

صدور خدمات، کلید شکوفایی اقتصاد ایران



اشاره:

ارتباطات و حمل و نقل شریان حیات اقتصادی بازرگانی است. هر اندازه که سیستم حمل و نقل از سرعت و امنیت بیشتر برخوردار باشد، دستیابی به اهداف بازرگانی - اقتصادی آسانتر خواهد بود. سیستم حمل و نقل امروزه در محدوده جغرافیایی ملی نمی‌گنجد و ارائه خدمات ترانزیت از سوی کشورها سبب شده است که نظام حمل و نقل جنبه فراملی و

بین‌المللی پیدا کنند و در تأمین نیازمندی‌های مردم جهان نقش کلیدی ایفا کنند.

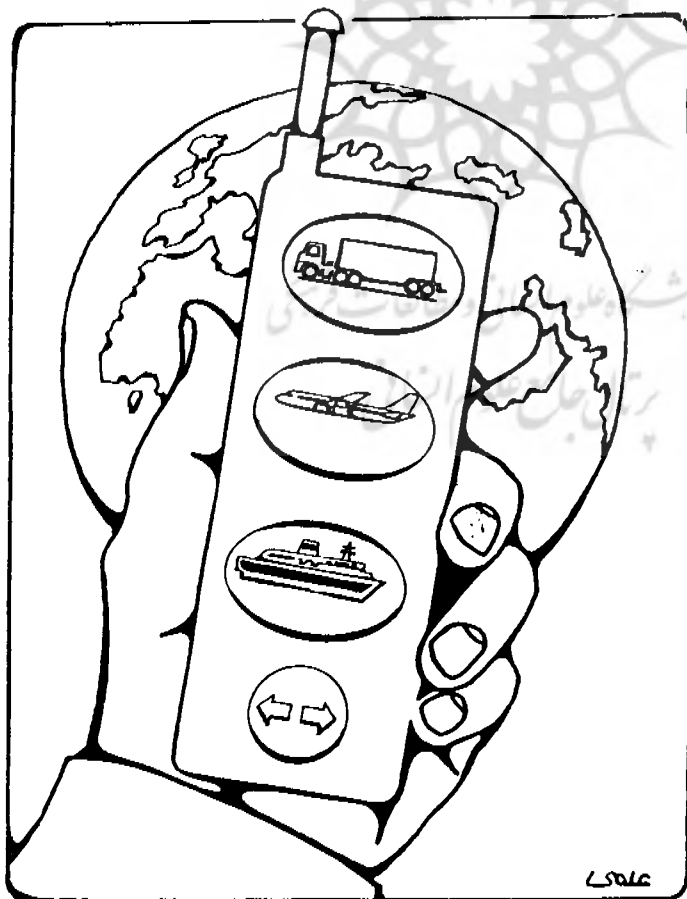
در ایران اسلامی به‌ویژه در دوران سازندگی، فعالیت وسیعی در بخش راه و ترابری صورت گرفته و در حال حاضر امکان ارائه خدمات حمل و نقل (جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی) به اقتصاد منطقه وجود دارد. با توجه به موقعیت راهبردی ایران اسلامی و نیز امکانات و تسهیلات موجود برای ارائه خدمات حمل و نقل، امکان جذب درآمدهای ارزی مناسب برای بهره‌برداران از پتانسیل‌های موجود وجود دارد. در این راستا، دولت تلاش می‌کند که با بهبود روابط سیاسی - اقتصادی با ملل منطقه و دیگر نقاط جهان و سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل و

ترابری، امکان توسعه مناسبات اقتصادی و تأمین نیازمندی‌های مردم این ناحیه از جهان را فراهم سازد.

خبرنگار نشریه «بررسی‌های بازرگانی» به‌منظور تشریح وضعیت کنونی ارتباطات و ترابری کشور و نقشی که ایران در ترانزیت منطقه ای ایفا می‌کند و نیز دورنمای ارائه خدمات حمل و نقل ایران به کشورهای منطقه و جهان، با مهندس اکبر ترکان وزیر محترم راه و ترابری گفت‌وگویی داشته است که با هم می‌خوانیم.

■ نقش حمل و نقل و صدور خدمات ترانزیت کالا در شکوفایی اقتصاد کشور چیست؟

□ برای شکوفایی اقتصاد کشور به موازات حرکت در جهت تولید و صادرات



علوی

کالا، باید به سوی تولید و صادرات خدمات نیز گام برداشت. وزارت راه و ترابری باید بتواند از توانایی‌های حمل و نقل خود کسب درآمد نماید. این درآمدها از طریق ناوگان حمل و نقل هوایی، دریایی، جاده‌ای و ریلی به دست می‌آید و به صورت صادرات خدمات به دو گونه میسر است.

اول آنکه ناوگان جمهوری اسلامی ایران در خارج از کشور به حمل کالا مشغول شود و دوم آنکه در داخل کشور به کالاهای خارجی خدمات بدهد که ترانزیت از این مقوله است.

در ترکیب تولید ناخالص داخلی ایران بیش از ۵۰ درصد ارزش افزوده مربوط به خدمات است ولی سهم صنعت در آن ۱۶ درصد است. به این معنا که تمام تلاشی که برای صادرات کالا انجام می‌شود، برای صدور بخشی از سهم ۱۶ درصدی صنعت در تولید ناخالص داخلی است.

○ با اغلب کشورها قرارداد ترانزیت وجود دارد. قرار است بازار ایران برای حمل و نقل ترانزیت به روی همه کشورهای که با آنها روابط سیاسی داریم، باز باشد.

اگر به صادرات خدمات توجه شود، معلوم می‌شود که توانایی اصلی اقتصاد ایران در تولید و صادرات خدمات است. تولید خدمات نیز شامل حمل و نقل، بانکداری، بیمه، هتل داری، خرده‌فروشی و عمده‌فروشی، انبارداری و گردشگری است. توانایی عرضه خدمات در اقتصاد ایران از تمام بخش‌ها بیشتر است و باید از آن در صادرات استفاده کرد.

ایران در موقعیت بسیار مهم و راهبردی قرار دارد و در مرکز عالم است و

در این شرایط توانایی صادرات خدمات در ایران برای کالاهای خارجی بسیار بالاست. این موضوع در حمل و نقل ریلی، هوایی، جاده‌ای و دریایی صادق است.

■ درآمد ارزی ایران از ارائه خدمات ترانزیت کالا چقدر است و چه بخش‌هایی از آن بهره‌مند می‌شوند؟

□ در ترانزیت کالا بخش خصوصی درآمد ارزی تحصیل می‌کند. ناوگان جمهوری اسلامی ایران با ۱۸۰ هزار دستگاه کامیون در حال حرکت در جاده‌ها به بخش خصوصی و مردم تعلق دارد. وزارت راه و ترابری مسؤلیت سازمان‌دهی به بازار حمل و نقل را دارد ولی بازیگران این بازار «عرضه و تقاضا» در واقع بخش خصوصی است و درآمد ارزی نصیب این بخش می‌شود.

دولت علاقه‌مند است که این درآمد برای بخش خصوصی منظور گردد. در حال حاضر سالانه حدود ۲ میلیون تن کالا ترانزیت می‌شود که حدود ۱۰۰ میلیون دلار برای بخش خصوصی درآمد تحصیل می‌کند. رقم ۱۰۰ میلیون دلار، ناچیز است. با توجه به توانمندی‌های ایران در حمل و نقل و ترانزیت کالا، می‌توان به‌سادگی سالانه ۱۰ میلیون تن کالا ترانزیت کرد که حدود ۵۰۰ میلیون دلار درآمد در پی خواهد داشت.

○ جمهوری اسلامی ایران قادر است سالانه ۱۰ میلیون تن کالا را ترانزیت کند و حدود ۵۰۰ میلیون دلار از این راه کسب درآمد نماید.

■ وضعیت ترانزیت کالا به ناحیه آسیای مرکزی و ماوراء قفقاز پیش از فروپاشی شوروی سابق چگونه بود؟

□ قبل از فروپاشی شوروی سابق، فعالیت زیادی در امر ترانزیت کالا صورت نمی‌گرفت. اما با متلاشی شدن این کشور، بازار ترانزیت باز شد و در سال جاری حدود ۲ میلیون تن کالا به کشورهای آسیای مرکزی ترانزیت خواهد شد.

■ کالاهای ترانزیتی با راه‌آهن ایران از کدام مبدأ و برای چه کشورهایی ارسال می‌شود؟

□ مبدأ کالاهای ترانزیتی با راه‌آهن، خلیج فارس است. کالاهای ترانزیتی با استفاده از خط آهن کشور به ترکمنستان می‌رود. بخشی از این کالاها در ترکمنستان و بخش دیگری در ازبکستان و قزاقستان تحویل و تخلیه می‌شود. ترانزیت کالاهای قزاقستان (از جمله نفت) و صدور پنبه ترکمنستان به منطقه خلیج فارس نیز با استفاده از راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران صورت می‌گیرد.

■ نقش راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در ترانزیت کالا از چه زمانی آغاز شده و راه‌آهن ایران برای ترانزیت کالا در چه مسیرهایی آماده ارائه خدمات است؟

□ نقش ترانزیتی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در یک سال اخیر آغاز شده است. راه‌آهن ایران در جنوب به چند نقطه در ساحل خلیج فارس یعنی خرمشهر، بندر امام خمینی (ره) و بندرعباس متصل است. در شمال، راه‌آهن ایران به دو نقطه در ساحل دریای خزر یعنی بندر امیرآباد و بندر ترکمن اتصال دارد.

راه‌آهن ایران در منطقه سرخس به جمهوری ترکمنستان و در مرز جلفا به جمهوری آذربایجان متصل می‌باشد. مرز سرخس در سال جاری گشایش یافت. با باز شدن خط سرخس به ترکمنستان،

○ در ترانزیت کالا بخش خصوصی درآمد ارزی تحصیل می‌کند و دولت علاقه‌مند است که این درآمد برای بخش خصوصی منظور گردد. لذا وزارت راه و ترابری مسؤولیت سازماندهی به بازار حمل و نقل را دارد و بازیگران این بازار، بخش خصوصی می‌باشند.

از نظر حمل و نقل ریلی، ارتباط راه‌آهن ایران در منطقه سرخس با جمهوری‌های ترکمنستان، قرقیزستان، قزاقستان، تاجیکستان و ازبکستان برقرار شده است و فقط باید بازارهایی در این کشورها صورت بگیرد.

از ناحیه آذربایجان، گرجستان و غرب دریای خزر که منطقه قفقاز می‌باشد به لحاظ جنگ، ارتباط ریلی با ازبکستان، ارمنستان و آذربایجان برقرار نمی‌باشد. دولت در نظر دارد راه‌آهنی از اردبیل به میانه و سپس به پارس آباد احداث کند. در این زمینه مطالعات لازم انجام شده و ریاست جمهوری اسلامی ایران دستور احداث این شبکه را صادر نموده است. از طریق این شبکه، خط مستقلى به ارمنستان متصل می‌شود. بدین وسیله کشمکش‌های بین جمهوری ارمنستان و آذربایجان مشکلی برای ترانزیت ریلی کالاها از ایران به منطقه قفقاز پدید نخواهد آورد.

از نظر حمل و نقل جاده‌ای، چهار مرز جاده‌ای سرخس، باجگیران، لطف‌آباد و پل با ترکمنستان وجود دارد که این جاده‌ها به جاده‌های پشتیبانی مجهز می‌باشند و مشکلی برای حمل و نقل وجود ندارد. با وجود بسته بودن مرز جلفا، اتصال جاده‌ای در مرز بيله‌سوار و آستارا با جمهوری



کالا با راه‌آهن ترانزیت شده است که این رقم مورد نظر ایران نمی‌باشد. جمهوری اسلامی ایران در برنامه‌های خود ارقام بسیار بالاتری را برای ترانزیت کالا با راه‌آهن در نظر دارد. برای آنکه ایران بتواند سهم واقعی خود را در بازار جهانی حمل و نقل به دست آورد، برنامه‌ریزی شده است.

■ به نظر جنابعالی میزان ترانزیت

کالا از ایران در سال آینده چه تغییری خواهد داشت؟

□ بر اساس برنامه پیش‌بینی شده، ظرفیت ترانزیت کالا از ایران در سال آینده به ۱۰ میلیون تن بالغ خواهد شد. از نظر حمل و نقل دریایی برای این امر مشکلی در بنادر جنوبی کشور وجود ندارد، زیرا ظرفیت اسمی این بنادر برای تخلیه و بارگیری کالا به ۱۰۰ میلیون تن در سال رسیده است. اما بنادر شمال کشور به توسعه ظرفیت نیاز دارند. در حال حاضر بندر امیرآباد در حال ساخت و بندر انزلی در حال توسعه ظرفیت می‌باشد.

حمل و نقل کالاهای ترانزیت با راه‌آهن آغاز شده است. اما مرز جلفا به دلیل جنگ بین جمهوری‌های ارمنستان و آذربایجان، سالهاست که مسدود می‌باشد.

در سال‌های گذشته کالاهای ترانزیتی به جمهوری‌های آسیای مرکزی از طریق جاده حمل می‌شد.

○ بیش از ۵۰ درصد ارزش افزوده در تولید ناخالص داخلی مربوط به خدمات است در حالی که تمام تلاش برای صدور بخشی از سهم ۱۶ درصدی صنعت در تولید ناخالص داخلی است. بنابراین توانایی اصلی اقتصاد ایران در تولید و صادرات خدمات می‌باشد.

■ میزان ترانزیت کالا با راه‌آهن در

حال حاضر چقدر است و در آینده چه تغییراتی خواهد داشت؟

□ از سه ماه پیش تاکنون ۳۰۰ هزار تن

آذربایجان وجود دارد. مرز جاده‌ای میان ایران و ارمنستان در منطقه «نوردوز» مرز مطلوبی است و مرزهای سرو و بازرگان نیز ارتباط حمل و نقل جاده‌ای با ترکیه را میسر ساخته است. مرز ریلی ایران با ترکیه مرز رازی در منطقه پل قطور است.

○ در سال جاری حدود ۲ میلیون تن کالا به کشورهای آسیای مرکزی، ترانزیت می‌شود که در حدود ۱۰۰ میلیون دلار برای بخش خصوصی درآمد تحصیل می‌کند.

جمهوری اسلامی ایران در صد است در کنار مرز ریلی، یک مرز جاده‌ای در پل قطور ایجاد کند. در آینده جاده‌ای از خوی به قطور و مرز رازی کشیده خواهد شد و این سومین مرز زمینی ایران با ترکیه خواهد بود.

مرزهای ایران با عراق متعدد است، اما در وضعیت کنونی، فعالیتی در آنها انجام نمی‌گیرد. البته مرز ایران با عراق در منطقه قصر شیرین برای عبور خارجیانی که قصد دارند از ایران برای زیارت عتبات عالیات به عراق بروند، باز می‌باشد.

اگر عراق از شرایط سیاسی کنونی خارج شود، در آینده مرزهای ایران با این کشور از نظر حمل و نقل ترانزیت بسیار فعال خواهد شد زیرا کالاهای ایران از طریق عراق به سوریه و کشورهای حوزه دریای مدیترانه ارسال خواهد شد. انتقال کالا از طریق جاده و راه‌آهن صورت خواهد گرفت. با احداث ۶۰ کیلومتر راه‌آهن از ایستگاه حسینییه در خوزستان، این منطقه به بندر بصره عراق متصل خواهد شد. البته این اقدام در شرایط سیاسی مناسب انجام خواهد شد.

مرز زمینی ایران با افغانستان به دلیل بی‌ثباتی کنونی، از لحاظ حمل و نقل و تجارت فعال نیست. اما مرز با پاکستان از طریق میرجاوه (به صورت جاده‌ای و ریلی) وجود دارد. راه‌آهن ایران از زاهدان به میرجاوه و سپس به کوئته (پاکستان) متصل شده است. راه‌آهن کرمان - زاهدان نیز در حال احداث است که با اتمام این پروژه شبکه راه‌آهن ایران به شبه‌قاره هند متصل خواهد شد.

○ مبدأ کالاهای ترانزیتی با راه‌آهن خلیج فارس است و به ترکمنستان، ازبکستان و قزاقستان تحویل می‌شود. صدور کالاهای قزاقستان و ترکمنستان به کشورهای حاشیه خلیج فارس با استفاده از راه‌آهن ایران انجام می‌شود.

■ امکانات حمل و نقل دریایی ایران برای ترانزیت کالا در حال حاضر در چه وضعیتی است و در آینده چه تحولاتی را پشت سر خواهد گذارد؟

□ کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در تدارک خرید ۱۷ فروند کشتی است. اما این تعداد کافی نیست و باید ۳۵ فروند کشتی جدید خریداری شود. مسؤولان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در تلاش هستند که مجوز خرید ۱۸ فروند کشتی را دریافت کنند. تعدادی از این کشتی‌ها به شرکت کشتیرانی خلیج فارس و تعدادی نیز به شرکت‌های کشتی‌سازی کرواسی و چین سفارش داده شده است. هزینه خرید این کشتی‌ها با توجه به نوع آنها نیز متفاوت است. کشتی‌های کوچک «هندی‌سایز» هر یک با ظرفیت ۳۰ هزار تن حدود ۳۰ میلیون دلار قیمت دارد و

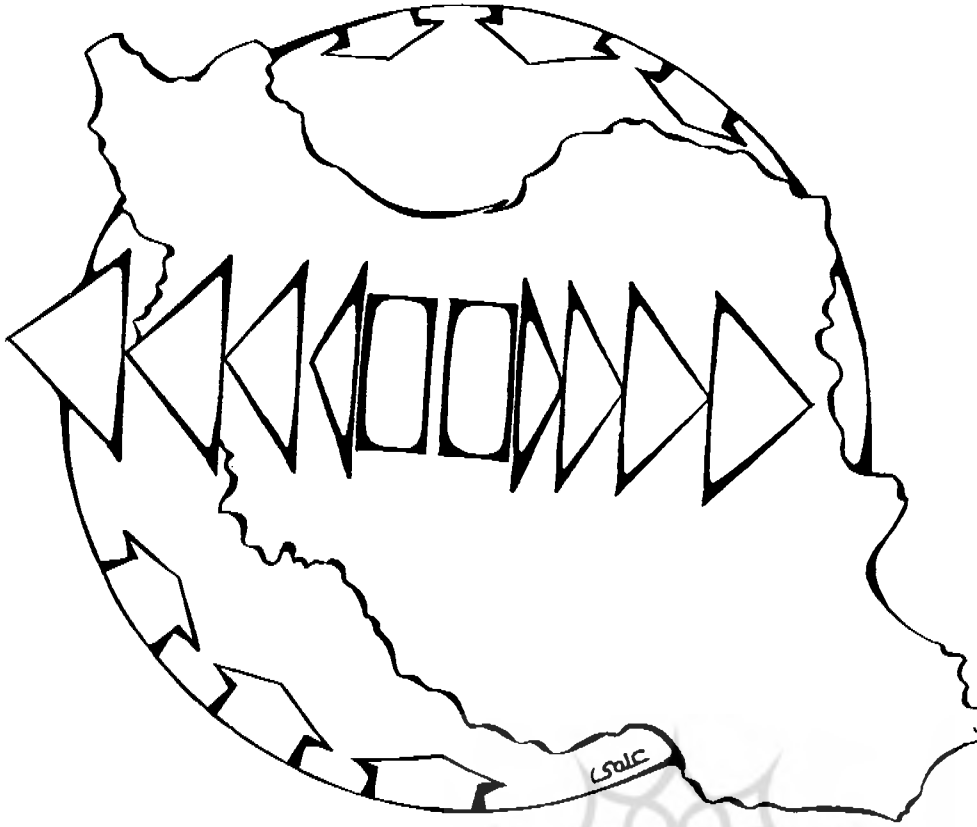
کشتی‌هایی که در برنامه خرید قرار دارند از نوع کشتی‌های «پاناما کس» با ظرفیت ۱۰۰ هزار تن می‌باشند که برای حمل گندم، جو، سویا، ذرت، سنگ آهن و به‌طور کلی کالاهای فله مناسب هستند.

بندر ایران در حاشیه خلیج فارس نیز برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ مناسب هستند. از اقدامات مثبت و حایز اهمیت سازمان بنادر و کشتیرانی در دوران سازندگی، ساخت اسکله‌های با ظرفیت سنگین (تا ۱۰۰ هزار تن) در بندر امام خمینی (ره) و بندر شهید رجایی است.

برای خرید کشتی‌های جدید، بودجه‌ای از اعتبارات دولت اختصاص یافته است و این کشتی‌ها از محل درآمدهای شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خریداری می‌شوند.

■ توسعه شبکه راه‌های ایران در دوران سازندگی چه وضعیتی داشته و تا پایان دومین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور چه موقعیتی خواهد داشت؟

□ در دومین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور در مجموع ۱۲ هزار کیلومتر راه در ایران ساخته می‌شود. در سال ۱۳۷۲ حدود ۱۳۵۰ کیلومتر، در سال ۱۳۷۳ به میزان ۱۵۶۰ کیلومتر، در سال ۱۳۷۴ نیز حدود ۱۹۵۰ کیلومتر راه در کشور ساخته شد. در سال جاری احداث ۲۰۳۰ کیلومتر راه پیش‌بینی شده است. به دیگر سخن تا پایان سال جاری حدود ۷۰۰۰ کیلومتر راه احداث می‌شود. در سال‌های آتی تا پایان برنامه دوم نیز به امکان زیاد ۵۰۰۰ کیلومتر راه ساخته می‌شود و هدف احداث ۱۲ هزار کیلومتر راه محقق خواهد شد. البته این



راه‌ها اصلی و فرعی هستند. طول شبکه راه‌های موجود کشور در حال حاضر ۱۴۰ هزار کیلومتر است که حدود ۵۰ هزار کیلومتر آن راه‌های روستایی و ۹۰ هزار کیلومتر راه‌های اصلی و فرعی ساخته شده می‌باشد. حدود ۷۰ هزار کیلومتر از راه‌های اصلی و فرعی کشور در حال حاضر آسفالت می‌باشند و ۲۰ هزار کیلومتر آن رویه شنی دارد که تا پایان برنامه دوم آسفالت خواهد شد.

○ از سه ماه پیش تاکنون ۳۰۰ هزار تن کالا با راه آهن ترازیت شده است اما رقم موردنظر ایران نمی‌باشد. برای آنکه ایران بتواند سهم واقعی خود را در بازار جهانی حمل و نقل به دست آورد، برنامه ریزی شده است.

■ فعالیت وزارت راه و ترابری و ارگان‌های در ارتباط با آن (بخش خصوصی و بانک‌ها) در زمینه احداث بزرگراه‌ها و آزادراه‌ها در چه وضعیتی می‌باشد؟ دورنمای آتی همکاری بانک‌ها و بخش خصوصی در راه‌سازی کشور چگونه پیش‌بینی شده است؟

□ آزادراه قزوین - زنجان در سال جاری به بهره‌برداری رسید و تا پایان امسال نیز آزادراه تهران - ساوه افتتاح می‌شود. آزادراه قم - کاشان در نیمه نخست سال آینده به بهره‌برداری می‌رسد. در حال حاضر با سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی چندین آزادراه در حال احداث است. آزادراه زنجان - تبریز با سرمایه‌گذاری بانک ملی ایران، آزادراه ساوه - سلفچگان با سرمایه‌گذاری مشترک بانک‌های ملت و صادرات ایران، آزادراه تهران - ساوه با سرمایه‌گذاری

مشترک همین دو بانک، آزادراه اهواز - بندر امام خمینی (ره) با ۳۵ درصد سرمایه‌گذاری بانک ملت و ۶۵ درصد سرمایه‌گذاری سازمان همیاری شهرداری‌ها، وزارت راه و ترابری و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، آزادراه مشهد - باغچه با سرمایه‌گذاری بانک ملی ایران، آزادراه قم - کاشان با سرمایه‌گذاری سازمان بازنشستگی و آزادراه کاشان - اصفهان با سرمایه‌گذاری مشترک سازمان همیاری شهرداری‌های استان اصفهان و وزارت راه و ترابری در حال احداث می‌باشند. البته آزادراه‌های دیگری نیز در غرب کشور احداث خواهد شد که هنوز سرمایه‌گذار آنها مشخص نشده است. یکی از کارهای جدی در سال‌های اخیر احداث راه‌هایی در کنار راه‌های پررفت‌وآمد می‌باشد. این‌گونه راه‌ها به صورت رفت و برگشت احداث می‌شوند

مانند راه تهران - مشهد و یا اصفهان - شیراز که جاده‌های قدیمی بازسازی و در کنار آن جاده جدید نیز ساخته شده است. بزرگراه یزد - اردکان در سال گذشته و بزرگراه دلیجان - اصفهان در سال جاری به بهره‌برداری رسید. بزرگراه‌های قم - سلفچگان و قم - اصفهان به‌زودی به بهره‌برداری می‌رسد، در حالی که بزرگراه‌های سلفچگان - دلیجان، سلفچگان - اراک و اردکان - یزد در دست پیمانکار است و در ضمن بزرگراه‌های اندیمشک - اهواز و اهواز - آبادان نیز احداث خواهد شد.

■ بخش حمل و نقل و ارتباطات در نخستین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور به اهداف از پیش تعیین شده دست نیافت، علل این امر چه بوده است؟

□ تحقق نیافتن اهداف برنامه اول در

بخش حمل و نقل، به دلیل تخصیص نیافتن اعتبارات منظور شده به این بخش بوده است. در برنامه دوم نیز وضع به همین منوال است. باید متذکر شد که در دومین برنامه پنجساله توسعه اقتصادی کشور برای بخش حمل و نقل و راه و ترابری اهداف بالایی منظور شده است و اگر بودجه لازم تأمین نشود، این اهداف قابل تحقق نخواهد بود.

○ ارتباط ریلی در منطقه سرخس با جمهوری های ترکمنستان، قرقیزستان، قزاقستان، تاجیکستان و ازبکستان برقرار شده، اما در غرب دریای خزر و منطقه قفقاز به لحاظ جنگ، ارتباط ریلی با ازبکستان، ارمنستان و آذربایجان برقرار نمی باشد.

در برنامه اول سرمایه گذاری ۱۲۰ میلیارد دلار در اقتصاد کشور پیش بینی شد، اما در دوران اجرای برنامه ۱۰۴ میلیارد دلار هزینه ارزی شد. در نتیجه بخشی از اهداف، تحقق پیدا نکرد.

اشکال دیگری که در برنامه اول وجود داشت، پروژه های متعدد اقتصادی برنامه بود که در نتیجه سرعت حرکت و پیشرفت کار، کم بود. اما در دومین برنامه توسعه اقتصادی، تمام اهداف تاکنون تحقق یافته و اگر در سه سال آینده، کارهای جدیدی پذیرفته نشود، حتماً اهداف برنامه تحقق پیدا می کند. علت این امر که تاکنون اهداف این برنامه تحقق پیدا کرده این است که کار جدید پذیرفته نشده است. البته کمیسیون راه و ترابری دوره چهارم مجلس شورای اسلامی نیز کمک شایانی داشت و پروژه جدیدی را به وزارت راه و ترابری

تحویل نکرد. اگر این روند در مجلس جدید نیز ادامه یابد و در مقابل تحمیل پروژه های جدید مقاومت نماید، وزارت راه و ترابری این فرصت را خواهد یافت که پروژه های قبلی را تمام کند و به اهداف برنامه دوم دست یابد.

■ فعالیت های برون مرزی بخش راه و ترابری به ویژه در کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی (ا.ک.و) چیست و چه برنامه هایی را در دست اجرا دارد؟

□ کار احداث جاده در چند کشور ادامه دارد. پیمانکاران ایرانی در پاکستان و ترکمنستان در سطح وسیعی مشغول فعالیت هستند. احداث جاده در جمهوری آذربایجان در مرحله اجراست اما در جمهوری ارمنستان هنوز فعالیت اجرایی شروع نشده است. در قرقیزستان نیز مذاکره برای احداث در پروژه راهسازی در جریان می باشد.

■ فعالیت وزارت راه و ترابری در زمینه احداث فرودگاه های جدید در چه مرحله ای است؟

□ در برنامه دوم احداث شش فرودگاه در کشور پیش بینی شده که تاکنون یکی از آنها ساخته و تحویل شده است. پنج فرودگاه دیگر تا پایان سال جاری به بهره برداری می رسد. این

فرودگاه ها در مراکز استان ها می باشند و از محل بودجه طرح های ملی احداث می شوند.

فرودگاه ایلام ساخته و تحویل شد، باند فرودگاه اردبیل در حال بهره برداری است، اما ترمینال آن هنوز ساخته نشده است. در یاسوج، اراک، زنجان و شهرکرد نیز از محل بودجه طرح های عمرانی، فرودگاه احداث می شود.

از سوی دیگر با سرمایه گذاری مشترک وزارت راه و ترابری، مقام های محلی، کارخانه ها، شرکت ها و خودیاری مردم، بیست فرودگاه دیگر احداث خواهد شد. □