

یک تادوسوم کشتشی که مشهده به سمت غرب داشته، در شرق جبران شود؛ اما این موضوع دسترسی‌های ترافیکی شهر را به هم می‌ریزد. قاعدتاً پایانه‌های مسافربری که داریم، باید متناسب با این فضا تقسیم شوند. حتی ایجاد تک‌ترایستگاهی قطارهای بین‌شهری را هم باید از الان در طراحی شهری ببینیم؛ یعنی الان دسترسی مسافرت ریلی به کرانه‌شمالی مثل گلستان و مازندران داریم که باید از حاشیه‌های محدوده س‌راه فرجوسی شکل بگیرد.

کلیدری تصریح می‌کند: متنعم شدن از فضای پیمان‌های شانگهای و اوراسیا جز با کانون قرار گرفتن مشهد(رضاع) به عنوان تقاطع راهبردی این کریدورها میسر نمی‌شود. این لاجرم است. هم نقشه‌های ژئوپلیتیک گذشته این را تأیید می‌کند وهم نقشه‌های ژئواکونومی. تقاطع راهبردی شمال به جنوب و شرق به غرب جاده ابریشم یعنی جاده‌ای که در دوره اشکانیان تثبیت می‌شود، در محدوده توس است وبعد شاهدیم به صورت متوازن ریباطها و کاروانسراها به شکل خورشیدی دور این کانون پخش سستند. اگر قرار است حاکمیت از این سه پیمان اقتصادی مهم در منطقه متنعم شود و کنشگری مؤثر و فعال داشته باشد، باید ابرپروژه ایجاد بندر خشک با تمام اجزا و ملزوماتش را در مشهد جدی بگیرد و این مهم جز در محدوده شرق و جنوب‌شرق مشهد میسر نیست.

وی عنوان می‌کند: همه فراتحلیل‌های اندیشکده‌های مطالعات استراتژیک ادعا دارند علت‌العلل اشغال افغانستان توسط آمریکایی‌ها جلوگیری ازتحقق این امر در کرانه شمال شرقی ایران بوده‌است. این بندر خشک باید در میان مدت پنج‌ساله ایجادشودومکانش هم باید در جنوب‌شرق مشهد یعنی کرانه جاده فریمان تا جاده سرخس باشد. این یک طرح پیشران توسعه است؛ چراکه کارگر و نیروی خدماتی نیاز دارد و اطراف آنجا بازارچه‌های متنوع در صنایع مختلف شکل می‌گیرد.

■ **بندر خشک، تسهیلگر اقتصاد زیارت است**

مدیر اجلاس شهرداران شانگهای در پاسخ به این پرسش که ایجاد بندر خشک در این منطقه چه تأثیری بر اقتصاد زیارت خواهدداشت، بیان می‌کند: این موضوع، تسهیلگر اقتصاد زیارت خواهد بود. حدود ۲۰۰ سال است اقتصاد زیارت در محدوده فلات ایران محدود شده‌در حالی که حوزه‌توس یک حوزه‌ترانزیتی در جاده ابریشم بوده و همین موضوع سبب گسترش زبان فارسی در خاور دور و ترویج تشیع در آن محدوده حتی در تایلند و هندوستان شده‌است.

■ **توسعه به شرق مشهد، منفعت راهبردی کشور است**
کلیدری با تأکید بر اینکه توسعه به شرق مشهد روشی برای پرداختن به حاشیه مشهد نیست، آن را منفعت راهبردی کشور برمی‌شمارد و می‌گوید: اگر حاکمیت بخواهد شبکه‌ها را به هم وصل کند، شانگهای و اوراسیا را به خودش گره بزند، فقط با نگاه راهبردی به کرانه شرقی مشهد میسر است. سرخس و مکران هر کدام به تنهایی نمی‌توانند این مهم را محقق کنند. این امر راهبردی-تمدنی نیازمند یک لولاست؛ لولایی که سابقه تاریخی آن به خوبی نشان داده به شکل تاریخ‌ساز در این مقوله نقش آفرینی داشته است. بی‌شک این لول، مشهد(رضا(ع) است و بهترین نقطه این سرمایه‌گذاری راهبردی در جنوب‌شرقی این کلانشهر است که قطعاً این امر جز با اراده عالی نظام، همت مدیران عالی استان و مشهد(رضا(ع) محقق نمی‌شود. او اذعان می‌کند: البته فرایندهای واقع شده در «جنگ کریدورها» به‌طور مثال، حمله‌مبتنی بر حفظ‌بازا سوی رژیم صهیونیستی به باریکه غزه و مردم مظلوم و دلاور آن که در همین چارچوب است؛ نشان داده مسئولان عالی کشور، استان ومشهد(رضا(ع) فرصت زیادی برای تجمع اراده واعمال همت خود ندارند! توسعه شرقی مشهد مسئله‌ای پیچیده، چندوجهی و مهم است که می‌طلبد برای پیشگیری از تبعات تصمیم‌های نادرست یا بی‌تصمیمی در خصوص آن چاره‌اندیشی‌شود.

چرا توسعه شرقی مشهد امری ملی است و چه طرح‌ها و ملزوماتی برای تحقق آن وجود دارد؟

توسعه مشهد به شرق؛ یک راهبرد ملی



عیدین

به یک استاندارد پروازی در آن فرودگاه نیاز دارد. شهر فرودگاهی را نباید در فرودگاه فعلی بزنیم؛ یعنی برای فرودگاه فعلی باید برنامه دیگری داشته باشیم و از محدوده طرق برای دسترسی خط آهن به انبارگردانی‌های سنگین و ترانزیتی کالاهای شرکت‌های باربری بین‌المللی استفاده کنیم.

کلیدری می‌گوید: این موضوع نیازمند این است که زیرساخت لازم برای پذیرش و استقرار یک حجم بالای دفتر نمایندگی‌های تجاری در حوزه شانگهای، بریکس و اوراسیا در مشهد را داشته باشیم. برای این منظور باید محلی درنظر گرفت. ظرفیت غرب و شمال غرب مشهد اشباع شده و براساس الگوهای اقتصاد زمین، اصلاً مقرون به صرفه نیست. از طرفی این دفتر و سایت پلان‌ها باید در نزدیکی این بندر خشک باشند. برآوردها نشان می‌دهد تا ۱۲ هزار شرکت ترانزیتی از کشورهای حوزه‌های بریکس، شانگهای و اوراسیا کشتش دارند در این محدوده سرمایه‌گذاری انجام دهند و برای این کار دست‌کم به یک دفتر نیاز دارند که دفاترشان باید در همین منطقه شرق باشد.

■ **تاگیدبراهمیت پیوست فرهنگی برای توسعه به شرق**
وی تأکید می‌کند: البته در خصوص توسعه شرقی مشهد با یک مسئله مهم مواجه هستیم و آن اینکه نباید پیوست فرهنگی این نگاه در آن نقطه‌را زیاد ببریم. مبادا این ایده بزرگ را بدون پیوست فرهنگی به شرق شروع کنیم و زندگی مردم محلی را تحت تأثیر منفی قرار دهیمو آسیب‌هایی شبیه آنچه‌در بافت اطراف حرم مطهر رضوی و یا حتی خاک سفید تهران رخ داد، رقم بزنیم؛ چراکه ایجادبندر خشک در شرق مشهد موجب افزایش قیمت‌زمین می‌شودو اگر مباحث فرهنگی را در نظر بگیریم، سبب ایجاد یک لکه توسعه‌نیافته وسط یک منطقه توسعه یافته می‌شود. پس لازم است از الان منطقه‌های تأثیرپذیررا شناسایی و کارهای فرهنگی اجتماعی را آغاز کرد.

دسترسی‌های مسافری، مورد دیگری است که به‌عقیده مسئول امور برندسازی و دیپلماسی شهری شهرداری مشهد باید در ایجاد بندر خشک در شرق مشهد مدنظر قرار گیرد.

او اضافه می‌کند: ما باید بر اساس الگوهای مختلف اقتصادی و مطالعاتی به تشر یا پایانه مسافربری بین‌شهری فکر کنیم؛ یعنی یک پایانه برای شمال غربی به مقصد قوچان، یک پایانه برای جاده جنوب‌شرق به مقصد نیشابور، تربت‌حیدریو کرانه جنوبی و یک پایانه هم برای دسترسی به شمال‌شرق داشته‌باشیم.

این مدرس ارتباطات استراتژیک متذکر می‌شود: باید

بندر خشک؛ الگوی مناسب برای توسعه شرقی مشهد

مسئول امور برندسازی و دیپلماسی شهری شهرداری مشهد نیز در این خصوص معتقد است توسعه به شرق، یک نگاه درهم‌ریخته است از این نظر که عده‌ای از مدیران عالی، مسئله حاشیه شهر برایشان مهم است و می‌خواهند درباره این موضوع میان مدیران عملیاتی تمرکز ایجاد کنند؛ اما با روشی زیبا و آبرومندان! البته بدنه مدیریتی در سطح استان نیز به این علت که مدیران بالادستی در این باره (توسعه به شرق) با هر نیتی مطالبه‌گر هستند، کلیدواژه‌های مدیران بالاسری خود را واگویی می‌کنند.

■ **نگاه به توسعه به شرق نباید از سر استیصال باشد**

امیرمهدی کلیدری می‌گوید: در مجموع هر دو دسته مدیران مذکور، مسئله «توسعه به شرق» را یک فرصت راهبردی نمی‌بینند در حالی که در خصوص توسعه به شرق باید به جای یک نگاه از سر استیصال و تهدید، یک نگاه فرصت‌طلبانه داشته باشند. وقتی نگاه از سر استیصال باشد فقط می‌خواهند مسئله را به هر طریقی حل کنند.

وی در پاسخ به این پرسش که اصولاً توسعه به شرق قرار است کدام مسئله را حل کند، می‌افزاید: ما یک کلان مسئله‌ای داریم که نشان می‌دهد باید شرق مشهد را جدی بگیریم و آن کلان مسئله کریدور ترانزیتی جنوب به شمال یعنی مکران به خراسان (و به سمت خزر) و کریدور ریلی چین به مشهد از افغانستان برای ایجاد بندر خشک است.

■ **ایجاد بندر خشک در جنوب شرقی مشهد چه الزاماتی دارد؟**

مدیر اجلاس شهرداران شانگهای در ادامه به تشریح زیرساخت‌های این بندر خشک می‌پردازد و یادآور می‌شود: وقتی بخواهید در مشهد یعنی در کرانه میان «سرخس و مشهد» یا «فریمان و مشهد» بندر خشک ایجاد کنید، یک اکوسیستمی به وجود می‌آورد که باید مانند مدل کشورهای توسعه‌یافته صنعتی مانند فرانکفورت در آلمان یا نیس در فرانسه، یک کلونی زیرساختی در کنار هم داشته باشید؛ یعنی تمرکز خطوط هوایی، و ریلی و باراندا‌زهای سیندر در مسیر جاده‌ای هم در همین نقطه باشد. به طور مثال در مختصات مشهد، به خصوص شرق آن، اگر قرار است فرودگاه جابه‌جا شود، باید در کرانه فریمان تا سرخس باشد. وقتی این اتفاق بیفتد، باید ظرفیت فرودگاهی، علاوه بر مسافربری سنگین، قابلیت ورود سنگین‌ترین هواپیماهای ترابری را داشته باشد. این موضوع

این دهکده نقطه تلاقی همه مدل‌های حمل و نقلی، برون‌شهری و بین‌المللی اعم از هوایی، زمینی و ریلی بوده و یکی از ظرفیت‌های مهم جبهه شرقی مشهد است که اگر به آن ضریب بدهیم، به عنوان یک ضلع از مثلث مشهد، دوعارون و سرخس بی‌شک یک قطب مهم در ترانزیت محسوب می‌شود.

وی می‌گوید: این ظرفیت اگر در منطقه شرق مشهد ایجاد شود، یک فرصت تاریخی بزرگ در حوالی جاده ابریشم است که کشتش زیادی برای جریان توسعه شهر ایجاد می‌کند. از طرفی دقیقاً در کنار این دهکده، شهرک صنعتی مشهد ۵ با استعداد ۵ هزار هکتار قرار دارد و بزرگ‌ترین شهرک صنعتی شرق کشور است. همه این موارد به معنی تغییر مسیر آهن‌رهای توسعه شهر در مشهد بوده که یک دلیل آن را شاید بتوان محدودیت ظرفیت‌های محیطی غرب مشهد دانست. بنابراین شرق با آن قطب‌های اصلی که در حوزه صنعت، تولیدو تجارت در آن ایجاد می‌شود، برای توسعه آماده خواهد شد. تجمع همه این فرصت‌ها در پهنه شرقی مشهد حضور اقتصادی-اجتماعی منطقه را در سال‌های آینده پررنگ‌تر خواهد کرد.

■ **چه مسائلی قرار است در توسعه شرقی مشهد حل شود؟**

معاون امور عمرانی استانداری خراسان رضوی متذکر می‌شود: از طرفی تازمانی که به پهنه‌های شرقی مشهد نقش‌دهی نشود و یک سری از مراکز مهم به آنجا نروند، همچنان حاشیه خواهد ماند.

خدایی تأکید می‌کند: جریان تحول در حاشیه شرقی مشهد بی‌شک یک امر ناگزیر است و باید برای آن فکر شود تا با عمل انجام شده مواجه نشویم. مسئله حاشیه شهر، زیارت و جریان اقتصادی مشهد که بخش جدی آن در سال‌های آینده به امر ترانزیت گره می‌خورد، باید در شرق این شهر حل شود. توسعه شرق مشهد زمانی که این منطقه را به عنوان یک قطب اقتصادی مطرح کند، موجب افزایش کرامت اهالی خواهد شد.

وی در ادامه عنوان می‌کند: اگر صاحب‌نظران به موضوع توسعه شرقی مشهد آمیشتی‌تر، کلان‌تر و با یک دید

میان‌رشته‌ای از ابعاد اجتماعی، اقتصادی، شهرسازی، سرزمینی و زیست‌محیطی نگاه کنند، آن وقت متوجه می‌شویم این اتفاق حتی اگر در اسناد فرادست هم دیده نشده باشد؛ اما در حال شکل‌گیری است.

معاون امور عمرانی استانداری خراسان رضوی باردیگر تأکید می‌کنند: نکته مهم این است که باید تلاش کنیم این توسعه به شکل آگاهانه، هوشیارانه و به‌ویژه با مشارکت مردم محلی صورت بگیرد.

معصومه مؤمنیان | توسعه نامتوازن مشهد یکی از آن موضوعاتی است که سال‌های گذشته در گفتمان مدیریت شهری مشهد مطرح شده است. برخی کارشناسان و صاحب‌نظران و حتی تصمیم‌سازان در خصوص دال مرکزی این موضوع که مرکزیت کالبدی حرم مطهر رضوی است یا خبر، اختلاف نظر دارند.

■ **مرکزیت حرم مطهر رضوی دلیل اصلی توسعه شرقی مشهد است؟**

معاون امور عمرانی استانداری خراسان رضوی در این باره می‌گوید: گاهی اوقات گفته می‌شود چون کالبد حرم مطهر در یک سمت شهر قرار گرفته و مرکزیت خود را از دست داده است، پس باید شهر را به سمت شرق توسعه دهیم تا این مرکزیت برگردد؛ اما در بحث توسعه شرقی مشهد هیچ‌وقت صرفاً بحث کالبدی حرم مطهر مطرح نبوده؛ بلکه گفته شد در شهر مشهد جریان زیارت نباید به یک گوشه رانده‌شود. البته مرکزیت کالبدی حرم مطهر رضوی هم بر این موضوع تأثیرگذار است و اگر لازم بود هندسه و تناسبات شهر هم نسبت مستقیم‌تری پیدا بکند، باید لحاظ شود.

■ **نسخه جدید طرح آمایش تصویب نشده است**

سند آمایش استان خراسان رضوی در اقق ۱۴۰۴ به صراحت شرق و حاشیه شهر مشهد را جزو قلمروهای نامناسب استقرار جمعیت عنوان کرده است. پس چطور با وجود این موضوع در این سند توسعه که جزو اسناد بالادستی است، باز هم از توسعه شرقی صحبت می‌شود؟ پرسشی که جواد خدایی در پاسخ به آن بیان می‌کند: نسخه جدید طرح آمایش هنوز تصویب نشده و خیلی از بازنگری‌ها در حال انجام است.

■ **غرب مشهد امکان توسعه ندارد**

او در ادامه به ظرفیت‌های سرزمینی و عوامل تأثیرگذار در جهت توسعه شهری می‌پردازد و یادآور می‌شود: توسعه غربی مشهد که طی سال‌ها اتفاق افتاده، ما را به سمت آبخوان کشانده و از حدود دهه ۵۰ که مشهد دشت ممنوعه اعلام می‌شود، ناشی از این بوده که نباید توسعه را خیلی به آن سمت (غرب) ببریم. الان هم نه زمینی برای توسعه در آن سمت باقی مانده و نه سیاستی مبنی بر بارگذاری‌های سنگین در آن قسمت وجود دارد که مهم‌ترین دلایل این موضوع هم بحث آب و فرونشست بوده؛ چراکه بیش‌ترین میزان فرونشست در غرب و شمال غرب مشهد اتفاق افتاده است.

خدایی می‌گوید : شهرک صنعتی مشهد، گلپهار و مناطق پیللاقی همه در سمت غرب مشهد قرار دارند و به مثابه آهن‌رباهایی هستند که جریان توسعه شهر را به سمت خود می‌کشند.

با همه تفاسیر اما پرسش مهم این است که آیا شرق مشهد هم چنین ظرفیتی را دارد که بتواند توسعه جدی پیدا کند؟ معاون عمرانی استانداری خراسان رضوی در پاسخ به این پرسش تصریح می‌کند: ما نمی‌توانیم توسعه شهر را محدود کنیم. اگر به هر حال این اتفاق بیفتد، جریان سیاست‌گذاری کدام سمت را می‌خواهد انتخاب کند؟ غرب که محدودیت‌هایش را برشمرديم و دیگر امکان این موضوع وجود ندارد. شمال مشهد هم محدود به ارتفاعات است و پهنه‌های وسیع زیادی ندارد و در جنوب مشهد هم ارتفاعات را داریم. تنها جبهه‌ای که برایمان فرصت توسعه را فراهم می‌کند، شرق است که جریان طبیعی شیب زمین و فرصت استفاده از پساب هم آنجاست.

■ **شرق مشهد، مهم‌ترین نقطه برای مرکز ثقل جریان ترانزیتی**

خدایی ادامه می‌دهد: بهترین نقطه ما برای مرکز ثقل جریان ترانزیتی استان، جبهه شرقی مشهد است. به همین علت بوده که ۲۰ سال پیش در این منطقه، ایستگاه متهری جانمایی می‌شود و سال گذشته هم به عنوان دهکده لجستیکی مشهد تصویب شد.



بیش از ۱۰/۷ میلیون دلار سرمایه‌گذاری خارجی در خراسان شمالی در حال اجراست
ناصر فخر موحدی معاون هماهنگی امور اقتصادی خراسان شمالی گفت: هشت طرح سرمایه‌گذاری با منشأ خارجی بیش از ۱۰/۷ میلیون دلار در استان در حال اجراست که پیش‌بینی می‌شود برای ۷۵۰ نفر به صورت مستقیم شغل ایجاد کند.



خراسان جنوبی
انصراف ۱۲۳ مادر باردار در خراسان جنوبی از سقط جنین
معاون بهداشتی دانشگاه علوم پزشکی بیرجند گفت: سال گذشته با مشاوره‌ها و ماماها و کادر بهداشتی، ۱۲۳ مادر باردار در خراسان جنوبی از سقط جنین منصرف شدند. به گزارش ایرنا، مجید شایسته در مراسم روز جهانی ماما با شعار «هر ماما یک سفیر جوانی جمعیت» اظهار کرد: ۲۵۰ ماما در سطح پایگاه‌ها و مراکز بهداشت استان به مادران باردار و بانوان خدمات ارائه می‌کنند. وی با تأکید بر اینکه کاهش مرگ و میر مادران باردار از مهم‌ترین رویکردهای حوزه مامایی است، یادآور شد: سال گذشته یک مورد فوت داشتیم که مربوط به بیماری مادر و جنینی نبود. خراسان جنوبی جزو استانی است که پس از اجرای قانون جوانی جمعیت، مولودان آن افزایشی بوده و تاکنون این آمار به ۳۹۵ تولد رسیده است.