

آزادراه جاسک - مشهد؛ احیا کننده سفرهای ... - آزادراه جاسک - مشهد؛ احیا کننده سفرهای ...

https://www.tasnimnews.com/fa/news/1398/06/21/2094884/...-مشهد-احیا-آزادراه-جاسک-مشهد-احیا کننده سفرهای ...

خبرگزاری تسنیم

لیک ایران و جهان    \$ قیمت ارز و طلا    بیشتر بخوانید...

## آزادراه جاسک - مشهد؛ احیا کننده سفرهای تفریحی به نیمه شرقی و سواحل مکران+تساویر

در یک دهه گذشته تلاش‌های زیادی برای افزایش اشتغال و جمعیت در نیمه شرقی کشور و بخصوص در سواحل مکران انجام شده که به هیچ وجه مطابق انتظارات و برنامه‌ریزی‌ها نبوده است.

۲۱ شهریور ۱۳۹۸ - ۱۵۰۰۸ | استانها | سیستان و بلوچستان | نظرات

تصویب شورای "توسعه سواحل مکران" در دولت؛ تأسیس سازمان از دستورکار خارج شد؟+فیلم

آخرین خبرها از تأسیس سازمان توسعه سواحل مکران؛ مخالفت‌ها نبشت شده

## آزادراه جاسک - مشهد؛ احیا کننده سفرهای تفریحی به نیمه شرقی و جنوب شرق کشور

محمد مونسان

چکیده:

در یک دهه گذشته تلاش‌های زیادی برای افزایش اشتغال و جمعیت در نیمه شرقی کشور و بخصوص در سواحل مکران انجام شده که به هیچ وجه مطابق انتظارات و برنامه‌ریزی‌ها نبوده است و تحول اساسی‌ای را در این مناطق شاهد نبوده‌ایم. حلقه مفقوده و گلوگاه اصلی اینست که سفرهای تفریحی مردم ایران به سمت سواحل جنوب شرقی کشور (مکران) تقریباً وجود ندارد چراکه راه‌های جاده‌ای این مناطق، کم عرض، غیرایمن، طولانی و بدون خدمات جاده‌ای مناسب هستند. وقتی ما طرح توسعه یک منطقه را می‌نویسیم ولی از تاثیرات گردشگری و زیرساخت‌های مورد نیاز آن غفلت کنیم، نتیجه‌ای بغیر از شرایط حاضر نخواهیم داشت. مزیت عمده توسعه گردشگری اینست که اشتغال گسترده، متنوع، با سرمایه‌های کوچک و مطابق با توانایی‌های بخش خصوصی کوچک و حتی خانواده‌های روستایی ایجاد می‌کند. توسعه همه جانبه و عادلانه مناطق شرقی و جنوب شرق کشور بدون یک آزادراه که شمال و جنوب را بهم متصل کند، یک رویای تعبیر ناشدنی است. آزادراه جاسک-مشهد، با رفع این معضلات و ایجاد رونق گردشگری و جذب مسیرهای سفر استانهای شرقی کشور و همچنین دسترسی جاده‌ای به کشورهای همسایه، باعث احیای نیمه شرقی کشور و پرجمعیت‌تر شدن شهرها و روستاهای این مناطق می‌شود.

## آیا تحول در مناطق ساحلی مکران و نیمه شرقی صرفا با تکیه بر طرح‌های صنعتی و بندری امکان پذیر است؟

امروزه شاهد ایجاد طرح‌های صنعتی بزرگی نظیر توسعه بندر، پالایشگاه‌ها و صنایع پتروشیمی، شیلات و غیره در این مناطق هستیم ولی اینچنین طرح‌هایی به دو دلیل نمیتوانند در آینده نزدیک، تحولات اساسی و اشتغال فراگیری را در این مناطق ایجاد کنند: ۱- هریک از این طرح‌ها نیازمند صدها یا هزاران میلیارد تومان سرمایه‌گذاری هستند که عمدتا از توان بخش خصوصی خارج است و بخش دولتی نیز با مشکلات عدیده تامین اعتبارات مواجه هست و جذب سرمایه‌گذار خارجی نیز بدلیل تحریم‌ها دشوار است لذا طرح‌ها عمدتا با تاخیرهای طولانی یا تعطیلی مواجه می‌شوند. ۲- هریک از این طرح‌ها عمدتا اشتغالی در حد چند ده یا چند صد نفر ایجاد می‌کنند که در مجموع اشتغال چند هزار نفری را میتوانند باعث شوند درحالیکه برای اسکان ۵ میلیون نفر در این سواحل باید اشتغال میلیونی ایجاد کرد. بطور مثال؛ طبق نظر کارشناسان صنعت نفت و پتروشیمی، یک مگا پروژه‌ی پتروشیمی با ظرفیت سالانه یک میلیون و ۶۰۰ هزار تن، در نهایت بین ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ نفر را می‌تواند در محل پروژه و حداکثر ۱۰۰۰ نفر را در دفتر مرکزی و بخش اداری به خدمت بگیرد و حداقل ۹ هزار میلیارد تومان سرمایه‌نیاز دارد! ساخت یک مجتمع پتروشیمی نیز در بهترین حالت و بدون مشکلات خاص، بین ۳ تا ۴ سال طول می‌کشد. صنعت توریسم و هدایت سفرها و گردشگری خانواده‌های ایرانی به سمت این سواحل، دقیقا همان حلقه مفقوده‌ای است که کمتر بدان توجه میشود. علت را میتوان براحتی با این مقایسه درک نمود: برای ایجاد هر یک شغل در صنایع مختلف بطور متوسط باید ۴۰۰ میلیون تومان هزینه کرد و البته برای صنایع سطح بالاتر مانند پتروشیمی، برای ایجاد هر شغل باید ۳ میلیارد تومان و برای صنایع فولاد ۱ میلیارد تومان هزینه کرد. حالا تصور می‌کنید برای ایجاد هر شغل در بخش گردشگری چقدر باید سرمایه‌گذاری کرد؟ این عدد برابر ۳۰-۷۰ میلیون تومان برای ایجاد هر شغل است و اینست معنی معجزه و جادوی گردشگری در اشتغالزایی. گردشگری از نظر کسب در آمد نیز بعد از صنعت خودروسازی و نفت قرار دارد اما این دو صنعت مثل صنعت گردشگری در ایجاد اشتغال غیر مستقیم نقش ندارد و از طرفی دیگر نیمه شرقی کشور سهم بسیار ناچیزی از سبد گردشگری کشور دارند. وقتی صحبت از گردشگری می‌کنیم عمدتا نگاه‌ها به سمت گردشگر خارجی می‌رود که این اشتباه است و بخش مهمی از این درآمد مربوط به سفر خود خانواده‌های ایرانی به شهرهای دیگر است که میتواند انبوهی از جمعیت را روانه شهرهای دیگر کند.

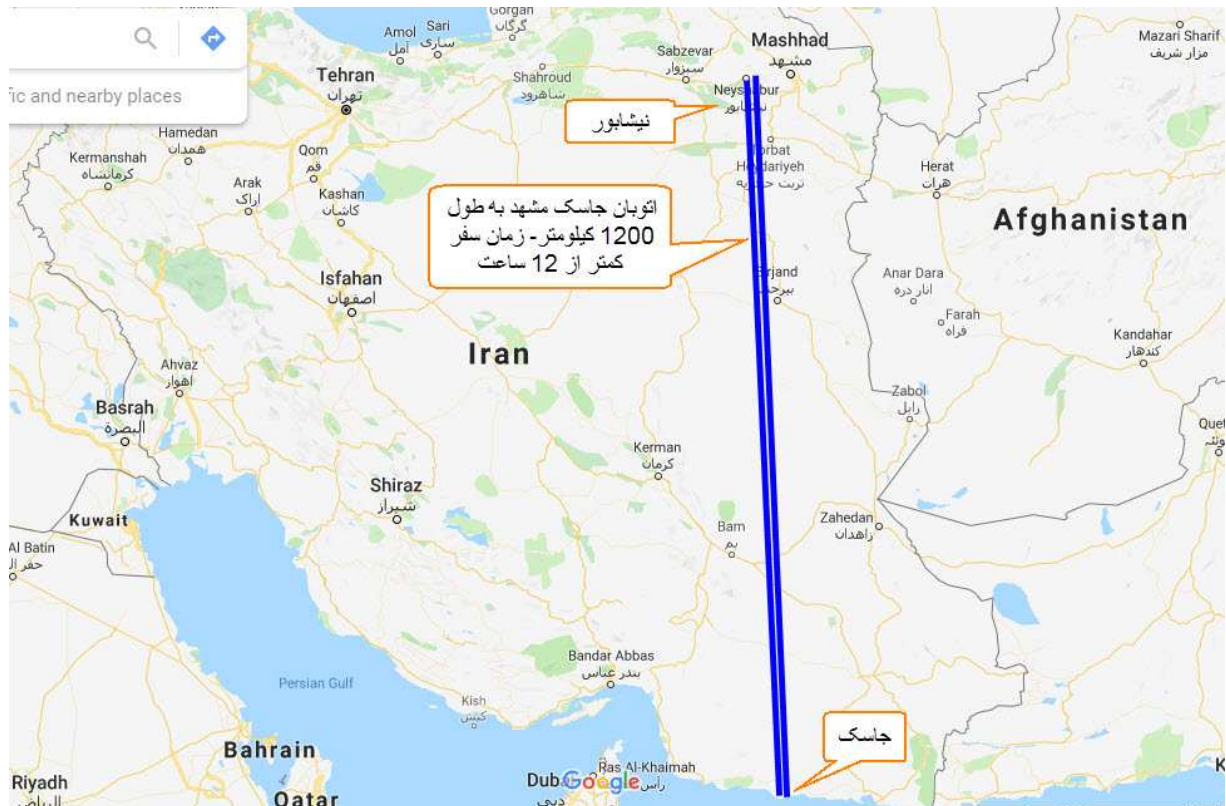
### توسعه گردشگری بدون راه‌های جاده‌ای مناسب فقط یک رویاست!

فرض کنید هم اکنون فردی بخواهد از مشهد به سمت سواحل مکران (مثلا جاسک) برود و یک مسافرت خانوادگی با اتومبیل شخصی داشته باشد. سه مسیر مختلف از جاسک (در میانه طول سواحل مکران) به سمت مشهد وجود دارد که طولی در حدود ۱۶۰۰-۱۷۰۰ کیلومتر دارد و بدلیل نامناسب و پرپیچ و خم بودن این مسیر، طول مسافرت در حدود ۲۲ ساعت می‌باشد که خاطره یک سفر پرمشقت، پرخطر و خسته‌کننده را تداعی می‌کند که هرگز تکرار و به دیگران توصیه نخواهد شد!



نقشه فعلی راه‌های قدیمی دسترسی جاسک تا مشهد

این در حالیست که اگر یک آزادراه از جاسک تا مشهد احداث شود، مسیر دسترسی به ۱۲۰۰ کیلومتر خواهد رسید و با توجه به سرعت حرکت بیشتر در آزادراه، مدت زمان مسافرت به ۱۰-۱۲ ساعت کاهش خواهد یافت.



اگر آزادراه حرم تا حرم (قم تا مشهد) اجرایی شود، این آزادراه میتواند از جاسک تا یکی از شهرهای نزدیک مشهد و مجاور این آزادراه مانند نیشابور یا سبزوار ادامه یابد که هم منجر به کاهش طول آزادراه و کاهش سرمایه مورد نیاز می‌گردد و هم میتواند راه دسترسی مسافران عبوری از شمال به سمت جنوب کشور (یا برعکس) را تسهیل کند. مسیر آزادراه شمال - جنوب (جاسک - مشهد) در نیمه شرقی کشور میتواند یک مسیر پرتراфик و پرسود باشد چراکه دو قطب مهم را در شمال و جنوب خود دارد: (۱) وجود سواحل مکران (در جنوب این مناطق) با جاذبه‌های خاص گردشگری ساحلی و دریایی و اهمیت خاص ترانزیتی (۲) وجود شهر مشهد (در شمال این منطقه) به عنوان قطب بزرگ گردشگری کشور (با ۲۵ میلیون نفر مسافر و گردشگر در سال) که اگر صرفاً مسافرتها نیمه شرقی کشور (استانهای هرمزگان، سیستان و بلوچستان، کرمان، یزد، خراسان جنوبی و خراسان رضوی) با ۲۰ میلیون نفر جمعیت) از طریق این محور انجام شود، باعث احیای اقتصادی شهرهای موجود در این مسیر خواهد شد. ضمن اینکه خود شهر مشهد به تنهایی ۳ میلیون نفر جمعیت دارد. از مزایای احداث آزادراه در این مسیر اینست که اغلب زمین‌های این مناطق بلاعارض بوده و برای تملک آنها نیاز به خرید زمین از مالکان حقیقی و حقوقی نیست. همچنین با اتصال این آزادراه به بندر چابهار و برخی شهرهای مرزی از قبیل دوغارون، سرخس و باجگیران، اهمیت بین‌المللی و ترانزیتی این آزادراه افزایش چشمگیری یافته و توجیه اقتصادی آن را افزایش می‌دهد به گونه‌ای که میتوان انتظار داشت بازگشت سرمایه از طریق دریافت عوارض تردد در مدت کمتر از ۱۰ سال محقق شود. در واقع این آزادراه، مسیر مسافرتها توریستی و تجاری از کشورهای افغانستان، ترکمنستان، تاجیکستان و ازبکستان را به سمت سواحل مکران را تسهیل می‌کند. هرگز نمیتوان شعار توسعه یک منطقه را سر داد در حالیکه جاده‌های دسترسی به آن منطقه بسیار ناهموار، طولانی، پرخطر و غیر امن و بدون پشتیبانی و ارائه خدمات مناسب هستند.

### چرا شهر جاسک؟

نباید کل تمرکز توسعه و سرمایه‌گذاری در سواحل مکران صرفاً بر چابهار باشد چون قطعاً باعث آبادانی یک نقطه و رهایی طول سواحل مکران می‌شود. در حد فاصل وسط بین بندرعباس و چابهار باید حتماً یک شهر بزرگ دیگری با امکانات کامل و دسترسی جاده‌ای مناسب و سریع ایجاد شود. جایی مانند جاسک. نباید فاصله ۸۰۰ کیلومتری بین بندرعباس و چابهار بدون حتی یک شهر آباد و بزرگ رها شود. دلایل زیر را می‌توان برای ضرورت این امر برشمرد: (۱) دسترسی به سواحل مکران برای کسانی که قصد سفر به این مناطق را داشته باشند نزدیکتر و راحت‌تر خواهد شد. چابهار در منتهی‌الیه شرقی سواحل مکران بوده و دورتر از مرکز ایران است (نسبت به جاسک). (۲) چابهار بدلیل مجاورت با مرز پاکستان، همچنان از برخی تهدیدات امنیتی رنج می‌برد. ایجاد یک شهر در وسط سواحل مکران با فاصله حدود ۴۰۰ کیلومتری از مرز پاکستان، امنیت بیشتری را به ارمغان می‌آورد. (۳) چابهار بدلیل احداث طرح‌های توسعه‌ای عظیم مانند بندر شهید بهشتی و طرح‌های متعدد پتروشیمی و شیلات به اندازه کافی توسعه خواهد یافت و نگرانی از این جهت وجود ندارد. (۴) مسیر راه آهن در دست احداث چابهار - مشهد - سرخس به اندازه کافی در احیای مناطق اطراف چابهار موثر خواهد بود و لذا فرصت آزادراه را باید برای شهرهای دیگر نیز در نظر گرفت. ضمن اینکه امکان اتصال این آزادراه به چابهار نیز وجود دارد.



لذا امید است اهمیت و ضرورت چنین طرحی از هم‌اکنون درک شده و این پروژه از زبان نخبگان استانی، نمایندگان محلی در مجلس، مسئولین محلی و استانی مطرح شود تا انشاء الله در برنامه‌های وزارت راه گنجانده شده و ظرف ده سال آینده شاهد اجرای آن باشیم. تغییر تقسیمات استانی جنوب کشور و تشکیل استان مکران شرقی و استان مکران غربی می‌تواند کمکی به تسریع اجرای چنین طرح‌هایی باشد.

محمد مونسان

(عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر)