

# 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 کanal 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 حمل و نقلی اعم از جاده‌ای، ریلی و هوایی، هر سه هنوز نتوانسته‌اند همپای بندر که نماینده حمل و نقل دریایی است، قدم به پیش بگذارند و ضرورت دارد مسئولان کشوری و منطقه‌ای، توجه بیشتری به توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی 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 تجارکشوارهای جنوب و شمال به چابهار، می‌تواند امکان حمل و ترانزیت کالا را در ابعاد گسترده فراهم کند.



## شهر فرودگاهی یا فرودگاه؟

کارشناسان معتقد‌ند چابهار به عنوان 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، نیازهایش در حوزه حمل و نقل هوایی فراتر از یک فرودگاه معمول است. مطالعات سند جامع لجستیک کشور، چابهار را به عنوان یک نقطه حساس در کنار بندر امام خمینی و بندر عباس تعریف کرده است.

عبدالرحیم کردی، مدیر عامل 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 کanal سوئز را انتخاب کند تا مسیر شمال به جنوب را فعال کند. این موضوع در یک دهه گذشته

طرح 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 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 فراهم‌بودن زیرساخت‌های لازم از جمله ابزارهای حمل و نقل است. اما شاید این سؤال باشد که اساساً اگر فرودگاه کنارک وجود دارد، چه نیازی به ساخت یک 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 رایزنی‌های دوباره به مدار بازگشت. باید پذیرفت که ساخت یک ترمینال یا تجهیز و بهسازی فرودگاه کنارک بسیار کم‌هزینه‌تر از ساخت یک فرودگاه جدید در منطقه آزاد چابهار است، اما چالشی که اکنون چابهار در حوزه فرودگاهی دارد، نظامی‌بودن فرودگاه کنارک است. فرودگاه کنارک به عنوان یک فرودگاه نظامی کد شده و بعضی تجار و بازرگانان برای تردد در یک فرودگاه نظامی ممکن است با چالش‌هایی مواجه شوند؛ بنابراین این فرودگاه فعلی خودگاه مانع 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 این‌باره 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 شان سواحل مکران به عنوان 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 اجرائی شرکت کاوه که در چابهار حضور دارد، در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید: اگر قرار است سواحل مکران توسعه پیدا کند تنها با روساخت، روبنا 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 واقعاً در وضعیت ناگوار قرار دارد. نه از حیث ایمنی و نه از حیث امنیت اجتماعی، این جاده‌ها در فضای استانداردی قرار ندارند و اساساً آن توسعه‌ای که قرار بود برای این شهر اتفاق بیفت، تاکنون رخ نداده است. از حیث خطوط ریلی هم که حکایت مثنوی هفتاد من است. با وجود اینکه قرار بود مشارکت‌های 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 به راحتی 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 به عنوان یک نقطه امن و باثبتات نگاه کند؟

او نتیجه‌گیری می‌کند: بنابراین باید بخش نظامی و اقتصادی چابهار به توافقی دست پیدا کند که یک فرودگاه دیگر احداث شود تا تجار، بازرگانان و سرمایه‌گذاران از طریق آن به چابهار رفت و آمد کنند.

چشم‌جهان به قیاس بنادر بزرگ و موفق جهان و وجود یک فرودگاه مستقل در کنار آنها پرداخته و می‌گوید: باید توجه داشته باشیم که اکثر بنادر موفق جهان در کنار فرودگاه‌های مجهر و مدرن توسعه یافته است. فرودگاه ابوظبی در کنار بندر ابوظبی، فرودگاه دوبی در کنار بندر جبل‌علی، فرودگاه سنگاپور در کنار بندر سنگاپور و همچنین فرودگاه‌های مهم چین از جمله شانگهای و چینگ‌دائو همگی از زیرساخت‌های هوایی مناسبی برخوردارند و گرنه توسعه و ارتقای بنادر بزرگ به سختی امکان‌پذیر یا حتی ناممکن است.

