمنستان برنامه‌ریزی شده بود. جهت غربی - شرقی نیز به جهت شرایط کنونی و کاهش مبادلات با روسیه، اهمیت زیادی کسب کرده است.

جاده غربی شرقی از باتومی تا مرز آذربایجان به طول ۶۰۰ کیلومتر مقام اول را در ارتباط کنونی داراست. شاهراه‌های M4 از مرز آذربایجان تا تفلیس و M1 از تفلیس به غرب، که آذربایجان و ارمنستان را به عنوان شاخه‌های خود با بنادر باتومی و دیگر بنادر ترکیه در دریای سیاه و با دیگر شاخه‌های فرعی که به سوی کوتائسی، سامگره‌لو، و آبخازستان کشیده شده‌اند، مرتبط می‌سازد.



روسیه توسط ۳ شاهراه عمده با گرجستان ارتباط دارد:

۱. جاده نظامی گرجستان که ستیغ کوه های قفقاز را شکافته و تفلیس را به ولادی قفقاز متصل می کند؛

۲. شاهراه تسخینوالی - ولادی قفقاز که مرکز اوستیای جنوبی را با گذر از تونل عظیم روکی و قطع رشته کوه عظیم قفقاز بزرگ به روسیه متصل می کند؛

۳. شاهراه تفلیس - سوخومی - سوچی - روستوف که در دوره شوروی عمده ترین راه توریستی از روسیه بود که از میان چشم انداز بسیار زیبای ساحلی در کنار دریای سیاه می گذشت. بجز شاهراه های یاد شده، جاده های فرعی و کم اهمیت غالباً در وضعیت بدی قرار دارند. شاهراه های گفته شده نیز در حد خود راه هایی نیستند که با شاهراه های اروپایی و حتی ایران قابل مقایسه باشند. این جاده ها فاقد استانداردهای لازم، کم عرض و عمدتاً کوهستانی و پُر پیچ و خم بوده و سرعت حرکت کامیون های باری در آنها کم است.

سطح جاده ها برای پاسخگویی به رفت و آمد کم اخیر، کافی است. بودجه نگهداری راهها اندک است و ادارات راهداری اعتبارات کمی برای نگهداری و بازسازی جاده ها دارند. قسمتی از مسئولیت نگهداری و تعمیر جاده ها به عهده چهار شهرداری عمده کشور است که آنها خود از نظر تأمین اعتبارات لازم، ناتوان هستند. در حال حاضر رفت و آمد در جاده M1 کم است و به حدود روزانه تا ۵۰۰ وسیله نقلیه می رسد در حالی که در سالهای قبل از استقلال روزانه به حدود ۱۰۰۰۰۰ وسیله نقلیه می رسید.

اگر قرار باشد که گرجستان به عنوان دالان عبوری آسیای مرکزی - دریای سیاه ایفای نقش کند، در آن صورت حجم رفت و آمد افزایش خواهد یافت و جاده ها بشدت نیازمند بازسازی و نوسازی خواهند بود.

جاده های ارتباطی گرجستان با ایران از ۳ طریق زیر امکان پذیر است:

۱. جاده ارتباطی گرجستان - آذربایجان که از پوتی تا آستارا حدود ۱۲۰۰ کیلومتر است. شاخه فرعی این راه می تواند در بیله سوار با ایران ارتباط داشته باشد (۹۰۰ کیلومتر).

۲. جاده ارتباطی گرجستان - ارمنستان که از بندر پوتی تا جلقا ۹۳۰ کیلومتر است. در حال حاضر این راه از مرز ارمنستان با نخجوان تا جلقا به طول ۲۰۰ کیلومتر مسدود است.

۳. جاده ارتباطی گرجستان - ارمنستان، راه ارتباطی جدیدی است که از جنوب ارمنستان مستقیماً به ایران می رسد و امکان ارتباط دو کشور از طریق پل جدید «مگری» که به



تازگی ساخته شده، فراهم می‌شود. این راه به طول حدود ۹۵۰ کیلومتر در حال حاضر تنها راه ارتباطی نزدیک برای حمل مسافر و وسایل نقلیه سبک بین ایران، گرجستان است. ناوگان باری گرجستان شامل کامیونهای ساخت شوروی است که ظرفیت اندکی دارند، حدود ۹۰ درصد آنها کمتر از ۱۰ تن ظرفیت دارند. این کامیونها عمدتاً بنزین سوز بوده و از قدرت کشش و دوام کمی برخوردارند. تا قبل از سال ۱۹۹۳ حدود ۹۳ درصد کامیونها در اختیار بخش عمومی بود. تعداد کامیونها ۱۲۰۰۰ دستگاه بود که در حال حاضر اکثر آنها خصوصی شده‌اند. تعداد زیادی از کامیونها به جهت کمبود قطعات یدکی، از استفاده خارج شده‌اند. برای برقراری ارتباطات تجاری دو کشور لازم است در زمینه نگهداری، بازسازی و نوسازی جاده‌ها اقدامات اساسی صورت گیرد. وزارت راه و ترابری جمهوری اسلامی ایران در زمینه نوسازی، بازسازی و تعمیرات ابنیه راهها دارای تجربیات ارزشمندی است که می‌تواند در برنامه‌های همکاری‌های مشترک فعالیت داشته باشد.

ناوگان حمل و نقل جاده‌ای ایران دارای ۱۸۰ هزار دستگاه کامیون است. قسمتی از این پتانسیل می‌تواند در جهت همکاری برای حمل و نقل کالا از بندر دریای سیاه در گرجستان مورد استفاده قرار گیرد. جمهوری اسلامی ایران دارای ۵۴ هزار کیلومتر راه آسفالتی و ۱۲ هزار کیلومتر راه آسفالتی فرعی و ۵۳ هزار کیلومتر راه شنی است (۱۲۰ هزار کیلومتر).

منابع مورد استفاده

۱. سالنامه آمار کشور ۱۳۷۴، مرکز آمار ایران، ۱۳۷۵
2. Human Development Report. Georgia 1995, Tbilisi 1995.
3. Human Development Report, Georgia 1996, Tbilisi 1996.
۴. آمار فعالیتهای راه آهن جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۵، دفتر آمار و خدمات ماشینی راه آهن، ۱۳۷۶.
5. Georgian Times, Oct, 10, 1997.
۶. راههای ارتباطی آذربایجان با قفقاز، بهرام امیراحمدیان، مجموعه مقالات «همایش شناخت استعدادهای بازرگانی - اقتصادی استانهای آذربایجان» مهرماه ۱۳۷۴، دانشگاه تبریز، وزارت بازرگانی، مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی.
۷. پتانسیلهای حمل و نقل و انرژی در قفقاز، بهرام امیراحمدیان، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، سال سوم، دوره دوم، شماره ۸، زمستان ۱۳۷۳.