

کارشناسان بر تأسیس شهر فرودگاهی در سواحل مکران تأکید می‌کنند

اهمیت این بندر در توسعه اقتصادی منطقه آن‌قدر بالاست که هند، یکی از پنج اقتصاد بزرگ جهان و فدراسیون روسیه توافق کرده‌اند که مراودات تجاری خود را از این مسیر انجام دهند. اهمیت استراتژیک منطقه چابهار در سطحی است که آن را به کانال سوئز ایرانی تعبیر می‌کنند. بسیاری از بنادر مهم جهان از جمله بندر ابوظبی، بندر جبل‌علی، بندر سنگاپور و دو بندر مهم چین با نام‌های شانگهای و چینگ‌دائو همه با دراختیارداشتن زیرساخت‌های هوایی مناسب، توانسته‌اند توسعه خود را تکمیل کنند و اگر چنین نبود، احتمال ارتقای آنها چندان نیز جدی گرفته نمی‌شد. در حال حاضر زیرساخت‌های حمل‌ونقلی اعم از جاده‌ای، ریلی و هوایی، هر سه هنوز نتوانسته‌اند همپای بندر که نماینده حمل‌ونقل دریایی است، قدم به پیش بگذارند و ضرورت دارد مسئولان کشوری و منطقه‌ای، توجه بیشتری به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی این منطقه داشته باشند. در همین راستا تکمیل شهر فرودگاهی چابهار، یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌های مورد نیاز کریدور جنوب به شمال است که علاوه بر مهیا کردن امکان تردد سهل تجار کشورهای جنوب و شمال به چابهار، می‌تواند امکان حمل و ترانزیت کالا را در ابعاد گسترده فراهم کند.



شهر فرودگاهی یا فرودگاه؟

کارشناسان معتقدند چابهار به‌عنوان یکی از چهار شهر لجستیکی کشور که سرمایه‌گذاری‌های زیادی در آن با موضوع حمل‌ونقل در زمینه راه‌آهن و بندر و جاده صورت گرفته، نیازهایش در حوزه حمل‌ونقل هوایی فراتر از یک فرودگاه معمول است. مطالعات سند جامع لجستیک کشور، چابهار را به‌عنوان یک نقطه حساس در کنار بندر امام خمینی و بندرعباس تعریف کرده است. عبدالرحیم کردی، مدیرعامل منطقه آزاد چابهار، در این باره می‌گوید: روسیه با جنوب شرق آسیا و هند مناسبات قوی تجاری دارد و به دنبال آن است که مسیری به غیر از کانال سوئز را انتخاب کند تا مسیر شمال به جنوب را فعال کند. این موضوع در یک دهه گذشته

مطرح شد، اما از سه سال قبل در دستور کار دولت روسیه قرار گرفت و در کمیسیون مشترک ایران و روسیه که دو سال قبل در ایران برگزار شد، به طور رسمی فعال‌سازی کریدور میان روسیه و هند اعلام شد.

کردی تبدیل‌شدن چابهار به‌عنوان هاب منطقه را مستلزم داشتن ویژگی‌هایی دانسته و می‌افزاید: چابهار به لحاظ ظرفیت، نقطه استراتژیک و مهمی در دنیا محسوب می‌شود و اگر اقدامی تاکنون برای تبدیل‌شدن آن به هاب صورت نگرفته، به دلیل فراهم‌نبودن زیرساخت‌های لازم از جمله ابزارهای حمل‌ونقل است. اما شاید این سؤال باشد که اساسا اگر فرودگاه کنارک وجود دارد، چه نیازی به ساخت يك فرودگاه جدید است؟ پاسخ به این پرسش تا اندازه‌ای روشن است. به‌تازگی به علت برخی دلایل خاص، فرودگاه کنارک تعطیل شد و پس از چند روز با ریزنی‌های دوباره به مدار بازگشت. باید پذیرفت که ساخت يك ترمینال یا تجهیز و بهسازی فرودگاه کنارک بسیار کم‌هزینه‌تر از ساخت يك فرودگاه جدید در منطقه آزاد چابهار است، اما چالشی که اکنون چابهار در حوزه فرودگاهی دارد، نظامی‌بودن فرودگاه کنارک است. فرودگاه کنارک به‌عنوان يك فرودگاه نظامی کد شده و بعضا تجار و بازرگانان برای تردد در يك فرودگاه نظامی ممکن است با چالش‌هایی مواجه شوند؛ بنابراین این فرودگاه فعلی خود گاه مانعی برای تردد تجار در چابهار به شمار می‌رود.

به هر 2 فرودگاه تجاری و نظامی نیاز داریم

معین‌الدین سعیدی، نماینده چابهار، کنارک، نیکشهر، دشتیاری و قصرقند در مجلس، در این باره با تأکید بر ضرورت شهر فرودگاهی چابهار گفت: ذره‌ای تردید در ضرورت وجود شهر فرودگاهی چابهار وجود ندارد.

سعیدی با بیان اینکه سواحل مکران هم به فرودگاه نظامی کنارک و هم به شهر فرودگاهی چابهار نیاز دارد، ادامه داد: ساخت یک شهر فرودگاهی که در شأن سواحل مکران به‌عنوان یک هاب بزرگ تجاری و اقتصادی باشد، ضروری است. باید در نظر داشت که فرودگاه کنارک نیز باید از حمایت‌های لازم برخوردار باشد، اما برای مباحث اقتصادی و توسعه‌ای که در افق چابهار و سواحل مکران دیده می‌شود، به یک شهر فرودگاهی نیاز داریم که با ظرفیت‌های بالا بتواند نیاز بخش‌های مختلف اقتصادی اعم از تولید و ترانزیت و تجارت تا مباحثی مانند توسعه گردشگری و ترانزیت مسافری را پاسخ‌گو باشد.

وجود فرودگاه در کنار بنادر مهم جهان

علیرضا چشم‌جهان، مدیر ارشد اجرایی شرکت کاوه که در چابهار حضور دارد، در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید: اگر قرار است سواحل مکران توسعه پیدا کند تنها با روساخت، روینا و نصب تجهیزات بندری مدرن امکان‌پذیر نیست، بلکه توسعه مکران نیازمند ابزارهای دیگری نیز هست. توسعه راه‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی بخش مهمی از این تحولات است که ضرورت آن در وضعیت کنونی بسیار حیاتی است.

چشم‌جهان در ادامه می‌گوید: با وجود این اگر بخواهیم یک تحلیل منصفانه از چابهار داشته باشیم، باید بدانیم که خطوط جاده‌ای این منطقه و ارتباط و اتصال آن به سایر شهرهای اطراف واقعا در وضعیت ناگوار قرار دارد. نه از حیث ایمنی و نه از حیث امنیت اجتماعی، این جاده‌ها در فضای استانداری قرار ندارند و اساسا آن توسعه‌ای که قرار بود برای این شهر اتفاق بیفتد، تاکنون رخ نداده است. از حیث خطوط ریلی هم که حکایت مثنوی هفتاد من است. با وجود اینکه قرار بود مشارک‌های خارجی و داخلی، سرمایه صندوق ملی در احداث این خطوط صورت گیرد، حتی با توصیه و تأکیدات مقام معظم رهبری هم چندان اقدامات چشمگیری انجام نشده است.

این فعال اقتصادی می‌افزاید: البته در زمینه دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی، اقدامات و بسترسازی مناسبی از زیرساخت تا روساخت و تجهیزات روزآمد فراهم کرده و حتی اپراتور بین‌المللی جذب کرده است و در نتیجه، این اشتراکات بین‌المللی باعث شده روند تجارت و کسب‌وکار به صورت نقطه‌ای رشد چشمگیری پیدا کند، اما در بخش هوایی، از سال‌ها پیش چابهار وام‌دار فرودگاهی در کنارک است که زیر نظر نیروی هوایی ارتش قرار دارد و همین نهاد نظامی به‌راحتی تصمیم می‌گیرد که فرودگاه را برای مدتی متوقف کند و متأسفانه این نوع تصمیمات به‌شدت به جایگاه بندر چابهار، کسب‌وکارهای تجاری و ارزش توریستی و گردشگری آن صدمه می‌زند. در چنین وضعیتی ما چگونه می‌توانیم از تجار و بازرگانان بخواهیم که به بندر چابهار به‌عنوان یک نقطه امن و باثبات نگاه کنند؟

او نتیجه گیری می کند: بنابراین باید بخش نظامی و اقتصادی چابهار به توافقی دست پیدا کند که یک فرودگاه دیگر احداث شود تا تجار، بازرگانان و سرمایه گذاران از طریق آن به چابهار رفت و آمد کنند.

چشم جهان به قیاس بنادر بزرگ و موفق جهان و وجود يك فرودگاه مستقل در کنار آنها پرداخته و می گوید: باید توجه داشته باشیم که اکثر بنادر موفق جهان در کنار فرودگاه های مجهز و مدرن توسعه یافته است. فرودگاه ابوظبی در کنار بندر ابوظبی، فرودگاه دویی در کنار بندر جبل علی، فرودگاه سنگاپور در کنار بندر سنگاپور و همچنین فرودگاه های مهم چین از جمله شانگهای و چینگ دائو همگی از زیرساخت های هوایی مناسبی برخوردارند و گرنه توسعه و ارتقای بنادر بزرگ به سختی امکان پذیر یا حتی ناممکن است.

