



به گزارش **گروه استان های باشگاه خبرنگاران جوان**، بندر چابهار به سبب ویژگی جغرافیایی و ژئوپولیتیکی خود به صرفه ترین بندر ایران و نقطه ورودی کریدور شمال - جنوب است؛ کریدور شمال - جنوب که بخش مهمی از آن از خاک ایران می گذرد در حال حاضر کوتاه ترین، کم هزینه ترین و سریع ترین مسیر ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می رود.

موقعیت جغرافیایی **چابهار** در ورودی کریدور شمال - جنوب موجب شده چابهار به گواه کارشناسان بین المللی بهترین، کم هزینه ترین و مطمئن ترین مسیر برای اتصال بازارهای دو کانون جمعیتی جهان شامل 21 کشور حوزه اقیانوس با حدود جمعیتی 2 میلیارد نفر و کشورهای آسیای میانه، قفقاز تا شرق اروپا با حدود جمعیتی 800 میلیون نفر شود.

هر چهارراه ارتباطی نیازمند ابزار حمل و نقل است؛ بندر، جاده، **فرودگاه** و راه آهن چهار ابزار حمل و نقل هستند که اتفاقاً پتانسیل و ظرفیت داشتن هر چهار ابزار را در یک نقطه در چابهار داریم و بنادری که این ویژگی را با هم دارند در دنیا بسیار انگشت شمار هستند.

علاوه بر بندر و راه آهن که ابزارهای مهم حمل و نقلی برای ترانزیت کالا هستند؛ ارتباط هوایی برای برقراری سریعتر ارتباط با مراکز مهم جمعیتی و جابه جایی سرمایه گذاران، مسافران و احیاناً کالاهای حساس ترانزیتی حرف اول را برای هر کریدور می زند.

اما زمانی که بدانیم چابهار دورترین کانون و کریدور اقتصادی به مراکز جمعیتی مهم کشور است، داشتن فرودگاه مناسب برای چابهار اهمیتی دوچندان پیدا می کند. در حال حاضر فرودگاهی که برای چابهار و جابه جایی سرمایه گذاران داخلی و خارجی و برخی کالای ترانزیتی مهم استفاده می شود، فرودگاه و پایگاه دهم شکاری کنارک است که در فاصله 45 کیلومتری از شهر چابهار واقع شده است.

این فرودگاه به سبب نظامی بودن دارای محدودیت هایی است و امکانات و ترمینال مسافری آن کوچک و با با ظرفیت محدود است به طوری که برقراری چند پرواز با هم در یک زمان در این فرودگاه امکان پذیر نیست و موجب ازدحام بیش از حد جمعیت می شود و فرودگاه را

به دلیل نظامی بودن و امکانات اندک از پاسخگویی مناسب به مسافران ناتوان می‌کند.

به سبب اهمیت چابهار در داشتن راه هوایی مناسب، ایجاد فرودگاه جدید در این بندر از دولت سازنگی دنبال می‌شود؛ حامد علی موهبتی فرماندار سابق چابهار می‌گوید: از دولت مرحوم هاشمی رفسنجانی به دلیل جایگاه چابهار احداث یک فرودگاه مستقل در این بندر دنبال می‌شود.

وی می‌افزاید: شورای عالی فضایی که شامل 7 عضو (نماینده ستادکل نیروهای مسلح، نماینده ارتش، نماینده نیروی انتظامی، نماینده وزارت دفاع، نماینده سازمان هواپیمایی و شرکت فرودگاه‌ها) است در طول دهه‌های گذشته به دلیل وجود فرودگاه کنارک و تداخلات نظامی و غیرنظامی آن از ایجاد فرودگاه جدید و مستقل جلوگیری می‌کرد تا اینکه با رایزنی‌های فشرده و اهمیت استراتژیک چابهار مجوز ساخت آن را در اردیبهشت ماه 95 صادر کرد.

به گفته موهبتی؛ مجوز احداث فرودگاه مستقل جدا و کنار یک فرودگاه نظامی دیگر برای اولین بار بود که توسط شورای عالی فضایی صادر می‌شد و دلیل آن هم اهمیت و جایگاه چابهار و نیاز مبرم آن به یک فرودگاه مناسب بود.

علی‌اکبر ترکان مشاور رئیس جمهور و دبیر وقت شورای عالی مناطق آزاد اواخر اردیبهشت 95 از ورود منطقه آزاد به ساخت فرودگاه بین‌المللی چابهار خبر داد و گفت: با توجه به دسترسی سریع چابهار به داشتن یک فرودگاه مناسب، منطقه آزاد ساخت فرودگاه چابهار را به عهده می‌گیرد و با توجه به تجربه ساخت فرودگاه بین‌المللی منطقه آزاد ماکو، امیدواریم در عرض 18 ماه فرودگاه چابهار امکان عملیاتی شدن و پرواز را پیدا کند.

ترکان اواخر اردیبهشت 95 در گفت‌وگو با یکی از رسانه از شروع ساخت فرودگاه بین‌المللی چابهار تا پایان سال 95 خبر داد و گفت: فرودگاه بین‌المللی چابهار در زمینی به مساحت دو هزار و 300 هکتار در نزدیکی ورودی گیت شمالی منطقه آزاد احداث خواهد شد.

اما هرچند ترکان از شروع ساخت فرودگاه در محدوده منطقه آزاد چابهار خبر داد اما بعدها به گفته نماینده مردم چابهار در مجلس شورای اسلامی، ساخت فرودگاه چابهار در محدوده فعلی منطقه آزاد چابهار به دلیل تداخلاتی که با فرودگاه کنارک دارد از لحاظ فنی امکان‌پذیر نیست و در خارج از منطقه به سمت شرق احداث خواهد شد.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار می‌گوید: زمانی که ایراد قانونی به هزینه کرد منطقه آزاد در خارج از محدوده وارد نبود در اوایل سال 95 صورت جلسه‌ای برای تحویل زمین فرودگاه به منطقه آزاد تنظیم شد که براساس آن منطقه آزاد به دنبال برگزاری مناقصه و اقدامات اولیه را برای اینکه زمین را در اختیار داشته باشد شروع کرد اما بعدتر این موضوع به مشکل قانونی برخورد و از آن زمان وزارت راه و شهرسازی خودش موضوع ساخت این فرودگاه را دنبال می‌کند.

عبدالرحیم کردی با بیان اینکه متولی اصلی ساخت فرودگاه طبق آیین ساخت و بهره‌برداری از فرودگاه‌های غیرنظامی، سازمان هواپیمایی کشوری است، افزود: با این حال اما از همان ابتدا آمادگی خود را برای ساخت فرودگاه چابهار اعلام کردیم و در سال 96 منابع مورد نیاز را در بودجه منطقه آزاد پیش‌بینی کرده‌ایم و می‌توانستیم اقدامات اجرایی را شروع کنیم، از طرفی زمینه جذب سرمایه‌گذاران خارجی و داخلی برای ساخت فرودگاه در منطقه آزاد خیلی بیشتر از منطقه سرزمین اصلی وجود دارد.

وی تصریح کرد: برای حل مشکل ایجاد فرودگاه در محدوده منطقه آزاد نیز قرار شد در تفاهم با وزارت راه با ایجاد کریدوری از منطقه به فرودگاه، ساخت فرودگاه چابهار به منطقه آزاد واگذار شود. در صورتی که تحویل زمین صورت گیرد سازمان منطقه آزاد چابهار مشکلی برای تأمین منابع ساخت فرودگاه بین‌المللی چابهار نخواهد داشت چراکه هم سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی متقاضی ساخت این فرودگاه هستند و هم سازمان از منابع داخلی خود منابع لازم را تأمین خواهد کرد.

به گفته کردی، مجموعه فرودگاهی که در چابهار پیش‌بینی شده و در طرح آمده احداث یک شهر فرودگاهی در بازه زمانی ده‌ساله است که سرمایه‌گذاری بالایی را می‌طلبد اما با توجه به اینکه فعلاً امکان برقراری ارتباط هوایی در کمترین زمان ممکن برای چابهار در اولویت است این فرودگاه در بازه زمانی کوتاه‌تری ساخته خواهد شد.

مدیرعامل سازمان منطقه آزاد چابهار خاطرنشان کرد: پیش‌بینی می‌شود فاز اول احداث شهر فرودگاهی چابهار با ظرفیت جابه‌جایی یک میلیون مسافر در سال و با سرمایه‌ای بین 100 تا 120 میلیارد تومان پس از تحویل زمین به منطقه آزاد چابهار در بازه زمانی 18 ماه تا دو سال به بهره‌برداری برسد.

اما مشکل، زمین فرودگاه بین‌المللی چابهار است که نه در اختیار سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها قرار گرفته و نه توسط آن‌ها در اختیار سازمان منطقه آزاد.

رحمت‌الله مآبادی مدیرعامل شرکت فرودگاه‌های کشور آبان ماه 96 در یک نشست خبری با بیان اینکه 2 هزار و هشتصد هکتار زمین

برای احداث فرودگاه چابهار در نظر گرفته شده، گفت: تصمیم‌گیری اصلی در این حوزه به‌عهده ستاد توسعه سواحل مکران است. ما اقدامات لازم برای مشخص کردن زمین را انجام دادیم. محل مشخص شده است و در حال تملک اراضی هستیم.

مدیرکل فرودگاه‌های استان نیز اظهار داشت: ساخت فرودگاه بین‌المللی چابهار پس از تصویب در شورای عالی فضایی دنبال شده است، شرکت فرودگاه‌های کشور طرح اولیه آن را نیز تهیه کرده است اما چون تمام مساحت این زمین به‌طور کامل آزادسازی نشد و به شرکت فرودگاه‌های کشور تحویل داده نشده است، امکان شروع عملیات اجرایی در این محل وجود ندارد.

حسن اعرابی مقدم افزود: اقدامات لازم برای گرفتن مالکیت کل زمین تا حدودی انجام شد اما در چند ماه اخیر دیگر پیگیری از سوی استان انجام نشد و این موضوع رها شد. در حال حاضر مشکل اصلی تملک اراضی و نبود سند برای زمین یکپارچه در محدوده جانمایی شده است که باید در اختیار شرکت فرودگاه‌های کشور قرار بگیرد.

اما تملک اراضی برای شروع عملیات احداث فرودگاه بین‌المللی چابهار آن‌قدر طولانی شد که به‌گفته رئیس شورای اسلامی شهرستان چابهار، مجوز احداث این فرودگاه توسط شورای عالی فضایی کشور لغو شد.

معین‌الدین سعیدی گفت: اصولاً شرکت فرودگاه‌ها و شورای عالی فضایی با ساخت هر فرودگاه جدید به‌دلیل اقتصادی نبودن مخالفت می‌کنند اما این شورا که متشکل از 7 عضو، 5 نظامی و 2 غیرنظامی است به‌دلیل استراتژیک بودن ساخت فرودگاه بین‌المللی چابهار موافقت کرد و شرکت فرودگاه‌ها هم این فرودگاه را به‌دلیل موقعیت جغرافیایی، اقتصادی‌ترین فرودگاه ایران پس از ساخت دانست.

وی می‌افزاید: به‌دلیل اهمیت اقتصادی - جغرافیایی فرودگاه چابهار از همان ابتدای دادن مجوز سرمایه‌گذارانی برای ساخت آن به‌شیوه‌های مختلف مشارکت، اعلام آمادگی کردند.

سعیدی تصریح می‌کند: این فرودگاه قرار بود با ظرفیت منطقه آزاد و جلب مشارکت سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی ساخته شود و منطقه آزاد چابهار را که تنها منطقه آزاد کشور است که مرز هوایی، دریایی و زمینی ندارد با فرودگاه‌دار شدن از لحاظ هوایی مرزدار کند.

رئیس شورای اسلامی شهرستان چابهار تأکید کرد: باآنکه منطقه آزاد برای ساخت این فرودگاه هم از ظرفیت خود و هم از ظرفیت سرمایه‌گذاران اعلام آمادگی کرده بود و مشکلی برای تأمین اعتبار آن وجود نداشت، استانداری با ساخت این فرودگاه توسط منطقه آزاد مخالفت کرد و ساخت آن به شرکت فرودگاه‌ها برگشت.

وی می‌گوید: شرکت فرودگاه‌ها سرمایه‌گذارانی برای ساخت آن پیدا کرد اما به‌دلیل تعلل نهادها برای تملک اراضی محدوده ساخت فرودگاه، مجوز آن توسط شورای عالی فضایی لغو شد؛ این شورا یک بازه زمانی یک‌ساله را برای شروع عملیات احداث تعیین کرده بود که پس از بیش از یک سال از تأخیر شروع ساخت آن به‌تازگی به ما اعلام کردند این مجوز را لغو کردند.

هرچه باشد چابهار برای آنکه بتواند به‌عنوان یک چهارراه ارتباطی، نقش خود را در اقتصاد ملی و بین‌المللی ایفا کند نیاز مبرم به یک فرودگاه درخور بین‌المللی دارد و واضح است که یک فرودگاه محدود نظامی در صورتی که توسعه نیابد جوابگوی اقتصادی‌ترین و مطمئن‌ترین بندر ایران نیست.

منبع: تسنیم

انتهای پیام/ب

منبع: [باشگاه خبرنگاران](#)