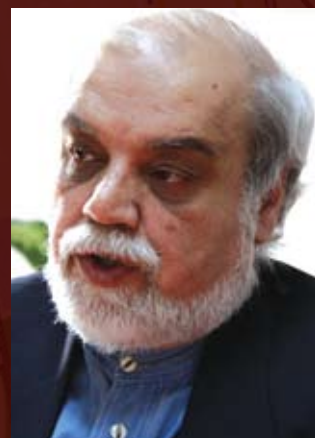


فرودگاه‌های جهان در قرن بیست و یکم به قطب‌های اقتصادی تبدیل می‌شوند و پدیده‌ای به نام شهر فرودگاهی Aerotropolis در کشورهای توسعه یافته فراگیر شده است. مفهوم چنین اندیشه‌ای آن است تا در کنار فرودگاه‌ها شهرهایی تخصصی ساخته شوند که به سبب هم‌جواری با حمل و نقل هوایی هرگونه فعالیت و سرمایه‌گذاری اقتصادی چه در زمینه‌های صنعتی، تولیدی و لجستیک و چه در زمینه‌های گوناگون گردشگری از ارزش افزوده به مراتب بالاتری نسبت به دیگر مناطق برخوردار می‌شوند. بر اساس چنین اندیشه‌ای طرح توسعه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) در ۴ فاز شکل گرفته است تا در یک چشم‌انداز کلان شهر فرودگاهی پیشرفته‌ای در کشور داشته باشیم. در فاز دوم توسعه افزایش ظرفیت به میزان ۲۶/۵ میلیون مسافر سالانه و ۲۰۰ هزار تن کالا، در فاز سوم ۵۰ میلیون مسافر سالانه و ۶۰۰ هزار تن کالا و در فاز چهارم هدف پذیرش ۹۰ میلیون مسافر سالانه و ۲ میلیون تن کالا است. دکتر سیدغلامرضا شیرازیان، مشاور وزیر راه و ترابری و مجری طرح توسعه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) در گفت‌وگو با ماهنامه تازه‌ترین برنامه‌های پیشرفت این طرح را با ماهنامه در میان گذاشته است.

مجری طرح توسعه فرودگاه امام خمینی (ره):

شهر فرودگاهی موتور و محرک توسعه اقتصادی



دکتر سیدغلامرضا شیرازیان، مشاور وزیر راه و ترابری در گفت‌وگو با سفر

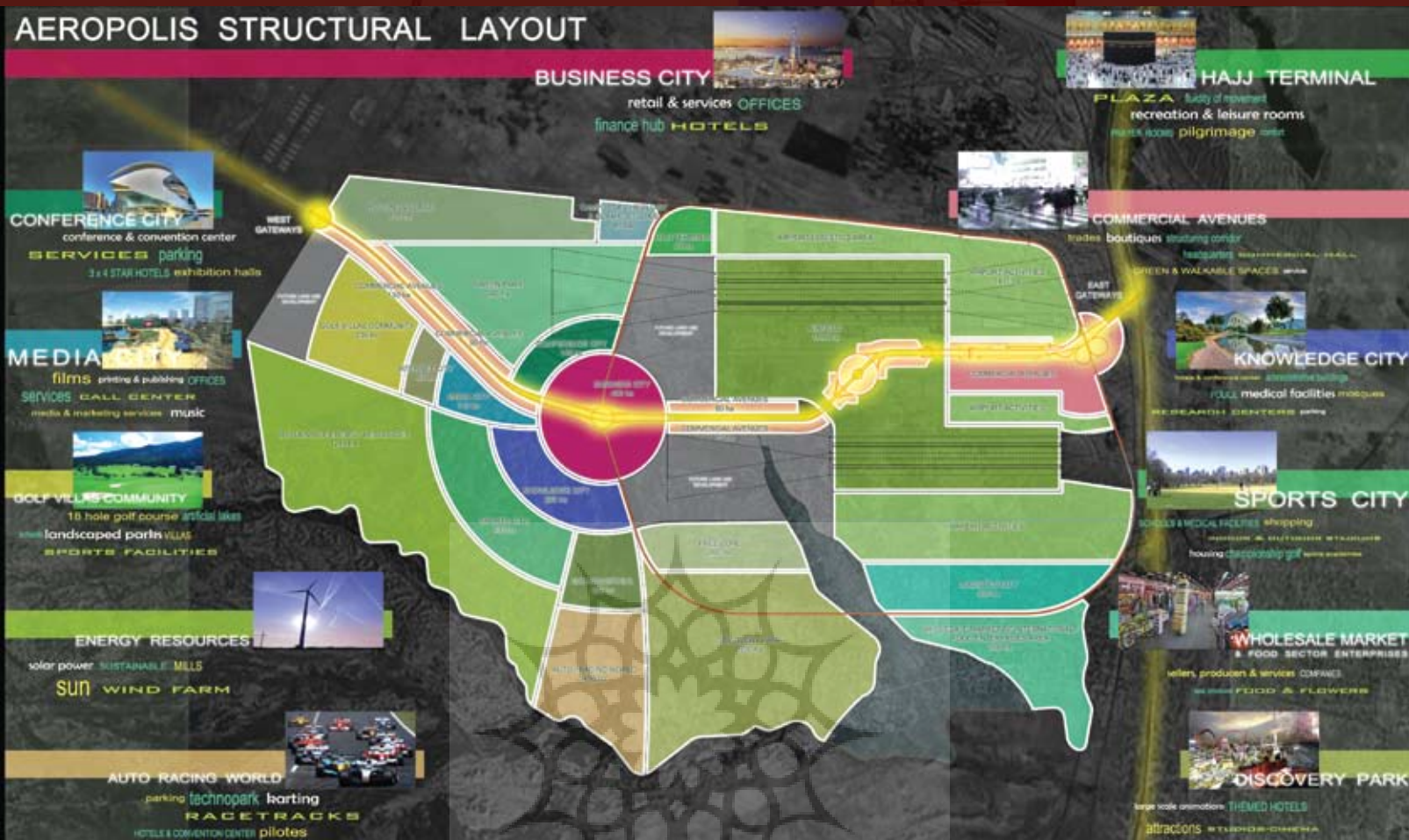
اصلی‌ترین پروژه طرح توسعه، شهر فرودگاهی است که ترکیبی از گروه مهندسان مشاور از کشور ژاپن و ایران این طرح را برنده شدند و اکنون مشغول کار هستند. با کمک تجربه آنان طرح شهر فرودگاهی جامعی برای کشورمان تعریف می‌شود. پس از آنکه کلان طرح در ۱۳۵۰۰ هکتار زمین فرودگاه مشخص شد عملیات اجرایی در ۲۰۰ هکتار از شهر فرودگاهی آغاز خواهد شد.

ظرفیت‌های شهر فرودگاهی لازم است در همایش‌های مرتبط حمل و نقل بین‌المللی و نمایشگاه‌های بین‌المللی معرفی شود. هم‌اکنون مجری طرح توسعه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی خود را برای حضور در همایش مهم شهر فرودگاهی کنه‌اواخر فروردین در ممفیس آمریکا برگزار می‌شود آماده می‌کند. این چندمین (سومین - چهارمین) همایش شهر فرودگاهی است که در دنیا برگزار می‌شود. دکتر شیرازیان در این باره می‌گوید: پارسال این همایش در پکن برگزار شد که در آن زمان طرح شهر فرودگاهی امام خمینی به تازگی مطرح شده بود. هر ساله در اواخر سپتامبر نشست ایرلاین‌ها برگزار می‌شود که باید در آن‌جا هم حضور داشته باشیم. زیرا یکی از سرمایه‌گذاران خوب در فرودگاه‌ها ایرلاین‌ها هستند و آن دسته که قدرت خطرپذیری و شم‌بازاریابی قوی دارند در شهرهای فرودگاهی سرمایه‌گذاری می‌کنند. مجری طرح توسعه فرودگاه درباره سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی خاطر نشان کرد: هرچند که در خدمات زیربنایی هم امکان جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی وجود دارد به شرط آن‌که بتوانیم فرهنگ ایجاد توسعه‌گر مادر developer را در کشور جا بیندازیم و تمرین کنیم. سرمایه‌گذاران بخش خصوصی مسکن در ایران تاحدود زیادی چنین رویکردی را تمرین کرده‌اند. اما در بخش‌های دیگر چون شهر فرودگاهی نیازمند فراگیری مفاهیم نوین توسعه‌گری هستیم. برای مثال در شهر لجستیکی ۳۵۰ هکتار زمین برای شهر (پشتیبانی) پیش‌بینی کرده‌ایم. کسی که این زمین را در اختیار می‌گیرد لازم نیست تمام سرمایه‌گذاری را خودش انجام دهد بلکه می‌تواند برای فعالیت‌های پشتیبانی طرح جامع آماده و آن را به قطعات کوچک‌تر تبدیل و به دیگر سرمایه‌گذاران کوچک‌تر ارائه دهد. ارزش افزوده ایجاد شده بین

یکی از اصلی‌ترین پروژه طرح توسعه فرودگاه امام خمینی شهر فرودگاهی است که ترکیبی از گروه مهندسان مشاور از کشور ژاپن و ایران برنده طرح شدند و اکنون مشغول کار هستند. با کمک تجربه آنان طرح شهر فرودگاهی جامعی برای کشورمان تعریف می‌شود. با تکمیل این طرح زمینه‌های مساعدی برای سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی در شهر فرودگاهی در قالب قراردادهای EPC فراهم می‌شود. یکی از دغدغه‌های آینده برای این طرح جامع موضوع جذب سرمایه‌های بخش خصوصی است که معمولاً به شیوه‌های خاصی نیازمند است که قابل‌قیاس با سرمایه‌گذاری‌های معمولی نیستند. دکتر سیدغلامرضا شیرازیان، مشاور وزیر راه و ترابری و مجری طرح توسعه فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) در گفت‌وگو با ماهنامه سفر درباره نوع سرمایه‌گذاری در این طرح ملی گفت: سرمایه‌گذاری در طرح توسعه فرودگاه موضوع بسیار تخصصی است و گروه‌هایی که پیش‌برنده و ترغیب‌کننده Promoter موضوع سرمایه‌گذاری در سطح بین‌المللی هستند در سطح جهان کاملاً شناخته شده‌اند. فعالیتی که کاملاً علمی و از توجیه اقتصادی مطلوبی نیز برخوردار است و برای جذب سرمایه‌گذاری شرط لازم به شمار می‌رود اما شرط کافی نیست و اگر نتواند برای این دسته از گروه‌های ترغیب‌کننده سرمایه‌گذاری جذاب باشد راه چندان‌آزایی پیش نخواهد برد. ما به دنبال جذب این دسته از گروه‌ها - که سرمایه‌گذاران بین‌المللی از آن‌ها حرف شنوی دارند - هستیم. یکی از وظایفی که برای مشاوران ژاپنی در نظر گرفته‌ایم این است که نقش پیش‌برنده و جذب سرمایه‌گذاری را برای شهر فرودگاهی داشته باشد. مطرح کردن شهر فرودگاهی و جذب سرمایه‌های مجاری خاص و تخصصی خودش صورت پذیرد.

ساختار شهر فرودگاهی امام خمینی (ره)

AEROPOLIS STRUCTURAL LAYOUT



با هواپیمای حمل می شوند کالاهای با ارزش افزوده و فناوری بالا به شمار می روند و به همین دلیل در شهر فرودگاهی نیز امکان شکل گیری صنایع پیشرفته مهیا می شود. از سوی دیگر در فرودگاه های پیشرفته و امروزی دنیا امکان برپایی اجتماعات و نشست های علمی وجود دارد. به عبارتی شهر کنفرانس ها در برخی فرودگاه های جهان احداث شده که محل برگزاری اجلاس های بزرگ تخصصی است و همه امکانات از قبل برای برپایی همایش ها و اقامت و هر آن چه مورد نیاز متقاضیان این گونه خدمات را ارائه می دهد.

شهر همایش ها نیز در شهر فرودگاهی امام (ره) چنین ویژگی هایی دارد و می تواند در آینده مجامع بین المللی را در بخش های مختلف پذیرا باشد. برای راه اندازی چنین تفکری به زیربخش هایی مانند هتل نیاز داریم که هم اکنون هتل ۵ ستاره ای با ۵۰۰ اتاق و در حال ساخت است و تا بهار ۹۱ نیز به بهره برداری خواهد رسید.

از سوی دیگر در شهر فرودگاهی امکان پیاده سازی صنایع پیشرفته بسته بندی برای صادرات انواع کالاها نیز وجود دارد و یکی از کارهایی که باید به دنبال آن باشیم این است تا بتوانیم به شبکه کارآمد حمل و نقل هوایی دنیا مانند فدکس یا دی اچ ال مرتبط شویم. گفت و گوهایی با موسسه Global Cargo Network (GCN) که یک شبکه هوایی بار جهانی و جدید است انجام دادیم تا یکی از پایگاه های این شبکه در ایران تعریف شود. دفتر اصلی این شبکه در چین است که با اتصال به سانفرانسیسکو و پاریس سه قاره اروپا، آسیا و آمریکا را در سه ضلع مثلث به هم متصل می کند که در این بین ۴۳ کشور را به هم متصل می کند و قصد داریم ایران نیز به این مجموعه بپیوندد.

زمین خام و موقعیت آماده سود چشم گیری را به همراه خواهد داشت. بنابراین در کشورمان نیازمند این هستیم تا سرمایه گذاران با مفاهیم تخصصی تر توسعه گری در شهرهای فرودگاهی و سایر فعالیت های مرتبط با توسعه زمین برای آماده سازی آن برای فعالیت های اقتصادی آشنا شوند.

به گفته مجری طرح از اصلی ترین ویژگی ها که در همه شهرهای فرودگاهی مطرح است اختصاص دفاتر اصلی و مرکزی موسسات مالی و بیمه ای است. خوشبختانه ماده ۴۰ قانون برنامه ۵ ساله توسط کمیسیون تلفیق تصویب شد تا کل شهر فرودگاهی فرودگاه امام خمینی (ره) منطقه ی ویژه ی اقتصادی شود و ما یک منطقه ی آزاد اقتصادی نیز در آن تعریف شده اگر ما بتوانیم جایگاه مناسبی برای موسسات معتبر مالی پولی و بیمه ای دنیا در این منطقه تعریف کنیم، یکی از مهم ترین جاذبه های شهر فرودگاهی حضرت امام (ره) خواهد بود. این جاذبه برای کشور ما که از سوی بیگانگان ده ها تبلیغ منفی می شود عاملی بازدارنده خواهد بود. اگر این قانون در صحن مجلس رأی بیاورد بستر قابل توجه و تعریف شده تری برای جلب اطمینان سرمایه گذاران داخلی و خارجی به همراه خواهد داشت.

البته برای سرمایه گذاری در فرودگاه ها قوانین خوبی وجود دارد. قانون واگذاری اراضی در شرکت فرودگاههای کشور بسیار کارآمد است و با آن قانون می توان بسیاری از پروژه ها را به صورت BOT (ساخت، بهره برداری، انتقال) تعریف کرد. اما خارجی ها سرمایه گذاری در منطقه آزاد را بسیار راحت تر می پذیرند.

از سوی دیگر فعالیت های شهر فرودگاهی به نحوی مصالح و نیروی انسانی را لازم دارد که از نظر وقت و ارزش بسیار مهم است. اساسا نوع کالاهایی که امروزه