میلیارد دلار درآمد ترانزیت در شرق کشور

خدابخشی، لیلا

حجم مبادلات تجاری میان کشورهای شرق و غرب‏ دنیا تا سال 2010 میلادی به حدود 1500 میلیارد دلار خواهد رسید.ایران گرچه در مسیر کریدورهای حمل‏ و نقل بین المللی قرار دارد،اما تنها در محور ترانزیتی‏ شرق خود توان بالقوه جذب 10 درصد از این مبادلات‏ (150 میلیارد دلار)را داراست.اگر هزینه حمل و نقل‏ کالا را نیز 10 درصد از ارزش آن بدانیم،محور ترانزیتی‏ شرق،می‏تواند 15 میلیارد دلار درآمد سالانه نصیب‏ کشورمان کند.

سهم 10 درصدی برای ایران در حمل و نقل کالا در صورتی متصور است که توسعه محور ترانزیتی شرق‏ هم سطح طرح‏های مشابه در منطقه باشد.هم اکنون بندر گوادر پاکستان با هدف جذب سهم مناسب از این حجم‏ تجارت در حال توسعه است.این بندر با سرمایه‏گذاری‏ آمریکا و چین به سرعت در حال پیشرفت است و می‏تواند رقیب ایران در این عرصه باشد.

شاید به دلیل همین حساسیت‏ها است که بودجه‏ای‏ در حدود 300 میلیارد تومان برای توسعه محور شرق‏ در نظر گرفته شده و دبیرخانه 2+6 برای پیگیری امور این طرح در حال فعالیت است.نمایندگان شش استان‏ سیستان و بلوچستان،یزد،کرمان،خراسان رضوی، خراسان شمالی و خراسان جنوبی به همراه نمایندگان‏ دو منطقه ویژه و آزاد سرخس و چاه‏بهار در این کمیته‏ حضور دارند.

مطالعات برای توسعه ترانزیت در شرق ایران از 20 سال پیش آغاز شده است اما با وجود قابلیت فراوان این‏ صاحب‏نظران ترانزیت را معجزه‏ تجاری قرن ششم و درآمد آن‏ برای ایران را چیزی در حدود درآمد نفت بر آورد می‏کنند

محور برای ترانزیت کالا،هنوز طرح توسعه محور شرق‏ به سرانجام مطلوب نرسیده است.این در حالی است‏ که پس از فروپاشی شوروی کشورهای زیادی در شمال‏ ایران بدون ساحل ماندند.با استقرار نظم در افغانستان‏ و پاکستان؛فعال شدن بازار این دو کشور و امکان‏ دسترسی به آبهای آزاد از طریق جنوب شرقی ایران نیز، فعال کردن محور ترانزیتی شرق درآمد بسیار بالایی را برای کشور به ارمغان خواهد آورد.

بسیاری از صاحب‏نظران ترانزیت را معجزه تجاری‏ قرن ششم و درآمد آن برای ایران را چیزی در حدود درآمد نفت(بیش از 20 میلیارد دلار)بر آورد می‏کنند.اما تصور اینکه درآمدهای ترانزیتی صرفا با دعوت‏نامه‏ فرستادن برای کشورهای دیگر به دست می‏آید،اشتباه‏ است.محور ترانزیتی شرق ایران گرچه توانایی فراوانی‏ برای توسعه دارد،اما خود به خود فعال نمی‏شود.در محور شرق ایران بندر چاه‏بهار ظرفیت تخلیه و بارگیری‏ چهار میلیون تن کالا را داراست،ولی ظرفیت این بندر تاکنون از یک میلیون تن فراتر نرفته است.از سوی دیگر نبود فرودگاه و شبکه حمل و نقل زمینی توانایی‏های‏ موجود این طرح را در عمل بی‏حاصل کرده است.البته‏ راه اندازی راه‏آهن بافق-مشهد گام مؤثری برای توسعه‏ شبکه حمل و نقل زمینی در این محور است.

هم اکنون ترانزیت کالا از طریق ایران چندان مقرون‏ به صرفه نیست.بالا بودن سن ناوگان هوایی،زمینی و دریایی صنعت ترانزیت ایران را دچار بحران کرده است. این در حالی است که مناطق آزاد اقتصادی ایران به سبب‏ ماهیت‏شان می‏توانند در افزایش ضریب ترانزیت کالا از کشور نقش مهمی ایفاد کنند؛هر چند این انتظار تاکنون بر آورد نشده است.

58 درصد از محموله‏های ترانزیتی کشور هم اکنون‏ از بندر شهید رجایی بندرعباس عبور می‏کند و بندر امام‏ خمینی نیز در رتبه بعدی قرار دارد.در عین حال با آنکه‏ منطقه آزاد چاه‏بهار با هدف ترانزیت کالا تأسیس شده‏ است،و به رغم داشتن مزیت‏های بالقوه در ترانزیت،تا به حال نتوانسته نقش چندانی در این عرصه ایفا کند. به نظر می‏رسد برای دستیابی به درآمدهای ترانزیتی‏ متناسب با توانایی‏های موجود ایران(تقریبا برابر با درآمد نفت)مهمترین نکته مدیریت منابع و عزم راسخ در بالقوه‏ کردن این مزیت باشد.باید امیدوار بود که درآمدهای‏ بالای نفت در سال جاری مسئولان را به اندیشیدن در باره طرح توسعه چاه‏بهار به عنوان یک طرح زیر بنایی‏ ترغیب کند و آنان با تخصیص اعتبار مؤثر در جهت‏ بهره‏گیری از این بندر برآیند.