

احداث شهر فرودگاهی، الزامی اساسی برای چابهار

بندر چابهار از مهمترین بنادر ایران است و این بندر به دلیل دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی از طریق اقیانوس هند از موقعیت استراتژیک در کریدورهای بین‌المللی برخوردار بوده و یکی از با صرفه‌ترین مسیرها برای صادرات، واردات و ترانزیت کالا است.

این بندر با ظرفیت تخلیه و بارگیری سالانه ۸.۵ میلیون تن از مزیت‌های اقتصادی بی‌نظیری در مقایسه با سایر مناطق همجوار برخوردار است که از جمله دسترسی آن به بازار ۶۰۰ تا ۸۰۰ میلیون نفری افغانستان، کشورهای آسیای میانه و مشترک‌المنافع، همچنین روسیه و شمال آفریقا و ارتباط آنها با اروپای شرقی برخوردار است.

این شهر لجستیکی با تکیه بر ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های حمل‌ونقل می‌تواند سهم چشمگیری در صحنه تجارت جهانی داشته باشد و ایده راه‌اندازی شهر فرودگاهی چابهار با هدف تقویت همین مزیت رقابتی شکل گرفته است؛ هر چند که چابهار به عنوان یکی از چهار شهر لجستیکی کشور که سرمایه‌گذاری‌های زیادی در آن با موضوع حمل و نقل در زمینه راه‌آهن و بندر و جاده صورت گرفته است، نیازهایش در حوزه حمل‌ونقل هوایی فراتر از یک فرودگاه است.

با این حال فارغ از دیگر مزایای این منطقه، هرچه زیرساخت‌های ارتباطی این منطقه مهم و سوق الجیشی توسعه پیدا کند، رونق و اشتغال و آبادانی را به کل کشور پمپاژ می‌کند.



احداث شهر فرودگاهی؛ لازمه حضور در بازار رقابتی

همان‌طور که می‌دانید؛ فعالیت‌های تعریف‌شده در فرودگاه‌ها و شهرهای فرودگاهی، تاثیر مستقیمی در رونق اقتصادی و ایجاد اشتغال دارد و به عنوان یکی از بزرگ‌ترین مولدهای اقتصاد کشورها در جهان محسوب می‌شود.

شاخصه‌های زیادی در شهر لجستیکی چابهار وجود دارد که احداث شهر فرودگاهی برای این خطه را ضروری می‌کند که از جمله این می‌توان به توافقنامه چابهار میان سه کشور ایران، هند و افغانستان و یا توافقنامه آسیای میانه بین کشورهای آسیای میانه و ایران اشاره کرد و حتی کریدور شمال به جنوب هم که از سوی دو کشور روسیه و هند به شدت دنبال می‌شود، محور اصلی آن چابهار است که تمام این توافقنامه‌ها بر ظرفیت‌های حمل‌ونقلی و ترانزیتی چابهار تاکید دارند.

از طرفی فعلیت رسیدن این ظرفیت‌ها در حوزه جاده، حمل و نقل و البته به ثمر نشستن توافقنامه‌های بین‌المللی، نیازمند یک شهر فرودگاهی است. شهر فرودگاهی که نه فقط کارکردش نشست و برخاست هواپیما بوده و چیزی شبیه شهر فرودگاهی دیی است و حجم بالایی از حمل‌ونقل کالا و همچنین ترانزیت کالا و مسافر را پوشش می‌دهد.

فاکتور دیگری که اهمیت شهر فرودگاهی چابهار را بیش از پیش کرد؛ مفهوم جدیدی در صنعت حمل‌ونقل به نام حمل‌ونقل ترکیبی است که بنا بر رویکرد این مدل از حمل و نقل؛ برای کوتاه‌کردن مسیر مبدا تا مقصد می‌توان از مسیرها و حتی وسایل مختلف حمل‌ونقل بهره‌گرفت، حتی اگر دفعات تخلیه و بارگیری هم زیاد شود.

اما تبدیل چابهار به یک مرکز حمل‌ونقل ترکیبی یک پیش‌شرط بزرگ دارد و آن این است که صاحب کالا در چابهار این امکان را داشته باشد که بتواند برای حمل کالایش تصمیم بگیرد که از کدام وسیله حمل استفاده کند.

به عبارتی تمام بسترها و امکانات حمل و نقلی فراهم باشد تا بازرگان بر اساس اقتضائات زمانی و هزینه‌ای خویش به سهولت تصمیم بگیرد که از کدام بستر استفاده کند. این همان تفکری است که پشت شکل‌گیری شهر فرودگاهی چابهار وجود دارد.

احداث شهر فرودگاهی؛ مقرون به صرفه

با توجه به اینکه توسعه محدوده منطقه آزاد چابهار طی سال ۹۸ از سوی مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید و محدوده جانمایی شده برای فرودگاه چابهار در محدوده منطقه آزاد قرار داشت، سازمان منطقه آزاد چابهار ساخت فرودگاه جدید را به عنوان یک پروژه ملی و ماندگار برای توسعه سواحل مکران در دستور کار قرار داد و پرونده توسعه فرودگاه مکران بسته شد.

تاسیس فرودگاه در محدوده منطقه آزاد تجاری از اهمیت بسیار بالایی برخوردار بوده و این ایده در چابهار به حدود ۱۵ سال قبل باز می‌گردد و پیشتر از تصویب توسعه محدوده، جانمایی برای ساخت فرودگاه جدید در داخل محدوده منطقه آزاد چابهار میسر نبود؛ اما با توسعه محدوده منطقه آزاد، همان مکان جانمایی شده در داخل محدوده منطقه آزاد قرار گرفت.

نکته ای که وجود دارد این است که فرودگاه کنارک در فاصله ۴۵ کیلومتری از منطقه آزاد چابهار قرار دارد و فرودگاهی نظامی است که به بیان کارشناسان ساخت یک ترمینال و یا تجهیز و بهسازی فرودگاه کنارک بسیار کم‌هزینه‌تر از ساخت یک فرودگاه جدید در منطقه آزاد چابهار است؛ اما با توجه به مسافت طولانی فرودگاه کنارک تا منطقه آزاد چابهار، ساخت یک کریدور اختصاصی و حفاظت شده برای تردد تجار و بازرگانان از ساخت یک فرودگاه هم بیشتر هزینه دارد ضمن اینکه کنارک، یک فرودگاه نظامی است که برخی فعالان اقتصادی و سرمایه‌گذاران خارجی تمایلی برای تردد از آن را ندارند.



احداث شهر فرودگاهی؛ تسهیل تردد

از سویی دیگر ذات وجودی مناطق آزاد طلب می کند که تجار و بازرگانان بدون محدودیت تردد از هر کجا به داخل مناطق رفت و آمد داشته باشند و در این زمینه مشکلی که امکان سرمایه گذاری آنها را سخت کند وجود نداشته باشد.

بازرگان خارجی که قصد سفر به منطقه آزاد چابهار را دارند به طور مستقیم وارد منطقه نمی شود و در نتیجه برای سفر به منطقه آزاد باید روادید گرفته و وارد خاک ایران شوند، در نتیجه برای یک سرمایه گذار خارجی تفاوت چندانی ندارد که به پایتخت کشور وارد شود یا منطقه آزاد؛ باید همان روال معمول دریافت روادید را طی کند.

نظامی بودن فرودگاه کنارک چالشی دیگر در حوزه فرودگاهی این منطقه است چرا که فرودگاه کنارک به عنوان یک فرودگاه نظامی کد شده و بعضاً تجار و بازرگانان برای تردد در یک فرودگاه نظامی ممکن است با چالش هایی مواجه شوند. بنابراین این فرودگاه فعلی گاه مانعی برای تردد تجار در چابهار به شمار می رود.

بنابراین سازمان منطقه آزاد چابهار هزینه های ساخت یک فرودگاه جدید را تقبل کرد تا طرحی بزرگ و در قواره ملی ضمن شکوفایی مزیت های ذاتی منطقه آزاد، هم بستر جهش تولید، توسعه پایدار و رونق اشتغال را در چابهار فراهم کند و هم برای آیندگان به یادگار بماند