

شهر فرودگاهی نیاز ضروری برای کانال سوئز ایرانی

فرودگاه کنارک در سیستان و بلوچستان و در 45 کیلومتری چابهار، پس از چند روز تعطیلی موقت، از امروز کار خود را با حضور دو ایرلاین آغاز می‌کند. البته در حال حاضر هیچ عملیات و خدمات سوختگیری در این فرودگاه انجام نمی‌شود و فقط هواپیماهایی اجازه فرود دارند که نیاز به سوختگیری نداشته باشند. طی روزهای گذشته و همزمان با تعطیل شدن فرودگاه کنارک، شاید این پرسش در اذهان عمومی به وجود آمده باشد که اصرار منطقه آزاد چابهار بر ساخت فرودگاه جدید چیست؟ آیا این امکان وجود ندارد با بخشی از هزینه‌های ساخت یک فرودگاه جدید در چابهار، فرودگاه کنارک بهسازی و تجهیز شود و تمهیدی مانند یک کریدور اختصاصی تعریف شود تا سرمایه‌گذاران خارجی را بعد از خروج از هواپیما به منطقه آزاد منتقل کند؟

طبیعی است که ساخت یک ترمینال یا تجهیز و بهسازی فرودگاه کنارک بسیار کم‌هزینه‌تر از ساخت یک فرودگاه جدید در منطقه آزاد چابهار است؛ اما با توجه به مسافت 45 کیلومتری 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. از سوی دیگر فرودگاه کنارک، یک فرودگاه کد شده نظامی است که برخی فعالان اقتصادی و سرمایه‌گذاران خارجی تمایلی برای تردد از آن ندارند. چالشی که اکنون چابهار در حوزه فرودگاهی دارد، نظامی بودن فرودگاه کنارک است. فرودگاه کنارک به‌عنوان یک فرودگاه نظامی کد شده و بعضاً تجار و بازرگانان برای تردد در یک فرودگاه نظامی ممکن است با چالش‌هایی مواجه شوند.

با توجه به موضوعات طرح شده باید گفت که شهر فرودگاهی نه یک ویتترین که الزامی اساسی و نیازی راهبردی برای منطقه آزاد چابهار است. این نیاز اساسی که پرونده‌اش سال‌ها خاک می‌خورد و به بایگانی سپرده شده بود، با پیگیری و سرمایه‌گذاری سازمان منطقه آزاد شکل اجرا به خود گرفت. سازمان منطقه آزاد چابهار اعلام کرده است ساخت و تجهیز شهر فرودگاهی چابهار نافی همکاری مستمر سازمان منطقه آزاد و فرودگاه کنارک نبوده و به سیاق قبل، هر زمان فرودگاه کنارک نیاز به کمک و همراهی منطقه آزاد داشته باشد، سازمان منطقه آزاد با هدف رفاه حال مردم منطقه، حامی فرودگاه کنارک خواهد بود.

نیاز شهر لجستیکی چابهار به شهر فرودگاهی

رهبر معظم انقلاب با توجه به اهمیت استراتژیک چابهار فرموده اند: «چابهار یکی از نقاط ارتباطی مهم بین شرق و غرب و شمال و جنوب است.» این جمله ذات استراتژیک چابهار را توصیف می‌کند؛ نقطه‌ای خاص در نقشه تجارت و ترانزیت جهان که هر چه زیرساخت‌های ارتباطی و حمل و نقلی‌اش بیشتر توسعه پیدا کند، رونق و اشتغال و آبادانی را نه فقط برای چابهار به ارمغان می‌آورد که ثمرات توسعه را به کل کشور تسری می‌دهد. تأسیس شهر فرودگاهی چابهار در پاسخ به این نقشه راه روشن عملیاتی شد تا ظرفیت‌های ترانزیتی سواحل مکران را شکوفا کرده و باردیگر چابهار در تبدیل شدن به هاب ترانزیتی در منطقه قرار گیرد. چابهار به‌عنوان 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 حمل و نقل هوایی فراتر از یک فرودگاه معمولی است. مطالعات سند جامع لجستیک کشور، چابهار را به‌عنوان یک نقطه حساس تعریف کرده و حتی عنوان شهر لجستیکی بر آن اطلاق کرده است. در کشور چهار شهر لجستیکی تعریف شده که تهران بندر امام، بندرعباس و چابهار هستند. این انتخاب نشان‌دهنده سطح بالا و اهمیت جدی چابهار در حوزه حمل و نقل و لجستیک است. چابهار با تکیه بر ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های حمل و نقل می‌تواند سهم چشمگیری در صحنه تجارت جهانی داشته باشد. ایده راه‌اندازی شهر فرودگاهی چابهار با هدف تقویت همین مزیت رقابتی شکل گرفته است.

توافقنامه‌های مهم زیادی در حوزه بین‌الملل وجود دارد که از طریق ظرفیت‌های ترانزیتی چابهار عملیاتی می‌شود. از جمله این توافقنامه‌ها می‌توان به توافقنامه چابهار میان سه کشور ایران، هند و افغانستان 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 بشدت دنبال می‌شود، محور اصلی آن چابهار است. تمام این توافقنامه‌ها بر ظرفیت‌های حمل‌ونقلی و ترانزیتی چابهار تأکید دارند. به فعلیت رسیدن این ظرفیت‌ها در حوزه جاده و بندر و ریل 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 دویی است و حجم بالایی از حمل‌ونقل کالا و همچنین ترانزیت کالا و مسافر را پوشش می‌دهد.

شکوفایی یک مزیت نوظهور

فاکتور دیگری که اهمیت شهر فرودگاهی چابهار را بیش از پیش بیان می‌کند، مفهوم جدیدی در صنعت حمل‌ونقل به نام حمل‌ونقل ترکیبی است. حمل‌ونقل ترکیبی می‌گوید برای کوتاه کردن مسیر مبدأ تا مقصد می‌توان از مسیرها و حتی وسایل مختلف حمل‌ونقل بهره گرفت، 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 حمل‌ونقلی فراهم باشد تا بازرگان بر اساس اقتضائات زمانی و هزینه‌ای خویش به سهولت تصمیم بگیرد که از کدام بستر می‌تواند استفاده کند. این همان تفکری است که پشت شکل‌گیری شهر فرودگاهی چابهار وجود دارد.

با توجه به اینکه توسعه محدوده منطقه آزاد چابهار طی سال 98 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.

تأسیس فرودگاه در محدوده منطقه آزاد تجاری از اهمیت بسیار بالایی برخوردار بوده و این ایده در چابهار به حدود 15 سال قبل باز می‌گردد، چراکه ذات وجودی مناطق آزاد طلب می‌کند که تجار و بازرگانان بدون محدودیت تردد از هر کجا به داخل مناطق رفت و آمد داشته باشند. اما فاصله 45 کیلومتری فرودگاه کنارک از منطقه آزاد و خارج از محدوده منطقه آزاد بودن، این مزیت را از منطقه آزاد چابهار گرفته بود. به این معنا که بازرگان خارجی که قصد سفر به منطقه آزاد چابهار را دارد به طور مستقیم وارد منطقه آزاد نمی‌شود و در نتیجه برای سفر به منطقه آزاد باید روادید گرفته و وارد خاک ایران شود. در نتیجه برای یک سرمایه‌گذار خارجی تفاوت چندانی ندارد که به پایتخت کشور وارد شود یا منطقه آزاد؛ باید همان روال معمول دریافت روادید را طی کند.

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

پیوند آینده چابهار با شهر فرودگاهی

هند با 1.4 میلیارد جمعیت و یکی از پنج اقتصاد بزرگ جهان در یک سوی پل ایستاده و فدراسیون روسیه با همه توانمندی‌ها و ظرفیت‌های اقتصادی و سیاسی در آن سوی پل؛ این دو قدرت بزرگ اقتصادی و بازار مصرف جهانی توافق کرده‌اند مراودات خود را از

یک مسیر جدید انجام دهند؛ پلی جدید در چهارراه جهانی تجارت به نام چابهار. یعنی چابهار نه به واسطه دیپلماسی و مذاکره در سطوح بالا که به دلیل موقعیت استراتژیک خاص خود می‌تواند مهم‌ترین کریدور تجاری جنوب به شمال جهان نام گیرد، دقیقاً شبیه به کانال سوئز.

این فرصت طلایی تنها در صورتی به فعلیت می‌رسد که چابهار زیرساخت‌های حمل‌ونقلی‌اش تکمیل شود. تکمیل شهر فرودگاهی چابهار همان زیرساخت 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.

مکران چگونه جایگزین سوئز می‌شود؟

سواحل مکران و چابهار از نقاط مهم و استراتژیک کشور است که برای حمل کالا در کریدور شمال - جنوب ویژگی مقرون به صرفه بودن را داراست و به همین علت راه‌اندازی آن مورد توجه روسیه و شخص رئیس‌جمهوری این کشور قرار گرفته است. روسیه به دنبال آن است که مسیر آستاراخان - انزلی - چابهار - بمبئی را جایگزین مسیر بمبئی - کانال سوئز - هامبورگ - سن پترزبورگ کند که هدف آن تسهیل ارتباط بین هند با کشورهای ایران، روسیه، قفقاز و آسیای میانه است. این کریدور به لحاظ زمانی در حدود ۲۰ روز با مسیر فعلی اختلاف دارد و نزدیک‌تر است که موجب کاهش فاحشی در زمان و هزینه‌های حمل‌ونقل می‌شود. در صورت عملیاتی شدن این طرح علاوه بر نقش درآمدزایی ترانزیت این کریدور، اهمیت ویژه سیاسی هم برای کشور در پی دارد.

عبدالرحیم کردی، مدیرعامل منطقه آزاد چابهار در این رابطه 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 تا مسیر شمال به جنوب را فعال کند. این موضوع یک دهه پیش 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، به‌طور رسمی فعال‌سازی کریدور میان روسیه و هند اعلام شد.

کردی تبدیل‌شدن چابهار به عنوان 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 فراهم نبودن زیرساخت‌های لازم از جمله ابزارهای حمل‌ونقل است.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد با اشاره به توصیه‌های اکید رهبر معظم انقلاب برای توسعه مکران اظهار کرد: بیش از ۱۷ سال است که رهبر معظم انقلاب توجه ویژه‌ای به سواحل مکران به عنوان یک «گنج پنهان» داشته‌اند. در این راستا نیز مأموریت‌های منطقه آزاد چابهار برای این منظور کاملاً توسعه‌ای است. طی چند سال اخیر گزارش‌های مربوط به توسعه مکران به سمع و نظر رهبر معظم انقلاب می‌رسد و کار کردن در این زمینه یک توفیق و افتخار است چون توجه ویژه ایشان را دارد و همواره سالی چند بار بر این مسأله تأکید دارند و از توسعه مکران نام می‌برند.

کردی با تأکید بر این که چابهار نقطه اشتراک همه جریان‌های سیاسی است، افزود: چابهار متعلق به یک دولت خاص با تفکر خاص نیست. تفکر چابهار تفکری است که رهبر معظم انقلاب به آن پرداخته‌اند و به آن توجه نشان داده‌اند. همه ما مکلف هستیم اینجا اشتراک داشته باشیم. لذا فارغ از همه خط و خطوط سیاسی و جریان‌های مختلف، معتقدم اینجا جریان، نظام است و همه مکلفیم به عنوان سرباز نظام در پیشبرد این اهداف بزرگ وظیفه خود را انجام دهیم.

در چشم‌انداز آینده، چابهار بندری خواهد شد که ۲۰ میلیون محصولات پتروشیمی تولید خواهد کرد و ۱۰ میلیون تن فولاد در چابهار تولید خواهد شد. در نهایت بندری خواهد بود که ظرفیت ۸۰ میلیون تن تخلیه و بارگیری را دارد. این اعداد و ارقام می‌گوید که در

یک افق 10 ساله، چابهار یک بندر بسیار پرتراфик و صنعتی می‌شود که تنها ورود و خروج فولاد و پتروشیمی آن بالغ بر 40 میلیون تن خواهد بود. در افق سال 2025 کشورهای آسیای میانه، مبادلات این کشورها با آسیای جنوب شرقی و شمال آفریقا معادل 170 میلیارد دلار پیش‌بینی شده است. تردیدی نیست که با توسعه ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های مورد نیاز، بالغ بر 90 درصد این حجم بالای مبادلات باید از طریق بندر چابهار محقق شود؛ چراکه نزدیک‌ترین، ارزان‌ترین و سهل‌الوصول‌ترین مسیر دسترسی کشورهای آسیای میانه به جنوب آسیا و شمال آفریقا، کریدور جنوب به شمال و از طریق بندر چابهار است.

ایرلاین‌ها از امروز به فرودگاه چابهار- کنارک بازمی‌گردند

چابهار - محمد شکوهی فر

مدیر فرودگاه چابهار- کنارک از بازگشت دو ایرلاین به فرودگاه چابهار - کنارک و آغاز پذیرش مسافر از روز پنجشنبه 27 شهریور ماه با مقصد و مبدأ چابهار خبر داد. مجتبی شهری در گفت‌وگو با «ایران» گفت: از امروز پنجشنبه دو ایرلاین ایران ایر و معراج اقدام به پذیرش مسافر به چابهار کرده اند. شهری افزود: با توجه به خرابی و پوسیدگی خطوط بارگیری و تخلیه سوخت فرودگاه فعلاً هواپیماهایی به فرودگاه کنارک اقدام به پرواز می‌کنند که در برگشت احتیاج به سوخت‌گیری در فرودگاه کنارک نداشته باشند و در این راستا دو شرکت ایران ایر و معراج اقدام به راه اندازی پرواز در این مسیر کرده اند.

مدیر فرودگاه چابهار- کنارک تصریح کرد: همچنین هواپیمایی زاگرس نیز پروازهای خود را در مسیر تهران - کنارک - چابهار از یکم مهرماه برقرار می‌کند که تا آن زمان مشکل خطوط سوخت فرودگاه هم ان شاء الله حل خواهد شد و در زمینه سوخت‌گیری هواپیماها در فرودگاه چابهار- کنارک انجام می‌شود.

تعطیلی موقت فرودگاه چابهار- کنارک به دلیل بازسازی خطوط انتقال سوخت، مشکلات زیادی را در ارتباط و رفت و آمد مسافران و فعالان اقتصادی به این بندر استراتژیک به وجود آورد و اعتراض مسئولان استان از جمله استاندار سیستان و بلوچستان را برانگیخت. به دنبال این مشکلات، تورج دهقانی زنگنه، معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان هواپیمایی کشوری هم دو روز پیش از این فرودگاه بازدید کرد.

زنگنه در جریان این بازدید گفت: در هفته ۳۰ پرواز به فرودگاه چابهار- کنارک انجام می‌شود و مسافرانی که به دلیل مشکلات چند روز پیش فرودگاه با مشکل مواجه شده بودند می‌توانند مبالغ خود را بازپس بگیرند. شرکت‌های هواپیمایی موظف هستند مبالغ را پس دهند یا بلیت دیگری برای این مسافران صادر کنند.

روزنامه ایران