

نقش حمل و نقل هوایی در صنعت توریسم

با توجه به شرایط ویژه کشور عزیزمان و اعمال تحریم‌های ظالمانه این صنعت می‌تواند جایگزین بسیار مناسبی بر درآمدهای نفتی باشد.

از آنجائیکه فرودگاه‌ها به‌عنوان موتور محرک توسعه اقتصادی شهرها نقش به‌سزایی در آبادانی و پیشرفت آن اعمال می‌کنند، در فرودگاه‌های بزرگ دنیا تغییرات اساسی رخ داده و آن‌ها را به شهر فرودگاهی تبدیل نموده‌اند با نگاهی ساده درمی‌یابیم امروزه دیگر فرودگاه‌ها صرفاً برای جابجایی مسافران و یا محموله‌های کوچک بار فعالیت نمی‌کند، بلکه این مکان‌ها به شهرهایی با امکان ارائه انواع خدمات تبدیل شده و در واقع می‌توان گفت فرودگاه‌ها شهرک‌های هستند که در آن یک باند نشست و برخاست برای هواپیماها ایجاد گردیده است.

حمل و نقل یا (Transportation) که در اقتصاد آن را جابجایی مسافر و کالا از نقطه‌ای به نقطه دیگر تعریف کرده‌اند در دهه‌های اخیر بسیار مورد توجه کشورها واقع گردیده چراکه حمل و نقل مناسب، راحت، مطمئن و سریع و ارزان از شروط اصلی توسعه گردشگری می‌باشد که تمامی عوامل ذکر شده در حمل و نقل هوایی کاملاً مشهود است.

از طرفی گردشگری هم یک صنعت بسیار پیچیده است که عناصر مختلفی در آن تأثیرگذار می‌باشد.

- 1- **توریست:** مهم‌ترین عنصر گردشگری است و هرگونه حرکت و جابجایی کالا توسط او شکل می‌گیرد.
- 2- **مبدأ:** محلی که گردشگر در آن زندگی می‌کند و شاید از نظر گردشگری و سایر مسائل دیگر نیازهای او را مرتفع نمی‌نماید.
- 3- **مقصد:** محلی است که با ارائه خدمات مختلف برای توریست جذابیت ایجاد می‌کند.
- 4- **شبکه ارتباطی:** متصل کننده مبدأ به مقصد که بسیار حائز اهمیت است و در واقع تأثیر مستقیم روی تصمیم گردشگر از لحاظ راه‌های دسترسی و ارتباطی را دارد.
- 5- **اقتصاد:** امکان فعالیت اقتصادی و ارزآوری، امکان ایجاد اشتغال و امکان جمع‌آوری ثروت و توزیع آن و.. وجود دارد یا خیر؟

همان‌گونه که ملاحظه می‌نمایید: حمل و نقل و دسترسی راحت و با کیفیت بالا برای گردشگران و تجار بسیار با اهمیت بوده و تأثیر مستقیم و در هرگونه تصمیم‌گیری آن‌ها برای انجام این سفر دارد و با نگاهی ساده و گذرا به شهرها و کشورهای پیشرفته درمی‌یابیم اغلب مناطق توسعه‌یافته گردشگری از یک سیستم حمل و نقل ترکیبی چندوجهی پیشرفته (جاده ای-ریلی، دریایی و هوایی) برخوردار بوده‌اند. و در این میان امروزه حمل و نقل هوایی یا بهتر است بگوییم فرودگاه‌ها به‌عنوان زیربنایی‌ترین بخش زیرساخت نظام حمل و نقل مطرح می‌باشد، بدلیل استفاده از هواپیماهای پیشرفته و بروز و پهن‌پیکر جدید با ظرفیت جابجایی 500 الی 700 نفر مسافر، سرعت در طی مسیر، استفاده از فناوری‌های نوین و پیشرفته و مقررات بین‌المللی روز دنیا و اجبار در رعایت مقررات و کنوانسیون‌های بین‌المللی و دستورالعمل‌های دقیق عملیات پروازی سبب شده تا اکثر مردم حتی افراد غیر گردشگر و تجار به لحاظ امنیت بالای سفر به اینگونه حمل و نقل روی آورند.

از طرفی با یک بررسی اجمالی به شهرهای فرودگاهی درمی‌یابیم این فرودگاه‌ها که فضای اصلی آن پایانه‌های مسافری آن است. به میدان‌های مرکزی شهری تشبیه شده‌اند که آن‌ها به‌عنوان یک ارتباط‌دهنده تجاری چندمنظوره عمل می‌کنند، در آنجا انواع خدمات و کالاهای ویژه ارائه می‌گردد، عملکردهای شهری مانند انواع خدمات و کالاهای ویژه ارائه می‌گردد. دفاتر شرکت‌های مختلف، مجتمع‌های نمایشگاهی، تجمع کسب و کارهای مرتبط با هوانوردی فعالیت دارند.

آن‌ها دیگر محدود به فروشگاه‌های صرف غذا و کالاهای معاف از گمرک نیستند در این پایانه‌های مسافری انواع برندها، بوتیک‌های

معروف، رستوران‌های بسیار بزرگ، تفریح‌های متنوع، هتل‌های چهار و پنج ستاره، سالن‌های مجلل جهت برگزاری کنفرانس‌ها و حتی درمانگاه‌های پیشرفته با تمامی امکانات مستقر شده و ارائه خدمات می‌دهند.

ضرورت ساخت شهر فرودگاهی چابهار

همان‌گونه که در قسمت اول عنوان شد مدت‌هاست که نیاز به وابستگی به بخش نفتی برای ایجاد اقتصاد پایدار در کشور احساس می‌شود و دو عامل بیرونی و درونی در این منطقه به‌ناچار فکر تغییر نقش اقتصادی را رقم‌زده یکی رشد چشمگیر پیشرفت کشورهای چین و هند در محیط اقتصاد رقابتی جهان و نقش بنادر چابهار در ترانزیت کالا از این کشورها به آسیای میانه و کشورهای افغانستان و پاکستان و دیگری افزایش جمعیت به‌خصوص نیروی جوان جوئی کار در این خطه از میهن اسلامی که در این میان باید با فراهم‌سازی جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و ایجاد فضای مناسب از موقعیت جغرافیائی و استراتژیک منطقه چابهار استفاده کرد، چابهار تنها شهر بندری ایران است که به بنادر اقیانوسی متصل است و به لحاظ امکان برخورداری از سیکل حمل‌ونقل ترکیبی مناسب (جاده‌ای-ریلی، دریایی و هوایی) به‌عنوان یکی از چهار شهر لجستیک کشور مطرح، تصویب و ابلاغ گردیده است که در این میان منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار به لحاظ عدم برخورداری از یک فرودگاه مستقل دچار خسران‌های زیادی گردیده است.

در دهه‌های اخیر با عنایت به رویکرد فرودگاه‌های مختلف دنیا و تغییر بنیادی در عملکرد آنان و تبدیل‌شدن آنان به شهر فرودگاهی سرمایه‌گذاران زیادی به آن فرودگاه‌ها مراجعه و ضمن سرمایه‌گذاری‌های کلان نه‌تنها باعث رشد و توسعه فرودگاه شهر مربوطه گردیده‌اند بلکه با بکارگیری نیروهای جوان خلاق و بااستعداد و توانمندی بالا ضمن اشتغال‌زایی در حد بسیار بالا باعث دگرگونی منطقه گردیده‌اند. به‌عنوان مثال به میزان اشتغال دو فرودگاه بین‌المللی و یک شهر فرودگاهی کشور اشاره‌ای کوتاه می‌نمایم.

بطور متوسط در فرودگاه‌های بین‌المللی شهید هاشمی نژاد مشهد مقدس و مهرآباد و شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) 65 دستگاه اجرائی (اعم از نیروهای کشوری-لشگری-قضائی-شرکت‌های هواپیمایی داخلی و خارجی-خدماتی، بهداشت و درمان، گمرک) مستقر می‌باشند حدوداً 1200 تا 2200 نفر پرسنل در هریک از این فرودگاه‌ها مشغول بکار هستند و سرمایه‌گذاری‌های عدیده‌ای توسط بخش خصوصی در زمینه ساخت و توسعه ترمینال فرودگاه‌ها، پارکینگ طبقاتی خودروها- رستوران‌ها- کافی‌شاپ‌ها، آشیانه‌های تعمیرات هواپیماها، سالن‌های تشریفات اختصاصی (Cip)، ساختمان‌های اداری و سالن‌های همایش، فضاهای تبلیغاتی و ... با مبالغ بسیار بالا به روش‌های BOT (ساخت، بهره‌برداری، انتقال) و یا روش‌های دیگر احداث گردیده است که نه‌تنها باعث رشد و شکوفایی و بکارگیری نیروهای خلاق و جوان در آن منطقه گردیده بلکه با برقراری پروازهای داخلی از اقصا نقاط کشور در فرودگاه مهرآباد و داخلی و خارجی در فرودگاه‌های امام و مشهد مقدس حمل‌ونقل مسافری و کالا را بسیار سهل و روان نموده و موج زیادی از گردشگران. و توریسم را به خود اختصاص داده‌اند و همچنین نمونه‌های بارز دیگران آن در فرودگاه‌های مناطق آزاد کیش و قشم کاملاً مشهود می‌باشد. لیکن متأسفانه در پایگاه هوائی کنارک به لحاظ نظامی بودن و اعمال مصوبات نظامی این اماکن غیرقابل واگذاری بوده و به فرض اینکه روزی بشود این قوانین را حذف نمود هیچ سرمایه‌گذار داخلی و خارجی تمایلی جهت سرمایه‌گذاری در آن پایگاه را نخواهد داشت.

چه‌بسا که در طول بیست و اندی سال گذشته که نیروی هوائی ارتش ج.ا.ا با بضاعت اندک خود با کمک‌های مالی منطقه آزاد چابهار خدماتی را ارائه داده کوچکترین شرکت، نهاد، ارگانی به‌غیر از شرکت‌های هواپیمایی آن‌هم بدون اجازه حق ارائه سرویس هندلینگ نتوانسته است در آن فرودگاه ارائه خدمات یا سرمایه‌گذاری نماید و این خسران بزرگی است که به این خطه از میهن اسلامی وارد گردیده است.

شهرستان چابهار به لحاظ پتانسیل‌های بسیار بالا و برخورداری از مواهب طبیعی عدیده الهی و جاذبه‌های گردشگری، سواحل متصل به کویر، دریاچه صورتی، گل‌فشان، کوه‌های مینیاتوری و سیاست‌های کلان نظام مقدس جمهوری اسلامی و قوانین بالادستی متعدد حسب فرمایشات مقام معظم رهبری مبنی بر توسعه سواحل مکران و بیان نمودن این گنج پنهان و ... و اینکه مقرر گردیده هاب پتروشیمی

کشور گردد و مجتمع فولاد ده میلیون تنی در حال تکمیل می‌باشد.

لذا این شایستگی را دارد که از یک شهر فرودگاهی با پتانسیل‌های بالا همانند جبل علی دبی، آل مکتوم عربستان سعودی برخوردار گردد، مزید استحضار خوانندگان عزیز اکنون که باهمت استاندار محبوب و پرتلاش و خستگی‌ناپذیر استان و همچنین مدیرعامل منطقه آزاد چابهار که به‌حق از اقتصاددانان فرهیخته کشور می‌باشند صرفاً 30% عملیات اجرائی شهر فرودگاهی چابهار را به اجرا درآورده‌اند علاوه بر شرکت سرمایه‌گذار چینی که توافقاتی با آن انجام پذیرفته است چهار شرکت بزرگ داخلی تقاضاهای خود را مبنی بر ساخت آشیانه‌های تعمیرات هواپیما، ساخت تجهیزات هوانوردی دانش‌بنیان و ساخت سوله‌های بار جهت انبارش و پردازش بارهای کارگو و فریتی به سازمان منطقه آزاد ارائه نموده و درخواست موافقت با سرمایه‌گذاری خود را داده‌اند و این است حقیقتی که تاکنون پنهان مانده بود. لذا همه یک‌صدا خواهیم گفت چابهار آباد نخواهد شد مگر با یک فرودگاه بین‌المللی مستقل.

خدایا چنان کن سرانجام کار که تو خوشنود یابی و ما رستگار

سعید چلندری

معاون حمل‌ونقل و ترانزیت

سازمان منطقه آزاد چابهار

