

## شبکه آزادراهی کشور؛

# احیا کننده بنادر جنوبی و عامل افزایش درآمد ترانزیتی و گردشگری کشور

محمد مونسان

یکی از دغدغه‌های مهم در توسعه سواحل و بنادر ایران، سهولت دسترسی به مناطق مرکزی ایران و همچنین نقاط مرزی بوده است که چهار هدف اصلی را دنبال کرده است: افزایش درآمد ترانزیت کالا، افزایش درآمد گردشگری، افزایش جمعیت و احیای مناطق متروکه ایران. افزایش جمعیت میلیونی سواحل مکران یکی از مطالبات مهم رهبری از سال ۸۸ بوده است که تاکنون چندان توفیقی نداشته است. از طرفی به گفته کارشناسان حمل و نقل، درآمد ترانزیت ایران می‌تواند با توجه به موقعیت جغرافیایی ایده‌آل ایران و قرار گرفتن در مسیر کریدورهای شمال به جنوب و شرق به غرب، درآمدی پایدار، بیش از درآمد نفت برای ایران ایجاد کند. یکی از مهمترین عوامل تحقق این اهداف، اتصال آزادراهی بنادر و سواحل به مرکز و نقاط مرزی ایران است. سوالی که همواره مطرح بوده است اینست که آیا دسترسی آزادراهی برای سهولت دسترسی به این مناطق فراهم شده یا خواهد شد؟ آیا در اسناد بالادستی قوانین ایران، این ضرورت درک و لحاظ شده است؟ گفتگویی در این زمینه با محمد مونسان انجام شده است.

از نظر شما آیا زیرساختهای لازم برای احیای بنادر و سواحل ایران و استقرار جمعیت در این مناطق بویژه در سواحل مکران فراهم شده است؟

یکی از مهمترین مبانی توسعه هر کشوری، توسعه زیرساخت های دسترسی به یک منطقه است که شامل چهار مولفه مهم جاده ای، ریلی، هوایی و دریایی است. دو مورد اول دارای اهمیت حیاتی است ولی مورد اول (دسترسی جاده ای) نقش بی نظیری در احیای مناطق داخلی سرزمین دارد چراکه در اطراف جاده‌ها، شهرهای جدید و مراکز صنعتی و خدماتی شکل می‌گیرند و سفرهای گردشگری نیز رونق می‌یابند. هر جا جاده ای احداث میشود، امکان استقرار جمعیت در اطراف آن براحتی میسر میگردد. مثلاً با احداث آزادراه چابهار- مشهد، کل نیمه شرقی کشور احیا می‌گردد در حالیکه فعلاً فقط نیمه شمالی و غربی کشور از این مهم برخوردارند.

وضعیت فعلی نقشه آزادراه‌های کشور برای توسعه سواحل مکران چگونه است؟

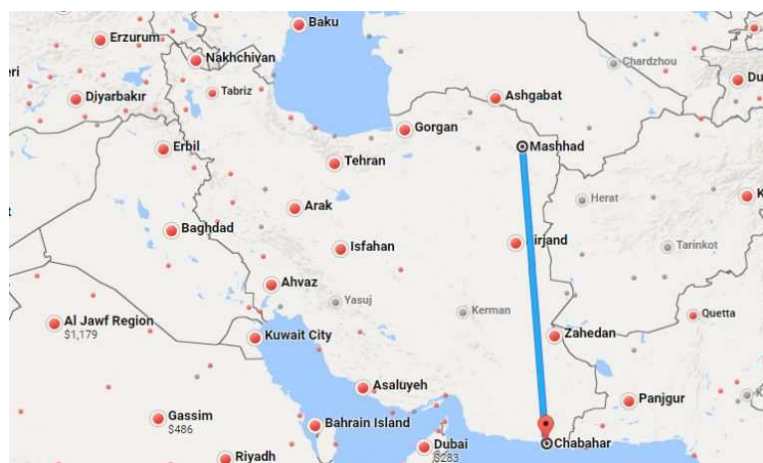
متاسفانه در نقشه آزادهای فعلی کشور اولویتی برای دسترسی به بنادر مهم ایران و سواحل مکران دیده نمی‌شود. نقشه زیر، آخرین نقشه آزادهای کشور است. همانطور که واضح است در نیمه شرقی کشور تقریباً هیچ آزادهای وجود ندارد و حتی در برنامه‌های ۲۰ سال آینده وزارت راه و شهرسازی نیز هیچ آزادهای در امتداد سواحل مکران و برای اتصال آزادهای بنادر مهمی مانند چابهار و جاسک به مرکز کشور و مناطق مرزی دیگر وجود ندارد! یعنی اینکه دسترسی فعلی جاده ای به شرق و جنوب شرقی کشور همچنان خطرناک، غیرایمن، غیرراحت و طولانی بوده و خواهد بود.



چگونه ممکن است دسترسی به این مناطق دشوار باشد ولی جمعیت به این سواحل سوق یابند؟ این از محالات است. بطور مثال راه ارتباطی فعلی بین جاسک تا مشهد (قطب جمعیتی شمال شرق کشور) با حرکت پیوسته و دائمی اتومبیل بیش از ۲۰ ساعت زمان میبرد و با لحاظ کردن توقف و استراحت بین راهی بیش از ۳۰ ساعت زمان لازم است. چگونه میتوان در چنین شرایطی به احیای جمعیتی سواحل و نیمه شرقی کشور و احیای گردشگری و سفر خانواده‌های ایرانی به این مناطق و همچنین استقبال کشورهای دیگر از کریدورهای عبوری از ایران امید داشت؟



یا مثلا اگر بین چابهار تا مشهد یا بین جاسک تا مشهد یک آزادراه وجود داشته باشد، طول این آزادراه در حدود ۱۲۰۰ کیلومتر خواهد بود که با سرعت ۱۲۰ کیلومتر در ساعت، زمان سفر بین این مناطق را از ۳۰ ساعت به ۱۰ الی ۱۴ ساعت کاهش خواهد داد. در چنین شرایطی میتوان امید داشت که سفر به سواحل جنوبی در سبد گردشگری خانواده های ایرانی جای گیرد و تجار و سرمایه گذاران نیز حاضر به تجارت با این مناطق شوند. علاوه بر این، مزیت ترانزیت کالا و سرعت ترانزیت از کشور ایران نیز دو چندان خواهد شد. برای احیای بندر جنوبی کشور و بطور کلی برای احیای مناطق متروکه و کم جمعیت ایران راهی جز اجرای شبکه آزادراهی متوازن و عادلانه در کشور نیست.



## این شبکه آزادراهی چیست و چگونه باید باشد؟ راه تحقق آن چیست؟

متأسفانه توزیع امکانات زیرساختی در کشور در چند دهه گذشته و حتی از قبل انقلاب، متوازن و با هدف احیای سواحل جنوبی نبوده است که یکی از نمودهای آن همین نقشه‌های آزادراهی و همچنین راه آهن کشور است که اغلب در نیمه غربی و شمالی کشور متمرکز شده‌اند. تنها امید برای جبران این عقب افتادگی‌های تاریخی، لحاظ شدن اولویت احیای سواحل مکران و جهش درآمد ترانزیتی ایران در اسناد بالادستی مانند سند آمایش سرزمین در چشم‌انداز ۲۵ ساله (تا سال ۱۴۲۴) و سند توسعه دریامحور است. در شکل زیر منظور از شبکه آزادراهی بطور شماتیک نشان داده شده است بطوریکه در این شبکه، در تمام امتداد سواحل جنوبی و شمالی، آزادراه وجود دارد و تمامی بنادر ایران از طریق آزادراه به یکدیگر و به نقاط مرزی متصل می‌شوند. همچنین این شبکه آزادراهی باعث می‌شود که از هر نقطه دلخواه ایران بتوان مثلاً با طی یک مسافت حداکثر ۲۰۰ کیلومتری، خود را به شبکه آزادراهی کشور رسانید. در طرح آمایش سرزمین حتماً باید شبکه آزادراهی کشور تعریف شود و برای افزایش درآمد ترانزیت باید همه بنادر مهم ایران از طریق آزادراه و راه آهن به یکدیگر و به پایانه‌های مرزی متصل باشند. در اینصورت درآمد ترانزیت کالا از کشور چند برابر خواهد شد و حذف ایران از کریدورهای شرق به غرب و کریدورهای شمال-جنوب غیرممکن خواهد شد. علاوه بر اینکه درآمد گردشگری سواحل جنوبی نیز متوازن تر و عقلانی تر خواهد شد چراکه اتومبیل‌های شخصی با سهولت بیشتری می‌توانند به سواحل جنوبی دسترسی داشته باشند.

