

بازار 150 میلیارد دلاری که چابهار از آن محروم است

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از خبرگزاری برنا، به استناد آمارهای سال 2019 و پیش از آنکه کرونا، هواپیماها را زمین گیر کند، تنها 5 فرودگاه در آسیا و خاورمیانه بالغ بر 150 میلیارد دلار درآمد از حمل بار و مسافر داشته‌اند. بازاری بزرگ و بسیار قدرتمند که چابهار به پشتوانه موقعیت استراتژیکش می‌تواند از آن کسب سهم کند. کرونا شاید ایرلاین‌های فعال و فرودگاه‌های بزرگ جهان را زمین گیر کرده باشد، اما برای چابهار به مانند یک فرصت طلایی است تا با توسعه زیرساخت حمل و نقل هوایی، از این بازار بزرگ کسب سهم کند. هدفی بزرگ که چابهار با ساخت شهر فرودگاهی به دنبال تحقق آن است.

فرودگاه چانگی سنگاپور: 36.6 میلیارد دلار درآمد

گزارش سالانه یاتا، فرودگاه چانگی سنگاپور یکی از پرتددترین فرودگاهی جهان در سال 2019 معرفی کرده است. طی سال 2019، بالغ بر 68 میلیون مسافر از طریق فرودگاه چانگی جابه‌جا شده‌اند. طی همین بازه زمانی 2 میلیون و 10 هزار تن کالا و بار از طریق فرودگاه جابه‌جا شده است. برای جابه‌جایی این تعداد مسافر، 382 هزار پرواز به فرودگاه چانگی تردد داشته‌اند؛ یعنی به طور متوسط روزانه 1050 پرواز. گردش مالی ناشی از 382 هزار پرواز برای جابه‌جایی 68 میلیون مسافر و 2 میلیون تن کالا، درآمد 36.6 میلیارد دلاری را فرودگاه چانگی سنگاپور به همراه داشته است.

فرودگاه بین‌المللی دبلیو: 2.5 میلیون تن حمل کالا

روزانه بالغ بر یک هزار پرواز به فرودگاه بین‌المللی دبلیو وارد شده و از آن خارج شدند تا این شهر فرودگاهی در میان 5 فرودگاه پرتدد جهان در سال 2019 جای گیرد. 373 هزار پرواز طی یک سال تنها 86 میلیون مسافر را از طریق فرودگاه دبلیو جابه‌جا نکردند، که بالغ بر 2 و نیم میلیون تن کالا نیز از فرودگاه بین‌المللی دبلیو جابه‌جا شد. گردش مالی جابه‌جایی 2.5 میلیون تن کالا و 86 میلیون مسافر، درآمدی بالغ بر 27 میلیارد دلار طی سال 2019 برای شهر فرودگاهی دبلیو به همراه داشته است. این در حالی است که در فاصله 15 مایلی و 38 مایلی فرودگاه دبلیو، دو فرودگاه بین‌المللی شارجه و آل‌مکتوم فعال هستند.

فرودگاه بین‌المللی شانگهای پودنگ: 512 هزار پرواز

تولید انبوه چین برای عرضه در بازارهای جهانی تنها راهی عرشه کشتی‌های اقیانوس‌پیما نمی‌شود و حجم قابل توجهی از تولیدات اردهای زرد به صورت هوایی به بازارهای مصرف می‌رسد. فرودگاه بین‌المللی شانگهای پودنگ یکی از ابرفرودگاه‌های چین است که حمل بار و مسافر را در ابعاد وسیع انجام می‌دهد. شهر فرودگاهی شانگهای پودنگ طی سال 2019 بالغ بر 3.6 میلیون تن کالا و بار را جابه‌جا کرد که از این حیث رکورددار است. علاوه بر آن 76 میلیون مسافر از طریق این فرودگاه جابه‌جا شدند. 512 هزار پرواز طی سال 2019 از طریق فرودگاه بین‌المللی شانگهای پودنگ انجام شد و گردش مالی ناشی از آن، درآمدی بالغ بر 35 میلیارد دلار را برای فرودگاه حاصل کرد.

فرودگاه بین‌المللی استانبول: 52 میلیون مسافر

فرودگاه جدید استانبول، به معنای واقعی یک شهر فرودگاهی است؛ فرودگاهی که با ظرفیت جابه‌جایی 150 میلیون مسافر و حمل 5 میلیون تن کالا در سال طراحی شده است. در سال 2019 روزانه نزدیک به یک هزار پرواز در شهر فرودگاهی استانبول تردد داشتند. پروازهایی که 52 میلیون مسافر و 853 هزار تن بار را جابه‌جا کردند. گردش مالی ناشی از این حجم پروازی برای جابه‌جایی بار و مسافر، بالغ بر 20 میلیارد دلار درآمدزایی داشته است.

فرودگاه بین‌المللی اینچئون: 2.7 میلیون تن حمل کالا

بیش از 2.7 میلیون تن کالا طی سال 2019 از طریق فرودگاه بین‌المللی اینچئون حمل شده است. همین عامل، شهر فرودگاهی اینچئون در جنوب شرق آسیا را تبدیل به یکی از بزرگترین هاب‌های ترانزیتی و لجستیکی جهان کرده است. علاوه بر 2.7 میلیون تن کالایی که از طریق این فرودگاه حمل شده است، نزدیک به 72 میلیون مسافر هم طی سال 2019 از طریق فرودگاه اینچئون جابه‌جا شده‌اند. 404 هزار پرواز برای جابه‌جایی این حجم از کالا و مسافر طی یک سال در فرودگاه بین‌المللی اینچئون تردد داشته‌اند. درآمد خالص ناشی از گردش مالی 404 هزار پرواز در فرودگاه اینچئون طی سال 2019 به بیش از 30 میلیارد دلار بالغ می‌شود.

آیا چابهار می‌تواند از این بازار در دسترس کسب سهم کند؟

چابهار با همه توانمندی‌ها و ظرفیت‌های ذاتی برای حمل بار و مسافر، سال‌هاست از این حجم درآمد محروم است. مهمترین دلیل محرومیت هم عدم ورود ایرلاین‌های بین‌المللی به پایگاه نظامی کنارک است. دلیل ساخت و راه‌اندازی شهر فرودگاه چابهار هم امکان ورود پروازهای بین‌المللی به چابهار است. چشم‌انداز چابهار تبدیل شدن به شهر لجستیکی یا هاب لجستیکی در ابعاد بین‌المللی است. بنابراین باید زیرساختی فراهم شود تا ایرلاین‌های بزرگ چون ترکیش، لوفت‌هانزا، امارات، ایرفرانس و امثالهم وارد چابهار شوند. پایگاه نظامی کنارک هر چه قدر هم که تجهیز شده و توسعه پیدا کند، پروازهای بین‌المللی به آن وارد نمی‌شود، چون یک فرودگاه نظامی کد شده است.

