

چابهار؛ پیش به سوی شهر لجستیک

توسعه‌ی چابهار از راه‌های ارتباطی می‌گذرد؛ چیزی که همه آن را می‌دانند. چند سالی می‌شود که پروژه توسعه‌ی بندر چابهار کلید خورده و نقطه‌ی عطفی در منطقه‌ی آزاد چابهار محسوب می‌شود. اما در این سال‌ها یک پای کار می‌لنگید و آن توسعه‌ی شبکه‌ی راه‌های هوایی بود. چابهار فرودگاه داشت، اما فرودگاه آن نظامی بود و در ۵۰ کیلومتری شهر. اما نیاز بود تا فرودگاه بزرگی در این شهر احداث شود و همین فتح بایی شود برای توسعه‌ی سواحل مکران. ماجرابی که سرانجام به ثمر رسید. در واقع چند روز پیش، اتفاق مهمی در چابهار رقم خورد. چند پروژه عمرانی در منطقه آزاد چابهار با حضور وزیر راه و شهرسازی، استاندار و مدیرعامل منطقه آزاد کلنگ‌زنی شد. پروژه‌هایی که نقش ویژه‌ای در منطقه آزاد چابهار ایفا خواهند کرد. شهر جدید تیس و فرودگاه بین‌المللی چابهار از مهم‌ترین برنامه‌های ساخت و ساز در این شهرند که به تازگی کلنگ احداث آنها زده شد. این دو پروژه به منظور توسعه راه‌های حمل و نقل و همچنین افزایش تعداد گردشگر در تنها شهر ساحلی ایران که به آب‌های آزاد راه دارد، ایجاد خواهند شد.

پیش از ظهر روز پنجشنبه، ۱۴ آذر ماه، کلنگ احداث شهر جدید تیس به وسیله محمد اسلامی، وزیر راه و شهرسازی به زمین زده شد. این شهر قرار است به عنوان شهری با معیارهای گردشگری در سواحل مکران ساخته شود. سال‌ها از تصویب ساخت شهری به نام تیس در چابهار می‌گذرد، با این حال عزم جدی برای احداث آن وجود نداشته است. اما هفته گذشته و با توجه به اظهارات محمد اسلامی و عبدالرحیم کردی به نظر می‌رسد که پس از سال‌ها قرار است عملیات عمرانی به طور جدی در این شهر ساحلی پیگیری شود.

محمد اسلامی در مراسم کلنگ‌زنی شهر تیس که در سواحل مکران برگزار شد، گفت: «مرحله نخست آماده‌سازی زیرساخت‌ها و توسعه این شهر امروز با بیش از ۷۰ میلیارد تومان اعتبار آغاز شد. ۲۷ سال از تصویب شهر جدید تیس می‌گذرد و دلیل تاخیر در ساخت آن دیدگاه مسئولان وقت بوده زیرا ضرورتی برای ایجاد این شهر احساس نکردند. شهر جدید و مدرن تیس قرار است به یک نقطه گردشگری، تفریحی و توسعه‌یافته تبدیل شود.»

او در حاشیه این مراسم ضمن تشریح مجموعه‌ای از پروژه‌های پیش‌بینی شده و در حال اجرا در منطقه آزاد چابهار گفت: «پروژه شهر جدید تیس که در حاشیه سواحل مکران احداث می‌شود با رویکرد متفاوت طراحی شده تا طی آن عملیات عمرانی و محله‌سازی انجام شود و با جلب سرمایه‌گذاران در بخش‌های گوناگون شاهد توسعه باشیم.»

اسلامی در ادامه به پروژه‌هایی اشاره کرد که قرار است با اجرایی شدنشان به توسعه راه‌ها در منطقه آزاد چابهار به عنوان یکی از مهم‌ترین شهرهای لجستیک ایران کمک کنند. او ادامه داد: «جاده چابهار قرار است دو بانده شود، نقشه پروژه اتوبان هم به عنوان نیاز مبرم مردم چابهار در دست اجراست، قرارداد این طرح ابلاغ شده و به‌زودی عملیات اجرایی آن آغاز خواهد شد تا مردم چابهار از اتوبان مناسبی بهره‌مند شوند، براساس این طرح مسیر کنارک تا سه راهی نیکشهر و پلیس راه چهار خطه می‌شود. همچنین مدرن‌ترین ترمینال مسافری دریایی کشور با برخورداری از به‌روزترین تجهیزات در بندر چابهار ایجاد شده است که در هیچ نقطه‌ای از کشور ترمینال مسافری با این مشخصات وجود ندارد.»



اسلامی همچنین درباره ازسرگیری تردد مسافران با کشتی بین ایران و مسقط گفت: «کشتی مسافری بین چابهار و مسقط در سال ۹۶ تردد می‌کرد اما متوقف شد که با هماهنگی انجام شده و امضای قرارداد توسط سازمان بنادر و دریانوردی، از ماه آینده (دی ماه) کشتی‌های مسافری در این مسیر عملیات جابه‌جایی مسافر را آغاز خواهند کرد. تاکید بر این است که مسافرت دریایی تسهیل و تسریع شود، چراکه با ظرفیت موجود می‌توان بین بنادر ایران و کشورهای همسایه مسافرت دریایی برقرار کرد؛ مسافرت دریایی با بنادر داخلی

ایران و کشورهای همجوار پاکستان، هندوستان و عمان و کشورهای حاشیه خلیج فارس مورد تاکید است و این مهم با همت مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی محقق می‌شود.»

وزیر راه و شهرسازی درباره طرح توسعه بندر چابهار و افزایش ظرفیت این بندر هم تاکید کرد: «۲۰۳ هکتار استحصال زمین در فاز نخست طرح توسعه بندر چابهار انجام شده است و با اجرای فاز دوم ظرفیت این بندر در مجموع اعم از اسکله‌های نفتی، فله و کانتینری به حدود ۳۵ میلیون تن خواهد رسید و با اسکله‌های جدیدی که احداث می‌شود بزرگترین کشتی‌های کانتینری در این بندر پهلو خواهند گرفت و ایران را در تراز کشورهای دارای بنادر پیشرفته قرار خواهد داد.»

او در بخش دیگری از صحبت‌هایش به نیاز منطقه آزاد چابهار برای داشتن سیلوها اشاره کرد و گفت: «در این راستا عملیات احداث دو پروژه جدید در این بندر آغاز شد، در حدود ۱۱۹ هکتار اراضی استحصال شده این بندر عملیات احداث شبکه معابر و تاسیسات زیربنایی شامل پست‌های برق، آب و مخابرات انجام و همچنین یک سیلوی ۱۰۰ هزار تنی غلات احداث می‌شود تا بتوان با سیستم مکش اتوماتیک غلات فله عملیات تخلیه و بارگیری را انجام داد.»



کلنگ‌زنی فرودگاه بزرگ چابهار

البته با حضور وزیر راه و شهرسازی در چابهار چند پروژه عمرانی دیگر هم کلنگ‌زنی شد که یکی از آنها فرودگاه بزرگ منطقه آزاد چابهار است. در ۴۰ سال گذشته پایگاه شکاری نیروی هوایی کنارک به عنوان فرودگاه نظامی در چابهار مورد استفاده قرار گرفته که با چابهار فاصله حدود ۵۰ کیلومتری دارد. همین فاصله مشکلاتی را برای مسافران به وجود آورده است. ساخت فرودگاه بین‌المللی و توسعه حمل و نقل هوایی از ضرورت‌های لازم برای توسعه سواحل مکران به ویژه شهر راهبردی چابهار است.

با توجه به شرایط چابهار به عنوان تنها منطقه آزاد در ایران که به اقیانوس هند و آب‌های آزاد راه دارد، ایجاد یک فرودگاه بین‌المللی و استاندارد در این منطقه را به عنوان یکی از مهم‌ترین اولویت‌های این شهر قرار داده است.

به همین منظور برنامه‌هایی برای ساخت شهر فرودگاهی چابهار در زمینی به مساحت ۲۸۱۵ هکتار و در ضلع شمالی منطقه آزاد چابهار در مقدمات ابتدایی اجرایی شدن است. برآورد اولیه هزینه ساخت فاز اولیه فرودگاه بین‌المللی منطقه آزاد چابهار ۵۵۰ میلیارد تومان است و مساحت ترمینال مسافری هم در زمینی به مساحت ۱۳۰۰۰ مترمربع ساخته می‌شود. طول باند ۴۰۰۰ متر با عرض ۶۰ متر خواهد بود. ضمن اینکه ظرفیت جابه‌جایی سالانه این فرودگاه ۸۱۷۶۰۰ مسافر داخلی و خارجی است.

مراسم کلنگ‌زنی این فرودگاه، عصر روز پنجشنبه ۱۴ آذر ماه در زمینی که برای ساخت فرودگاه در نظر گرفته شده، برگزار شد و در این مراسم وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل منطقه آزاد چابهار حضور داشتند.

ظرفیت؟ سالانه بیش از ۸۰۰ هزار مسافر

عبدالرحیم کردی، مدیرعامل منطقه آزاد چابهار درباره اهمیت ساخت فرودگاه برای شهر چابهار و موقعیت منطقه آزاد چابهار گفت: «منطقه آزاد چابهار یکی از مکان‌های جذاب گردشگری و سرمایه‌گذاری است و روزانه شاهد تردد فعالان اقتصادی و مسئولان کشوری هستیم، بنابراین با ساخت و تکمیل فرودگاه ورود گردشگر و سرمایه‌گذاران تسهیل می‌شود. ساخت فرودگاه در چابهار سبب می‌شود تا فاصله بیش از ۴۰ تا ۵۰ کیلومتری فرودگاه نظامی کنارک به این منطقه کاهش پیدا کند. چابهار و کنارک واقع در ساحل آب‌های آزاد اقیانوس هند از مقصدهای اصلی گردشگری سیستان و بلوچستان محسوب می‌شوند اما نداشتن فرودگاه استاندارد و استفاده از فرودگاه

نظامی کنارک که فاقد امکانات لازم است، جوابگوی نیاز مردم و ورود و خروج مسافران، گردشگران و سرمایه‌گذاران نیست.»

او ادامه داد: «فرودگاه کنارک یک فرودگاه نظامی است و ظرفیت فعلی آن پاسخگوی حجم پروازها و رفت‌وآمدها به منطقه نیست و باید هرچه سریع‌تر برای توسعه یا ساخت فرودگاه جدید بین‌المللی چاره‌اندیشی کرد. علاوه بر تمامی معایب و محدودیت‌های فرودگاه کنارک، عدم امکان حضور سرمایه‌گذاران خارجی برای توسعه فرودگاه نظامی مهم‌ترین دلیل برای ساخت فرودگاه چابهار و تبدیل آن به شهرک فرودگاهی با هدف تبدیل شدن به یکی از قطب‌های حمل‌ونقل بار و مسافر در منطقه است.»

عبدالرحیم کردی درباره ظرفیت این فرودگاه گفت: «ظرفیت ورود و خروج از این فرودگاه سالانه بیش از ۸۰۰ هزار مسافر پیش‌بینی شده و قرار است در مدت ۲۴ ماه فاز نخست آن به بهره‌برداری برسد.»



در ادامه‌ی این مراسم محمد اسلامی هم درباره ضرورت ساخت فرودگاه مناسب در چابهار تاکید کرد و گفت: «چابهار از کانون‌های مورد توجه سرمایه‌گذاری و گردشگری است و ساخت فرودگاه تجارت و گردشگری چابهار را متحول می‌کند. وقتی کشتی مسافری به چابهار ورود کند و پروازهای داخلی و خارجی مرتب انجام شود این اقدامات به افزایش رفت و آمدهای مسافر و سرمایه‌گذاران منجر می‌شود.»

او همچنین درباره حمایت از تولیدکنندگان چابهار گفت: «تولید لنج و قایق در چابهار باید رونق گیرد و هیچ مسئولی اجازه ایجاد موانع و مشکلات بر سر راه تولیدکنندگان را ندارد.» رحمدل بامری، فرماندار چابهار هم به اهمیت وجود فرودگاه بین‌المللی در چابهار اشاره کرد و گفت: «بخش اعظم زمین و سرمایه احداث فرودگاه بین‌المللی چابهار را منطقه آزاد تامین کرده است. قطعاً فرودگاه بین‌المللی چابهار می‌تواند در حوزه رشد سرمایه‌گذاری نقش بی‌بدیلی ایفا کند و به سبب این فرودگاه خواهیم توانست زمینه مساعدتری برای حضور سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در منطقه فراهم کنیم. از سوی دیگر وجود فرودگاه در چابهار موجب افزایش سرعت انتقال دانش و فناوری در منطقه خواهد شد و همچنین سرعت انتقال کالا و خدمات در منطقه چابهار و در پی آن رونق تجارت افزایش بسیار چشمگیری خواهد داشت.» اما مرتضی بانک، دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی چندی پیش در مراسم افتتاح برخی از پروژه‌های منطقه آزاد چابهار، در مورد جزئیات پروژه ساخت فرودگاه بین‌المللی چابهار گفته بود: «گروه مشاور این پروژه که از یکی از کشورهای پیشرو در امر احداث فرودگاه‌های بین‌المللی است، همکاری بسیار خوبی دارد و چندین بار که آخرین آن یک ماه پیش بوده است، به ایران آمده‌اند و موضوعات مختلف را بررسی کرده‌اند. همچنین پیمانکار نیز که از استان سیستان و بلوچستان است، انتخاب و آماده انجام کار است.»

پس از سال‌ها...

با اینکه سال‌ها از تصویب ساخت فرودگاه چابهار می‌گذرد اما بارها به دلایل مختلف این کار به تعویق افتاده و گاه پرونده احداث فرودگاهی که بتواند نیازهای منطقه آزاد مهمی چون چابهار را برآورده کند، در بایگانی خاک خورده بود. با این حال اسفند ماه سال گذشته خبر از سرگیری پروژه فرودگاه منتشر شد؛ با این عنوان: «احداث فرودگاه بین‌المللی چابهار پس از لغو مجوز ساخت آن از سوی شورای عالی فضایی از دستورکار خارج شده بود اما دوباره به جریان افتاده و منطقه آزاد همچون قبل متولی ساخت آن شده است». بندر اقیانوسی چابهار در جنوب شرق ایران، نقطه ورودی به اقیانوس هند، یک چهارراه جهانی ترانزیتی به حساب می‌آید که اهمیتی راهبردی دارد، در نقشه‌ها و برآوردهای بین‌المللی، چابهار نقطه ورودی به کریدور شماره ۹ (شمال-جنوب) معرفی شده و کم‌هزینه‌ترین، مطمئن‌ترین و ایمن‌ترین مسیر برای اتصال بازارهای دو کانون جمعیتی جهان شامل ۲۱ کشور حوزه اقیانوس هند با جمعیتی حدود ۲ میلیارد نفر و کشورهای آسیای میانه، قفقاز تا شرق اروپا با حدود جمعیتی ۸۰۰ میلیون نفر است.

چهار راه‌های ترانزیتی ابزارهای حمل و نقل می‌خواهند؛ بندر، جاده، فرودگاه و راه‌آهن. بندر، راه و راه آهن و فرودگاه می‌خواهد تا مزیت رقابتی پیدا کند و بتواند سرمایه‌گذاران را جذب کند. راه آهن چابهار در حال ساخت است و می‌گویند سال ۱۴۰۰ به بهره‌برداری می‌رسد و فاز اول پروژه فرودگاه هم با توجه به بازدید هفته گذشته وزیر راه و شهرسازی از زمین‌های فرودگاه و فرود آوردن کلنگ احداث آن بر سواحل مکران، منطقه آزاد تا دو سال دیگر به مهم‌ترین راه حمل و نقل چابهار تبدیل خواهد شد. برای چابهار، با این اهمیت راهبردی که در رده دورترین کانون‌های جمعیتی از مرکز و پایتخت قرار گرفته، فرودگاهی مناسب نیاز ناگزیر است؛ فرودگاه فعلی، کنارک، یک فرودگاه نظامی-شکاری (پایگاه دهم شکاری ارتش) است که به دلیل نیاز مبرم چابهار به راه هوایی از چندسال پیش معجز فرود هواپیماهای مسافری را گرفته است؛ اما این فرودگاه نظامی به دلیل نظامی بودن محدودیت‌هایی دارد و امکانات و ترمینال مسافری آن کوچک و با ظرفیت اندک است. برقراری چند پرواز باهم در یک زمان در این فرودگاه امکان‌پذیر نیست و باعث ازدحام بیش از حد جمعیت می‌شود. فرودگاه کنارک تا همین چهار سال پیش امکان فرود هواپیماهای نظامی در شب را هم نداشت.



قطب ترانزیت؛ شهر لجستیک

چابهار یکی از شهرهای لجستیک ایران است. اولین و مهم‌ترین هدف توسعه چابهار، تبدیل شدن به یک قطب ترانزیت است و سند لجستیک کشوری نیز اولین نقطه برای تبدیل شدن به شهر لجستیک را چابهار ذکر کرده است.

شهر لجستیک در تعریف ساده، تمامی امکانات انتقال، پردازش، توسعه و انبارش کالا را در خود دارد. یک هاب است که کالا از نقاط مختلف دنیا وارد آن شده، تفکیک می‌شود، بسته‌بندی می‌شود، حتی برخی فعالیت‌ها برای ایجاد ارزش افزوده روی آن انجام می‌شود و در آخر به بازارهای مصرف صادر می‌شود.

در نتیجه به نظر می‌رسد که چابهار در حال حاضر از امکانات یک شهر لجستیک فاصله دارد و یکی از راه‌های تبدیل این شهر به شهر لجستیک ساخت راه‌های حمل و نقل ایمن، سریع و بین‌المللی است. در واقع فرودگاه بزرگ چابهار هم در همین راستا ساخته خواهد شد.

معصومه رضایی روزنامه سازندگی

