

ضرورت ایجاد شهر فرودگاهی چابهار/ کارکردی برابر با دبی و قطر

به گزارش روابط عمومی و امور بین الملل منطقه آزاد چابهار به نقل از ایسنا، با توجه به موقعیت خاص چابهار، وجود راه‌های حمل و نقل مناسب برای جابجایی مسافر و به ویژه کالا از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. طی سال‌های اخیر در حوزه ریلی، جاده‌ای و دریایی اقداماتی برای این منطقه انجام شده بود ولی فرودگاه مناسب با آن وجود نداشت و تنها یک فرودگاه نظامی - شکاری در حدود ۴۵ کیلومتری منطقه قرار دارد که پاسخگوی کامل نیاز آن نبود.

از این رو بعد از سال‌ها رایزنی در رابطه با ایجاد یک فرودگاه بین‌المللی سرانجام در آذرماه سال گذشته شهر فرودگاهی چابهار کلنگ خورد.

این شهر فرودگاهی در زمینی به مساحت ۲۸۱۵ هکتار در ضلع شمالی منطقه احداث می‌شود که ساخت فاز اول آن طی انعقاد قرار دادی ۱۸ ماهه از ابتدای تیرماه ۹۹ شروع شده است و قرار شده تا سال آینده به بهره‌برداری برسد.

به هر حال موقعیت منطقه چابهار در ابعاد مختلف وجود شهر فرودگاهی در آن را ضروری می‌کند. اینکه چرا سواحل مکران برای دستیابی به اهداف توسعه‌ای نیاز به یک شهر فرودگاهی دارد؟ آیا زیرساخت‌های فعلی حمل‌ونقل هوایی پاسخگوی نیازهای چابهار در حوزه ترانزیتی نیست؟ شهر فرودگاهی چابهار چه مزیتی به زیرساخت‌های حمل‌هوایی فعلی دارد؟ مزیت شهر فرودگاهی برای مردم چابهار چیست؟ آیا شهر فرودگاهی چابهار می‌تواند تحرک در اقتصاد ملی را به همراه داشته باشد؟ نقش شهر فرودگاهی در تحقق کریدور جنوب به شمال چیست؟

چرایی ساخت شهر فرودگاهی چابهار در گفت‌وگویی با محمد میری - مشاور امور بین‌الملل سازمان منطقه آزاد چابهار - مورد بررسی قرار گرفته است.

مشاور امور بین‌الملل منطقه آزاد چابهار با بیان اینکه تجربه و تاریخ فعالیت‌های اقتصادی ۲۵ سال گذشته در چابهار بیانگر آن است که این منطقه برای رسیدن به اهدافش از جمله ترانزیت هوایی بار و مسافر که در اسناد بالادستی هم مورد تاکید قرار گرفته، باید زیرساخت‌های لازم را فراهم کند گفت: مهمترین این زیرساخت‌ها بدون تردید داشتن یک فرودگاه تخصصی و بزرگ در مقیاس جهانی و البته با استانداردهای مقبول بین‌المللی است.

وی با اشاره به وضعیت فرودگاه فعلی و امکان تامین نیازهای چابهار افزود: با اینکه فرودگاه کنارک طی سال‌های گذشته خدمات زیادی را به مردم چابهار ارائه داده، اما تحقق برنامه‌ها و چشم‌انداز توسعه سواحل مکران به عنوان یک هاب ترانزیتی با فرودگاه فعلی ممکن نیست. البته ذات وجودی و کارکردهای فرودگاه جدید که در چابهار در حال ساخت است، از اساس با فرودگاه کنارک تفاوت دارد و به نوعی قیاس این دو با هم، قیاس مع‌الفارق است.

این مقام مسئول در منطقه آزاد چابهار با اشاره به احداث فرودگاه بین‌المللی چابهار و اهمیت آن افزود: این پروژه یک شهر فرودگاهی است که محورهای فعالیتی اقتصادی متعددی را در برمی‌گیرد که شاید حمل‌ونقل مسافر و نشست و برخاست هواپیما تنها بخشی از فعالیت‌هایش باشد. احداث میلیون‌ها مترمربع انبارهای مسقف و روباز برای انواع کالاهای خاص همچون دارو و مواد فاسدشدنی که صرفاً به صورت هوایی قابل حمل هستند و سردخانه برای نگهداری و توزیع کالاهای ترانزیتی یکی از ابعاد این فرودگاه از منظر هاب ترانزیتی منطقه است.

به گفته وی احداث انواع مراکز اقامتی همچون هتل، هتل آپارتمان جهت اقامت موقتی مسافین ترانزیتی و احداث فروشگاه های متعدد جهت استقرار مراکز فروش Duty Free برای مسافین عادی و ترانزیتی خارجی از دیگر بخش های شهر فرودگاهی است. بحث دیگر احداث مراکز درمانی برای مسافران عبوری است. به عنوان هر کدام از پروازهای مسیر شرق به غرب یا بالعکس چنانچه مسافر بدحال داشته باشند، فقط در شهرهای فرودگاهی فرود می آیند و بدون تبادل مسافر خدمات درمانی برای خدمه و مسافران دریافت می کنند.

کارکردهای فرودگاه بین المللی چابهار شبیه فرودگاه دبی و قطر

میری با بیان اینکه شهر فرودگاهی چابهار می تواند کارکردهایی شبیه فرودگاه های ترانزیتی بزرگ دنیا چون دوحه قطر و فرودگاه بین المللی دبی داشته باشد گفت: به عنوان مثال احداث مراکز بزرگ تولید و توزیع مواد غذایی مورد نیاز شرکت های هواپیمایی عبوری که اصطلاحا شرکت های کترینگ نامیده می شوند، یکی از کارکردهای شهر فرودگاهی خواهد بود.

هم اکنون یکی از دلایل فرود موقت بسیاری از هواپیماهایی که در مسیرهای طولانی تر از ۶ ساعت مثلا از سنگاپور به ایتالیا پرواز دارند، به فرودگاه های همچون دبی و قطر که هیچ تبادل مسافری هم ندارند صرفا دریافت خدماتی همچون سوخت و غذا است.

نقش توافق کنارک برای ارائه ۲۵۰ هکتار زمین

میری در مورد اینکه فرودگاه کنارک توافق کرده بود ۲۵۰ هکتار زمین برای توسعه فرودگاه کنارک در اختیار منطقه آزاد چابهار قرار دهد. آیا این توافق می تواند پاسخگوی نیاز به ایجاد تاسیسات و خدمات مدنظر و لازم برای چابهار باشد؟ گفت: به دلیل ماهیت نظامی فرودگاه کنارک شاید اجرای ۹۹ درصد از فعالیت های مورد اشاره در فرودگاه و سایت هم جوار وجود ندارد. در فرودگاه کنارک نمی توان حتی یک مسافر خارجی بدون ویزای ایران را از طریق فرودگاه ترانزیت کرد و یا یک محموله بار ترانزیتی را نمی توان از طریق این فرودگاه جابجا کرد، چه برسد به انجام پروژه های مورد اشاره. تمام این پروژه های در یک شهر فرودگاهی به معنای کامل و پذیرفته شده در عرف و استانداردهای بین المللی شدن است.

این مقام مسئول در منطقه آزاد چابهار ادامه داد: و از همه این موارد مهمتر، ایجاد تمامی زیرساخت ها و اجرای همه پروژه های یاد شده باید توسط از سوی سرمایه گذار خارجی انجام شود؛ کدام سرمایه گذار حاضر به انجام سرمایه گذاری در یک کمپ و سایت نظامی می شود با همه محدودیت های قانونی و نظامی که حتی برای جابجایی چند عدد صندلی باید روزها معطل ماند و مجوزهای پرتعداد گرفت. و در نهایت کدام سرمایه گذار سرمایه خود با به مجموعه ای می آورد که برای هر بار تردد به آن باید پروسه دریافت رواید برای خود و پرسنلش را طی کند. فرودگاهی که خارج از محدوده منطقه آزاد باید، برای سرمایه گذار خارجی جذابیت ندارد.

وی همچنین با اشاره به اهمیت پروژه شهر فرودگاهی برای ایجاد اشتغال نیز یاد آور شد: هر اتفاق و پروژه ای که در این خطه بلوچستان انجام شود و آجری روی آجر برود قطعاً به نفع نسل آینده خواهد بود و مردم منطقه باید تمام قد از آن دفاع کنند. پس از تکمیل کامل پروژه شهرک فرودگاهی نیز هزاران شغل جدید در بخش های مختلف آن ایجاد خواهد شد که منبعی برای اشتغال پایدار فرزندان چابهار است.

