

نقش سیلو و راه آهن زاهدان در بازرگانی استان

عبدالمجید شیخی* و دکتر عبدالحسین رخشانی**

مقدمه:

طول خطوط راه آهن در حال بهره‌برداری کشور ۴۸۷۸ کیلومتر می‌باشد. با اتمام طرح راه آهن بندرعباس - بافق این رقم به حدود ۵۶ کیلومتر خواهد رسید. تنها مسیر خط آهن موجود در شرق کشور خط آهن زاهدان به میرجاوه می‌باشد. با توجه به اتصال خطوط آهن کشور پاکستان به مرز میرجاوه بویژه اتصال به بندر کراچی در جنوب پاکستان سالانه مقدار قابل توجهی کالا از این طریق بین ایران و پاکستان مبادله می‌شود کشور پاکستان و احیاناً بعضی دیگر از کشورهای آسیایی تاکنون مصرانه از کشور ایران درخواست اتصال خط آهن زاهدان به کرمان را نموده‌اند. طول این مسیر در صورت احداث حدود ۵۵ کیلومتر خواهد بود. با احداث این پروژه مسیر سراسری از آسیای جنوب شرقی به اروپا تا مونیخ آلمان متصل خواهد شد. کشورهای سنگاپور، مالزی، تایلند، میانمار، جمهوری فدراسیون روسیه و آلمان از طریق راه آهن ارتباط پیدا خواهند نمود. طول این مسیر ۱۴۰۰ کیلومتر برآورده شده است.^(۱) یکی از دلایل اصلی تقاضای کشورها بویژه پاکستان از زمان ضیاءالحق امکان استفاده از راه آهن و راه زمینی برای صادرات و واردات بویژه صادرات غلات به کشورهای اروپایی درکنار استفاده از راه آبی است. تا بدینوسیله ارتباط با دنیای غرب را بویژه از طریق راه آهن که نسبت به دیگر امکانات حمل و نقل (بخصوص راه زمینی) با صرفه‌تر می‌باشد، تسهیل کرده باشند.

اکنون کشور پاکستان برنج و بعضی از محصولات دیگر خود را از طریق شبکه راه آهن خود به زاهدان حمل می‌نماید. در زاهدان تخلیه و با کامیون به کرمان انتقال می‌دهد و از آنجا مجدداً بوسیله راه آهن به طرف غرب و اروپا بویژه اوکراین صادر می‌نماید. مسلماً این تخلیه و بارگیری اجتناب

* - هیأت علمی کارشناس و معاونت طرح و برنامه‌ریزی وزارت جهاد سازندگی

** - هیأت علمی دانشگاه س و ب

۱ - مأخذ: شاخص‌های وضع موجود در برنامه توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی استان سیستان و بلوچستان

۷۷-۱۳۷۳ - سازمان برنامه و بودجه استان سیستان و بلوچستان آذرماه، ۱۳۷۱

ناپذیر بار هزینه‌ای را بر دوش صادرات این کشور متحمل می‌سازد. با این وجود انجام این عمل گویای قلت هزینه حمل و نقل راه آهن در برابر شقوق دیگر برای این کشور می‌باشد. وجود این شرایط ضرورت احداث خط آهن زاهدان - کرمان را گوشزد می‌نماید. بویژه پیش‌بینی درآمد وسیعی که از ناحیه ترانزیت نصیب ایران می‌شود. با صرفه بودن احداث این پروژه را در اولویت قرار می‌دهد. نفویت رابطه کشورهای همسایه ایران. نضج مبادلات اقتصادی اگر. توسعه روابط ایران با کشور چین و هند و از دیگر دلایل انجام این طرح مهم بشمار می‌روند.

نقش سیلوی ذخیره سازی گندم زاهدان

سیلوی ذخیره سازی گندم زاهدان که هم اکنون مراحل تکمیل خود را طی میکند می‌تواند دارای دو نقش ویژه در اقتصاد بازار گندم و غلات باشد. بدون شک نیاز مبرم منطقه سیستان و بلوچستان به ایجاد ظرفیت و تمهید امکان ذخیره سازی احتیاطی دلیل اصلی احداث این پروژه است. اما در چارچوب فرامنطقه‌ای می‌تواند ایفاگر نقش مهمتری باشد.

الف: در چارچوب وظایف منطقه‌ای:

- ۱ - ایفای نقش سیلوی مادر در توزیع عملیات ورودی و خروجی گندم و آرد.
- ۲ - تنظیم ورودی و خروجی و بازار عرضه و تقاضا. امکان خدمات آرد سازی و رفع نیاز به استانهای دیگر
- ۳ - ایجاد ذخیره احتیاطی
- ۴ - امکان ایجاد اختلاط انواع گندم داخلی و خارجی

ب: در چارچوب وظایف فرا منطقه‌ای:

- ۱ - نقش ترانزیت این سیلو در تنظیم برنامه حمل و نقل کشورهای آسیایی و آسیای میانه برای صادرات محصولات غلات به اروپا
- ۲ نقش تنظیم تخلیه بار دربندر چابهار و کاهش دموراژ
- ۳ ایجاد زمینه بالقوه صادرات غلات

وظایف منطقه‌ای سیلوی زاهدان

در سال ۱۳۷۲ مقدار ۲۵۴۰۰۰ تن گندم از بندر چابهار وارد کشور شده است. متوسط معطلی کشتی در این بندر در سال ۱۳۷۲ بیش از ۲۶ روز بوده است. اگر بر اساس گزارش سازمان غله کشور در سال ۱۳۷۰، میزان پرداختی دموراژ بابت هر تن در سال ۷۲ نیز ۸/۵ دلار باشد، بنابراین حداقل می‌بایستی در سال ۱۳۷۲ در این بندر ۲۱۵۹۰۰۰ دلار بابت معطلی کشتی خسارت پرداخت شده باشد از دلایل پرداخت دموراژ می‌توان به عوامل ذیل اشاره نمود:

۱ - محدودیت اسکله بارگیری

۲ - محدودیت امکانات تخلیه

۳ - محدودیت امکان حمل و نقل متناسب با تخلیه

۴ - کمبود ظرفیت ذخیره سازی بویژه در بندرگاه

بنابراین سیلوی زاهدان می‌تواند بخشی از بار انباشت در بندر را سبک سازد.

در چارچوب وظیفه منطقه‌ای سیلوی زاهدان ذکر نکات ذیل ضروری است.

- بیش از ۵۵ درصد سهمیه فروش غله متعلق به شهرستان زاهدان و زابل است. که این سیلو

می‌تواند نقش اصلی تأمین کننده آنها را داشته باشد.

- بیش از ۴۶٪ خرید گندم در سال ۱۳۷۱ متعلق به دو شهرستان فوق الذکر است.

- صد درصد واردات گندم وارد سیلو و انبار فعلی زاهدان شده‌اند (ظرفیت سیلو و انبار به ترتیب

۵ و ۲۰ هزار تن می‌باشند)

- بیش از ۴۸ درصد جمعیت در دو شهرستان زاهدان و زابل قرار دارند.

ضرورت‌های استراتژیک^(۱):

- لزوم فعالیت یابی به عنوان استراتژی خروج از بحران در استان و فعالیتهای غیر قانونی در

استان بجای مکان‌یابی اقتصادی

- جذب سرمایه‌های گردان

- توسعه بخش بازرگانی به عنوان نیروی محرکه دگرگونی اقتصادی اجتماعی منطقه، از طریق

ایجاد و تقویت تأسیسات بندری و با توجه به سابقه تاریخی، بخش بازرگانی به عنوان محور توسعه

۱ - براساس مطالعات توسعه محور سیستان و بلوچستان جلد اول: کلیات استراتژی و خلاصه مطالعات معاونت امور مناطق - دفتر برنامه‌ریزی منطقه‌ای سازمان برنامه و بودجه ۱۳۶۷

استان معرفی شده است. (بخش پیشتاز)

- ایجاد مناطق تجارت ویژه در چابهار و میرجاوه به منظور تدارک و تأمین سریع فرصتهای اشتغال سالم و پیوند اقتصادی استان با اقتصاد ملی ، استفاده از موقعیت ویژه بندر چابهار و مشارکت در تقسیم کار ملی.

- افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر چابهار از ۱/۳ میلیون تن فعلی به ۴-۵ میلیون تن در افق

سال ۱۳۸۱

- توسعه شهر ایرانشهر به عنوان کانون اول و سطح یک توسعه صنعتی شهرهای زاهدان و چابهار به عنوان سطح ۲ توسعه صنعتی ، همچنین زابل و خاش سطح ۳ توسعه صنعتی خواهند بود . و ضرورتهای استراتژیک فوق الذکر در چارچوب مطالعات محور شرق کشور جزء مصوبات قانونی هیئت دولت به شماره ۱۲/۴۹۴۲ ت ۹۱۹ / م ن مورخ ۱۳۶۷/۱۲/۲۴ می باشند .

مطالعات محور شرق و نیز پیش بینی برنامه پنجساله دوم گویای واقعیتهای ذیل برای آینده این استان می باشند . مقدار خرید دولتی از حدود ۲۰۰۰۰۰ تن فعلی به ۱۶۰۰۰۰۰ تن افزایش خواهد یافت . نرخ رشد مصرف از سال ۱۳۶۳ لغایت ۱۳۷۱ ، ۱۱/۷ درصد بوده است . پیش بینی می شود میزان مصرف ۲۰۰ هزار تن فعلی در افق ۱۳۸۱ (براساس مطالعات محور شرق) به بیش از ۶۰۰۰۰۰۰ تن برسد . افزایش این مقدار علیرغم امکان توقف نرخ رشد فعلی ، بخاطر پیش بینی توسعه جمعیت استان بر اساس ضرورت استراتژیک فعالیت بایستی دور از واقعیت نخواهد بود .

توزیع فعالیتها و جمعیت در فضای کالبدی شهرستان زاهدان و زابل گویای این واقعیت است که سهم ۵۰ درصد عملیات ورودی و خروجی گندم و آرد در این منطقه و بر روش سیلوی زاهدان خواهد بود .

وظایف فرامنطقه ای زاهدان :

اشتقاق پاکستان به استفاده از خطوط راه آهن ایران با اتصال خط راه آهن زاهدان - کرمان عملی می شود . سازمان اسکاپ نیز توصیه نموده که این خط متصل شود تا کشورهای آسیایی از طریق خط آهن به اروپا دست یابند . در این صورت چنانچه سیلوی زاهدان به راه آهن متصل شود می تواند نقش بسیار مهمی را در تنظیم برنامه حمل و نقل واردات ، صادرات و ترانزیت داشته باشند .

شقوق برنامه واردات و صادرات در چارچوب وظایف منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای

الف - واردات از (و یا صادرات به) بندر کراچی پاکستان

ب - واردات و صادرات از ، و به بندر عباس

ج - واردات و صادرات از ، و به چابهار

با توجه به برنامه مصوب مطالعات محور شرق و دیدگاه غالب فعالیت‌یابی در استان و ضرورت‌های دیگر که ذکر آن رفت ، در آینده (لااقل در افق ۱۵ ساله) استان سیستان و بلوچستان یک استان واردکننده خواهد بود خواه از گندم خارجی و یا از گندم داخلی ، می‌بایستی کمبود خود را جبران نماید . بیش از ۵۰ درصد بار عملیات در ناحیه شهرستانهای زاهدان و زابل خواهد بود همچنین اگر کشت گندم توسعه یابد باز بیش از ۵۰٪ تولید در این دو ناحیه متمرکز خواهد بود .

و وجود این شرایط اهمیت اتکا به ظرفیت ذخیره‌سازی و بهره‌برداری در این ناحیه را گوشزد و لزوم تسهیلات ارتباطی چون خط آهن در سیلوی زاهدان را تصریح می‌نماید.

الف - در شرایطی که هنوز خط آهن چابهار - کرمان احداث نشده برای احتراز از هزینه‌های دموارژ هزینه‌های حمل و نقل زیاد با کامیون و مواجه با کمبودهای فعلی می‌توان از طریق بندر کراچی به صورت ترانزیت بخشی از گندم مورد نیاز کشور و استان را از آنجا وارد سیلوی زاهدان نمود. در شرایط فرامنطقه‌ای نیز پاکستان علیرغم عدم اتصال خط آهن کرمان زاهدان می‌تواند برنامه فعالی خود را با استفاده از سیلوی زاهدان توسعه و تنظیم نماید.

ب - با اتصال خط آهن بافق - بندر عباس و کرمان - زاهدان ، کشورهای آسیای میانه و غیره می‌توانند از سیلوی زاهدان برای تنظیم و توسعه برنامه صادرات و واردات خود استفاده نمایند. واردات مورد نیاز داخلی نیز از طریق بندر عباس برای کشور بویژه استانهای سیستان و بلوچستان و جنوب خراسان وارد می‌شوند. و در صورت گسترش و پادار کردن تولید انبوه داخلی می‌توان از این طریق به صادرات پرداخت.

ج - در صورت اتکاء به واردات از طریق چابهار توسط کامیون و تخلیه در سیلوی زاهدان . با اتصال خط آهن کرمان - زاهدان بارگیری مجدد توسط کامیون حذف و از راه آهن برای صدور به استانهای متصل به خط آهن استفاده خواهد شد .

شقوق سه گانه فوق همه گویای ضرورت اتصال خط آهن (به طول ۶ کیلومتر) زاهدان به سیلوی

در دست تکمیل فعلی می‌باشد. عدم ضرورت اتصال خط آهن سیلوی ذخیره سازی گندم به منزله محرومیت از بهره‌مندی وظایف منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای سیلو می‌باشد. در حال حاضر نرخ تن کیلومتر حمل گندم توسط راه آهن ۲۰ ریال^(۱) و توسط کامیون در فواصل نزدیک ۵۰ ریال می‌باشد. برای تعریف هر چه بهتر ارزش اقتصادی و صرفه‌جویی مقیاس استفاده از امکانات حمل و نقل راه آهن در سیلوی زاهدان در اینجا تنها بخشی از منافع عایدی دولت که قابل محاسبه می‌باشد. برآورد می‌شوند.

محاسبه بعضی از عواید اتصال سیلوی زاهدان به خط آهن

الف - اگر بصورت ترانزیت گندم از کراچی وارد شود در چارچوب برنامه اکو اولاً حداقل حق ترانزیت اخذ می‌شود. ثانیاً هزینه‌های دموراژ چابهار حذف و ثالثاً از کراچی تا سیلوی زاهدان تماماً از خطوط راه آهن استفاده می‌شود. علی‌رغم احتمال خودکفایی درگندم در پایان برنامه دوم. خودکفایی واردات غلات دیگر عملی نخواهد شد.

در اینجا فرض می‌نماییم از این مسیر سالانه ۲۰۰ هزار تن به مدت ۲۰ سال گندم و غلات دیگر وارد شود. (این میزان می‌تواند تنها نیاز گندم استان را در سال پایه ۱۳۷۳ تامین نماید). بعد از این مدت می‌توان برنامه صادرات را پیش بینی نمود در هر حال موضوع مبادله (خواه واردات و خواه صادرات) بهیچوجه منتفی نخواهد بود. اگر صرفه جویی ناشی از حذف دموراژ در بندر چابهار را برابر با حق ترانزیت و دموراژ اندک در بندر کراچی در نظر بگیریم بنابراین می‌بایستی صرفه‌جویی ناشی از راه آهن از کراچی تا زاهدان را به عنوان منافع اتصال سیلوی زاهدان قلمداد نماییم. اگر حداقل مابه‌التفاوت نرخ حمل و نقل راه آهن با کامیون را فقط از مرز میرجاوه به زاهدان به عنوان آثار مثبت وجود سیلو در نظر بگیریم بنابراین در طول ۲۰ سال در طول ۹۶ کیلومتر بابت هر تن کیلو بجای پرداخت ۵ ریال به نرخ جاری فقط ۲۰ ریال پرداخت خواهد شد.

ریال صرفه جویی هر تن کیلومتر $۳۰ * ۹۶ = ۲۸۸۰$

کل صرفه جویی در یک سال $۲۸۸۰ * ۲۰۰۰۰۰ = ۵۷۶۰۰۰۰۰$

صرفه جویی در بیست سال $۵۷۶۰۰۰۰۰ * ۲۰ = ۱۱۵۲۰۰۰۰۰$ میلیون ریال

علیهذا این امکان وجود دارد که گندم وارداتی وارد سیلوی زاهدان نشود (و یا نیازی به ورود آن به سیلو نباشد) اما با توجه به کمبود عرضه در برابر تقاضا می‌بایستی این مقدار از استانهای همجوار

۱ - بر اساس نرخ مورد عمل راه آهن جمهوری اسلامی در سال ۱۳۷۲

وارد شود. در صورت اتصال خط آهن کرمان - زاهدان گندم می‌تواند از استانهای دارای مازاد چون مازندران و یا از بنادر عباس و امام خمینی (ره) وارد شود.

بنابر آمار دریافتی از موسسات حمل و نقل استان سیستان و بلوچستان نرخ حمل گندم و آرد از بعضی مبادی به مقاصد در سال ۱۳۷۲ به صورت ذیل است.

جدول شماره ۱ - نرخ حمل و نقل یک تن گندم و آرد بین مبادی و مقاصد مختلف توسط کامیون

از مبدأ	به مقصد	زاهدان	نصرت آباد	میرجاوه	زابل	چابهار
زاهدان	۳۰۰۰	۶۵۵۵	۵۹۷۰	۱۱۱۰۰	۱۳۶۷۱	
نصرت آباد	۶۰۰۰	۳۰۰۰	۹۰۰۰	۱۴۰۰۰	۱۷۰۰۰	
میرجاوه	۵۵۰۰	۹۰۰۰	۳۰۰۰	۱۴۰۰۰	۱۵۰۰۰	
زابل	۹۰۰۰	۱۴۰۰۰	۱۲۵۰۰	۳۰۰۰	۲۵۰۰۰	
چابهار	۱۲۰۰۰	۱۸۰۰۰	۱۷۵۰۰	۲۵۰۰۰	۳۰۰۰	

ب - ارقام حمل و نقل بین شهری در سال ۱۳۷۲ بر اساس جدول شماره ۱ حداقل ۳۰۰۰ ریال است بنابراین حتی اگر ملاک را بجای ۹۶ کیلومتر ۶ کیلومتر در نظر بگیریم با حمل گندم (و سایر غلات) از ایستگاه تخلیه راه آهن تا سیلو می‌بایستی ۳۰۰۰ ریال بابت هر تن به کامیون اجرت پرداخت شود. (۱) در صورتی که راه آهن تنها با هزینه ۲۰ ریال هر تن را به محل سیلو حمل خواهد نمود. بعلاوه پس از ورود گندم به ایستگاه نهایی راه آهن می‌بایستی هزینه تخلیه و بارگیری مجدد پرداخت نمود. بنابر آمار متخذه از سازمان غله مجموع دستمزد بارگیری و تخلیه هر کیسه گندم به کامیون در انبار در نزدیکترین محل یعنی سیلوی کرمان در سال ۱۳۷۱، ۸۲۰ ریال بوده است. اگر متوسط موزون این رقم در زاهدان ۱۰۰۰ ریال باشد و حداقل ۱۰ درصد آن را بابت تخلیه و بارگیری گندم فله در آنجا محاسبه نمائیم و بنابراین بابت هر تن تخلیه و بارگیری مضاعف (در صورت عدم اتصال راه آهن به سیلو) می‌بایستی در سال هزینه نمائیم بنابراین :

$$۱۰۰ * ۲۰۰۰۰۰۰ = ۲۰ \quad \text{یک سال : میلیون ریال}$$

$$۲۰۰۰۰۰۰۰ * ۲۰ = ۴۰۰ \quad \text{۲۰ سال : میلیون ریال}$$

ج - امکان استفاده از شبکه راه آهن موجود در مسیر میرجاوه تا مرز استان کرمان در حال حاضر حداقل ۳۰۰۰ تن گندم در مسیر میرجاوه و زاهدان خرید و فروش می‌شود. (سال ۱۳۷۲ خرید ۹۳۱

۱- هزینه‌های تخلیه و بارگیری راه آهن و کامیون یکسان فرض شده و بنابراین در اینجا تاثیری در محاسبه نخواهد داشت.

تن و فروش حداقل ۱۴۰۰ تن بوده است.) با اتصال خط آهن کرمان - زاهدان این رقم بایستی به بیش از دو برابر افزایش یابد. بدون وجود خط آهن سیلو. این نقل و انتقال می بایستی توسط کامیون انجام پذیرد. بنابراین طبق جدول شماره ۱ در صورت استفاده از راه آهن.

ریال هر تن (راه آهن) $1920 = 20 * 96$ کیلومتر

ریال صرفه جوئی در هر تن $4050 = 1920 - 5970$

ریال در سال $24300000 = 4050 * 6000$

ریال صرفه جوئی در ۲۰ سال $48600000 = 24300000 * 20$

د - با توجه به ضعف آمار و اطلاعات موجود امکان محاسبه کلیه عواید پروژه ۶ کیلومتر خط آهن زاهدان به سیلوی ذخیره سازی جدید وجود ندارد. بویژه آثار و عواید اقتصادی این پروژه در بهره وری از نقش مهم فرامنطقه ای این سیلو که در صورت محاسبه آن صرفه جویی در قالب وظایف منطقه ای در برابر آن بسیار ناچیز خواهد بود. بنابراین به موارد ۳ گانه فوق الذکر، که با رعایت اختصار واقعاً در حد بسیار نازلی محاسبه شده اند، اکتفا می گردد.

محاسبه دوره بازگشت سرمایه گذاری با استفاده از روش برگشت سرمایه:

جدول شماره ۲ حاوی محاسبه این روش برای مخارج و عواید پروژه راه آهن ۶ کیلومتری سیلوی زاهدان می باشد. هزینه احداث یک کیلومتر راه آهن در سیستان و بلوچستان حدود ۲۰۰ - ۱۵۰ میلیون ریال تخمین زده می شود. بنابراین هزینه ۶ کیلومتر در طول حداکثر ۶ ماه برابر با ۱۲۰۰ - ۱۰۰۰ میلیون ریال تخمین زده می شود. (۱)

عواید سه گانه ردیفهای الف و ب و ج مجموعاً در ستون دوم درج شده اند. طول عمر پروژه سیلو حداقل ۶۰ سال و طول عمر پروژه راه آهن حداقل ۱۰۰ سال تخمین زده می شود.

عواید پروژه فقط برای ۲۰ سال محاسبه شده اند. همین امر دلیلی واضح بر رعایت حداقل برای تیری از گزافه گویی بوده است. عواید پروژه از سال اول بهره برداری شروع می شوند. نکته بسیار مهم مراعات شده عدم رشد عملیات در شق اول و دوم است. شق دوم در ستون چهارم تا ششم مربوط به موقعیتی می شود که تنها قائل به وظائف محدود در فضای زاهدان تا میرجاوه شده است همانگونه که نتایج جدول نشان می دهد. در شق اول مجموعه سرمایه خرج شده برای احداث پروژه تنها پس از ۲

۱ - براساس محاسبه قیمت های سال ۱۳۷۲

سال از ناحیه صرفه جویی عاید شده ترمیم و برگشت داده می شوند. حال در صورتی که در طول ۲۰ سال مورد نظر (فرض محال) پروژه خط آهن کرمان - زاهدان احداث نشود، در شق دوم پروژه پس از ۳۷ سال مجموع سرمایه گذاری انجام شده را عودت خواهد داد.

بنابراین مشاهده می شود در چهارچوب نقشه بسته و محدود پروژه نیز احداث خط آهن سیلو در کمتر از یک سوم ($\frac{1}{3}$) عمر خود از محل صرفه جویی های حمل و نقل هزینه خود را جبران خواهد بود.

مجدداً یادآوری این نکته ضروری است که این ارقام تنها یک برآورد حداقل از عواید این پروژه

جدول شماره ۲ - محاسبه دوره بازگشت سرمایه گذاری

کوچک می باشند.

شق اول عنوان	مجموع عواید سه گانه مبلغ	سرمایه گذاری برگشت نشده در پایان سال	شق دوم عنوان	مجموع عواید رده ب ب ر ج	سرمایه گذاری برگشت نشده در پایان سال	دنباله شق دوم عنوان	مجموع عواید برگشت شده در پایان سال	سرمایه گذاری
۰ سال	۱۷۰۰	-۱۷۰۰	۰ سال	۱۷۰۰	-۱۷۰۰	سال ۲۴	۲۴/۳	۹۹/۵
۱	۶۱۳/۲۸	-۵۸۶/۷۲	۱	۲۴/۳	-۱۱۵۵/۷	۲۵	۲۴/۳	-۴۸/۲
۲	۶۱۳/۲۸	+۲۶/۵۶	۲	۲۴/۳	-۱۱۱۱/۴	۲۶	۲۴/۳	-۳/۹
۳	۶۱۳/۲۸	+۶۳۹/۸۴	۳	۲۴/۳	-۱۰۶۷/۱	۲۷	۲۴/۳	+۴۰/۴
۴	۶۱۳/۲۸	+۱۵۵۳/۱۲	۴	۲۴/۳	-۱۰۲۲/۸	۲۸	۲۴/۳	+۸۴/۸
۵	۶۱۳/۲۸	+۱۸۶۶/۲	۵	۲۴/۳	-۹۷۸/۵	۲۹	۲۴/۳	+۱۲۹
۶	۶۱۳/۲۸	+۲۲۷۹/۶۸	۶	۲۴/۳	-۹۳۲/۲	۳۰	۲۴/۳	+۱۷۳/۳
۷	۶۱۳/۲۸	+۳۰۹۲/۹۶	۷	۲۴/۳	-۸۸۹/۹	۳۱		
۸	۶۱۳/۲۸	+۳۷۰۶/۱۲۴	۸	۲۴/۳	-۸۴۵/۶	..		
۹	۶۱۳/۲۸	+۴۳۱۹/۵۲	۹	۲۴/۳	-۸۰۱/۳	..		
۱۰	۶۱۳/۲۸	+۴۹۳۲/۸	۱۰	۲۴/۳	-۷۵۷			
۱۱	۶۱۳/۲۸	+۵۵۴۶/۰۸	۱۱	۲۴/۳	-۷۱۲/۷			
۱۲	۶۱۳/۲۸	+۶۱۵۹/۳۶	۱۲	۲۴/۳	-۶۶۸/۴			
۱۳	۶۱۳/۲۸	+۶۷۷۲/۶۴	۱۳	۲۴/۳	-۶۲۴/۱			
۱۴	۶۱۳/۲۸	+۷۳۸۵/۹۲	۱۴	۲۴/۳	-۵۷۹/۸			
۱۵	۶۱۳/۲۸	+۷۹۹۹/۲	۱۵	۲۴/۳	-۵۳۵/۵			
۱۶	۶۱۳/۲۸	+۸۶۱۲/۲۸	۱۶	۲۴/۳	-۴۹۱/۲			
۱۷	۶۱۳/۲۸	+۹۲۲۵/۷۶	۱۷	۲۴/۳	-۴۰۲/۶			
۱۸	۶۱۳/۲۸	+۹۸۳۹/۰۲	۱۸	۲۴/۳	-۳۰۲/۶			
۱۹	۶۱۳/۲۸	+۱۰۴۴/۳۲	۱۹	۲۴/۳	-۳۵۸/۳			
۲۰	۶۱۳/۲۸	+۱۱۰۶۵/۶	۲۰	۲۴/۳	-۳۱۴			
۲۱			۲۱	۲۴/۳	-۲۶۹/۷			
۲۲			۲۲	۲۴/۳	-۲۲۵/۵			
۲۳			۲۳	۲۴/۳	-۱۸۱/۱			

* عواید بند ج در شق اول برابر با ۱۷/۲۸ میلیون ریال در سال در نظر گرفته شده اند به عبارت

دیگر (ریال ۲۸۸۰ = ۳ × ۹۶ و میلیون ریال ۱۷/۲۸ = ۶۰۰ × ۲۸۸)

نتیجه گیری کلی :

مطالعات محور شرق نقش تجاری ویژه‌ای را برای استان سیستان و بلوچستان به عنوان محور توسعه در کنار فعالیت‌های مهمی چون شیلات در نظر گرفته است. پیاده شدن اهداف طرحهای بزرگ آسایش سرزمین چون مطالعات محور شرق به منزله باز شدن افق‌های توسعه پایدار در منطقه خواهد بود. با توجه به طرحهای عظیم آبی و خاکی کشور بویژه طرحهای آبخیزداری و آبخوان داری و ایجاد سدهای آبی افق تحقیق ترکیب سه گانه « فعالیت انسان و موضوع فعالیت » در کنار نقش تجارت ویژه شیلات عملی تر خواهد شد. فضای کالبدی استان در آینده فضای توسعه یافته‌ای است که بیش از پیش نیاز به تسهیلات حمل و نقل و بازرگانی چون راه آهن و پروژه‌های ذخیره سازی به منظور تنظیم ورودی و خروجی و ترانزیت کالاهای داخلی و خارجی، خواهد داشت بدیهی است تنظیم سه گانه همین توسعه پایدار منطقه خواهد بود. در این راستا اعضای پروژه ذخیره سازی گندم زاهدان به خط آهن سراسری نقش فرامنطقه‌ای این پروژه را در اقتصاد غلات استان مزبور کشور و متبلور خواهد کرد و سالانه منافع بسیار زیادی را عاید مملکت خواهد نمود.

منابع و مآخذ :

- ۱ - سازمان برنامه و بودجه استان سیستان و بلوچستان - دو شاخص‌های وضع موجود و برنامه توسعه اقتصادی اجتماعی و فرهنگی استان سیستان و بلوچستان ۷۷ - ۱۳۷۳ آذر ماه ۱۳۷۱
- ۲ - دفتر برنامه ریزی منطقه‌ای سازمان برنامه و بودجه « مطالعات توسعه محور شرق سیستان و بلوچستان جلد اول : کلیه استراتژی و خلاصه مطالعات معاونت امور مناطق - ۱۳۶۷
- ۳ - مآخذ آمار و اطلاعات از اداره کل غله استان سیستان و بلوچستان و راه آهن جمهوری اسلامی ایران
- ۴ - مرکز آمار ایران - سالنامه آماری ۱۳۷۱
- ۵ - سازمان برنامه و بودجه استان سیستان و بلوچستان «آمارنامه استان سیستان و بلوچستان سال ۱۳۷۱