

چشم‌انداز توسعه پایدار شرق ایران

چکیده

تحولات بین‌المللی و ژئوپولیتیکی در نیمه دوم قرن هیجدهم موجب شد که شرق ایران بسیاری از استعدادها و ظرفیت‌های تاریخی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی خود را از دست بدهد و تمدن شرقی در معرض انحطاط قرار گیرد. تجزیه اتحاد جماهیر شوروی، و تحولات بین‌المللی و ملی به ویژه در کشورهای ایران و افغانستان فرصت تازه‌ای برای رشد و توسعه این منطقه به وجود آورده است. در دهه اخیر (۱۳۸۴-۱۳۷۵) تعدادی از طرح‌ها و پروژه‌های زیربنایی و مهم توسط دولت ایران در این منطقه اجرا شده که زمینه مناسبی را برای توسعه مبادلات تجاری و اقتصادی و پیشرفت این منطقه فراهم نموده است. مهمترین این طرح‌ها عبارتند از: شبکه‌های راه و راه‌آهن، شبکه‌های انرژی صنعتی، مخابراتی، احداث سد‌های آبی، امنیت مرزها، سرمایه‌گذاری‌های ملی و بین‌المللی و توسعه منابع انسانی که در این مقاله توصیف شده‌اند.

کلید واژه‌ها: شرق ایران، افغانستان، توسعه، تمدن شرقی، امنیت، شبکه‌های راه و راه‌آهن، سرمایه‌گذاری ملی و بین‌المللی.

مقدمه

بررسی ابعاد نظام اجتماعی ایران با توجه به شاخص‌های متعددی که برای سنجش پیشرفت و عقب‌ماندگی در حوزه‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، و فرهنگی جوامع ترسیم شده است، نشان می‌دهد که جامعه ایران با وجود پیشینه تمدنی و استعدادها و منابع غنی به دلایل گوناگون در مقایسه با کشورهای توسعه‌یافته کنونی جامعه‌ای در حال توسعه تلقی می‌گردد. توسعه‌نیافتگی در محدوده جغرافیایی این جامعه در برخی از مناطق

بیشتر از مناطق دیگر است. شرق کشور در دویست سال گذشته از فرآیند توسعه عقب‌مانده است در پی تحولات اخیر ملی و بین‌المللی در فاصله سالهای ۸۴-۱۳۷۵ تعدادی از طرح‌ها و پروژه‌های راهبردی، زیربنایی و امنیتی در این منطقه در حال اجراست و چشم‌انداز امیدوار کننده‌ای برای پوییش و توسعه مجدد و احیای تمدن شرق به وجود آورده است (آزاد ارمکی، ۱۳۷۹).

مسأله (تمدن شرق و انحطاط آن)

تاریخ و مرور گذشته شرق ایران حاکی از عظمت تمدن کهن و شکوه و جلال مردمی است که در آن می‌زیسته‌اند. خراسان بخشی از ایرانشهر قدیم است که در روزگاران پیشین نام آن هم‌تراز نام مشرق زمین بود تا آنجا که مردم بغداد خراسان را آغاز مرز ایران در شرق سرزمین خود می‌نامیدند (شکورزاده، ۱۳۸۱، ۱۴۳). حدود خراسان در تقسیم‌بندی اقلیمی قدیم از ری تا مرزهای هند و چین بود و بخش عظیمی از ماوراء النهر و گرگان را نیز در بر می‌گرفت. به باور برخی از باستان‌شناسان بین‌المللی خراسان مهمترین مرکز تمدن آسیاست که آثار آن هنوز در زیر خاکها نهفته است. سهم خراسان بزرگ در دوران طلایی تمدن اسلامی بالاترین است (جلالی، ۱۳۸۳). خراسان در طول بیش از ۳۰ قرن (سه هزار سال) دروازه‌های شرقی کشور بوده است (مظاهری، ۱۳۷۲، ۹۱۹) و حضور مردمی از اقوام مختلف آسیای مرکزی در خراسان فعلی دلیل بر این مدعاست. تلاقی شاخه‌های متعدد جاده ابریشم در خراسان موجب ظهور شکوفاترین بخش‌های تمدن اسلامی در این منطقه گردیده است (پاپلی‌یزدی، ۱۳۷۵، ۲۴ و ۲۵). در قرن چهارم و پنجم هجری که «عصر زرین فرهنگ ایران» نام گرفته است. آثار علمی و تمدنی خراسان مجموعه بی‌نظیری را ترسیم می‌کند به گونه‌ای که فقط از نیشابور که ربع خراسان به جای مانده از دوره اشکانیان است تا سال ۳۹۰ هجری بیش از دو هزار و ششصد و هشتاد نفر از بزرگان و فرهیختگان برخاسته و نامشان باقی مانده است. اگر از تحلیل قرن‌ها تعطیلی تفکر اجتماعی و زوال اندیشه سیاسی ایرانشهری که منجر به ظهور «حکمرانان نالایق» گردید، بگذریم و حمله اعراب و مغولها به این سرزمین باستانی را در این بررسی لحاظ نکنیم از نیمه دوم قرن هیجدهم میلادی شرق ایران زمین به دلیل تحولات بین‌المللی، منطقه‌ای و موقعیت‌های مرزی و با انقطاعی که بین مبادی و مبانی

اصلی تمدن شرق به وجود آمد و خدش‌های که بر آن کل منسجم وارد گردید بسیاری از استعدادها و ظرفیت‌های تاریخی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی خود را از دست داد و دوران انحطاط تمدن شرقی آغاز شد و «در نتیجه سرزمینی که قرن‌ها پر رفت و آمدترین چهار راه جهان بود تبدیل به بن بست گردید» (همان، ۲۵).

حوادثی که در شمال غرب ایران اتفاق افتاد پیامدهای ناگوار خود را در شرق و شمال شرق این سرزمین گسترانید، چنانکه برخی از صاحب‌نظران شکست ایران از روس‌ها را پایان «سده‌های میانه» جامعه ایرانی و تغییر در مناسبت‌های بین‌المللی آن نامیده‌اند (طباطبائی، ۱۳۸۴، ۱۱). برخی شروع این انقطاع تاریخی را آغاز تاریخ ایران می‌دانند و بر این باورند که «تاریخ معاصر ایران با مسأله گرجستان آغاز می‌شود» چون در پی جنگ‌های بین ایران و روسیه دو عهدنامه «گلستان» و «ترکمانچای» منعقد گردید و به موجب آن گرجستان و تمام منطقه قفقاز تا ساحل ارس جزء متصرفات روسیه گردید. «روس‌ها با تصرف قفقاز مالک یکی از غنی‌ترین ذخایر نفتی جهان شدند» (فتاحی، ۱۳۷۰، ۵).

در پی به قدرت رسیدن روس‌ها در شمال غرب ایران فقط ایروان، گنجه، نخجوان و ... از دامن مام اصلی خود جدا نگشتند که در شمال شرق، خجند، سمرقند، بخارا و ... نیز تصرف شدند و پتک آهنین تحقیر و تبر تقسیم بر ریشه‌ها و مبادی تمدن شرقی فرود آمد و این امر باعث شد که زمینه برای محاصره دویست ساله «هرات باستان» فراهم گردد (وامبری، ۱۳۸۰). مسأله افغانستان و داستان غم‌انگیز هرات در نظر برخی از پژوهشگران علت‌العلل بسیاری از مشکلات و گرفتاری‌های غامض ایران بوده است و هنوز منشأ بسیاری از نابسامانی‌هاست (ابراهیم‌بای سلامی، ۱۳۸۳)، این مسأله یکی از صدها پیامد حوادث گرجستان است زیرا با انعقاد عهدنامه ترکمانچای دولت تزاری روسیه در دربار قاجار نفوذ کرد و سیاستمداران انگلستان را که به طور دائم متوجه حفظ شبه قاره هند از آسیب رقبا بودند بیمناک ساخت. از این پس هرگاه سایه سربازان ایرانی در نزدیکی‌های شبه قاره هند دیده می‌شد، شب‌خی از سربازان روس در نگاه دولتمردان انگلیسی تجسم می‌یافت به خصوص که با انعقاد عهدنامه «فین کنشتاین» و اتحاد فتح‌علیشاه با ناپلئون (فرانسه) متوجه شده بودند که یک رقیب اروپایی به سادگی می‌تواند با دولت ایران علیه انگلستان متحد شود و مزاحم انگلستان در مرزهای هندوستان گردد.

بنابراین سعی کردند که ایران را تا جایی که ممکن است از مرزهای هند دور نگهدارند (همان، ۱۳۷۰، ۵). خراسان و به ویژه ناحیه مرکزی و جنوبی آن به دلیل اینکه بر سر راه هندوستان قرار داشت در گذشته میدان رقابت بین نمایندگان روسیه و انگلیس بود (هیل، ۱۳۷۸، ۱۰۲) و در پی آن مسأله افغانستان در سرلوحه امور برای حفظ مستعمرات هند قرار گرفت. انگلیسی‌ها که پیشرفته‌ترین نیروی دریایی قرن نوزدهم را در اختیار داشتند، مطمئن بودند که هیچ دولتی توانایی آن را ندارد که از طریق دریا به مستعمرات آنها هجوم آورد و تنها راهی که برای رخنه به هندوستان باقی می‌ماند معابر معروف افغانستان بود و از همین معابر بود که سلطان محمود غزنوی، امیر تیمور، بابر گورکانی و نادر شاه افشار به هند تاخته بودند. بزرگترین خطر برای آنها اتحاد ایرانیان و افغانیان و معاضدت آن دو با اقوام مسلمان و آریایی شمال هندوستان بود. لذا با هر شیوه‌ای می‌باید از وحدت و همبستگی این ملتها جلوگیری می‌شد و حوادث دیگر نیز به وجود می‌آمد تا استیلای دولت انگلستان و کمپانی هند شرقی به قیمت برهم خوردن صلح و آرامش در آسیا تداوم یابد (فتاحی، ۱۳۷۰، ۳۳ - ۱۵). گسترش راه‌های ابریشم آبی و متروک شدن عملی راه‌های ابریشم در خشکی و به خصوص با حوادثی که در جنگ‌های ایران و افغانستان پدید آمد به ویژه اقدامات دوره فتح‌علی‌شاه قاجار روابط ایران و افغانستان به مدت دو قرن به سردی گرایید و یک انسداد طولانی و قطع رابطه بین‌المللی در زندگی واقعی مردم این سامان روی داد. تولید و تجارت و خدمات متقابل آنها تحت‌الشعاع قرار گرفت به گونه‌ای که تا سال ۱۳۸۳ علیرغم همه پیشرفتهای تکنیکی و استفاده از وسایل جدید حتی یک راه مواصلاتی مناسب بین این مراکز مهم تولیدی و تجاری قدیم وجود نداشت و سرزمینی که «راه ابریشم» آن از چین تا سرحدات اروپا منزل به منزل آبادی می‌آفرید، به صورت جزایری پُر از فقر و نابسامانی در آمد. بیش از ۹۲۷ کیلومتر مرز ایران با افغانستان در طول دویست سال اخیر با محدودیت شدید مواجه گردیده و هیچ فعالیت اقتصادی و تجاری عمده‌ای در آن وجود نداشته است و بیش از ۱۵۰۰ کیلومتر مرز با آسیای میانه در زمانه تسلط روسها و اتحاد جماهیر شوروی به ویژه بعد از انقلاب بلشویکی و کمونیستی ۱۹۱۷ مسدود و غیر قابل نفوذ باقی مانده و نتایج آن عقب‌ماندگی و فقر در دو سوی این مرزهای آهنین بوده است. با توجه به شاخص‌های توسعه و توسعه نیافتگی که در مقایسه کنونی ملتها به کار می‌رود در این سرزمین شهرهای آباد دیروز،

شهرهای ویران و فقیر امروز قرار دارند (ابراهیمبای سلامی، ۱۳۱۳). از نظر امکانات زیربنایی و ساخت راه‌ها و شبکه‌های ارتباطی ضعیف و عقب مانده‌اند و سرمایه‌گذاری در آنها کاهش یافته، بیکاری و مهاجر فرستی آنها رو به تزاید است و بحران‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی به شدت آنها را تهدید می‌کند و در تطبیق با موازنه‌های اقتصاد جدید در عرصه بین‌المللی به شدت آسیب‌پذیر و دچار مشکل هستند.

مبانی نظری

توسعه و توسعه نیافتگی را با توجه به عوامل درونی و بیرونی جوامع می‌توان تحلیل کرد، همان‌گونه که ذکر گردید در یک رویداد تاریخی تحول بین‌المللی به ویژه به قدرت رسیدن روس‌ها و دسایس انگلیسی‌ها در اضمحلال تمدن شرقی و عقب‌ماندگی مردم این سرزمین نقش اول را داشته‌اند ولی در این میان نمی‌توان نقش عوامل درونی به ویژه حکمرانان نالایق و عدم توجه نخبگان و توده‌های مردم به تحولات جهانی را نادیده گرفت. در این مقاله با توسل به نوعی «تقلیل‌گرایی» در بحث اصلی به طرح این مسأله پرداخته می‌شود که اکنون چه باید کرد؟ دیگر آن سلطه ملموس روس‌ها و انگلیسی‌ها مشاهده نمی‌گردد و زمینه برای ارتباط مجدد ملتها فراهم شده است و خودآگاهی ملی و بین‌المللی مردم نیز برای دستیابی به زندگی بهتر و تحقق شاخص‌های مطلوب مهیا گردیده است برای پاسخ به این مسایل چه دیدگاه‌هایی متصور است؟ در رویکردهای متفاوت تعاریف مختلفی از مفهوم توسعه ارائه شده است؛ بهبود کیفیت زندگی انسان در ابعاد اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و اجتماعی محور همه این تعاریف است و برای سنجش هر یک از ابعاد نظام اجتماعی شاخص‌های معینی در عرصه بین‌المللی وجود دارد.

توسعه به عنوان واقعیتهای اجتماعی و اقتصادی (ازکیا، ۱۳۱۳) که دارای شاخص‌های پذیرفته شده‌ای در عرصه جهانی است از مجموعه کنش‌های عقلانی و منطقی افراد متناسب با ساختار، امکانات و موقعیت خاصی که مردم در آن قرار می‌گیرند، حاصل می‌شود (ابراهیمبای سلامی، ۵۳۶-۵۱۱، ۱۳۷۲). با توجه به ساختارهای موجود جامعه دستیابی به برخی از ابعاد توسعه همانند توسعه سیاسی و فرهنگی که مستلزم آزادی اندیشه و بیان و گسترش و امتداد انتخاب آدمی در عرصه عمومی است به آسانی میسر نمی‌شود و توسعه منابع انسانی با توجه به آموزش و پرورش مردم آنچنان که در جهت بهبود

شاخص‌های پیشرفت رقم خورد در یک دوره طولانی ممکن است و با محدودیت‌های مادی و معنوی فراوانی مواجه است. با عنایت به همین نظر، مردم و حکومتها باید از فرصت‌های به دست آمده برای پیشرفت هر یک از ابعاد توسعه به فراخور امکان استفاده نمایند (مجتهدزاده، ۱۳۷۸). بدیهی است که اگر در جامعه‌ای فرصت کسب درآمد بیشتر و سرمایه‌گذاری برای امور مادی فراهم آید منابع انسانی آن متحول خواهد شد. همان‌گونه که اگر افراد جامعه بتوانند بر آموزش و دانایی خود بیفزایند و توده‌های مردم با علم و فن آشنا گردند در رشد میزان درآمد و سرمایه آنها مؤثر خواهد بود. تأکید بر توسعه اقتصادی حتی در جوامعی که حکومت‌های استبدادی حاکم است مورد توافق همگان است. بروتون (۱۹۸۵) در فرآیند توسعه اقتصادی کلید پیشرفت کشورها را فرآیندهای معینی می‌داند که هر نظام اقتصادی در چارچوب محدودیت‌ها و فرصت‌های مشخص ویژه خود باید پیگیری کند (هانت، ۱۲۲-۱۱۹). اگر بر اساس نظریه فوق در نظام سیاسی-اقتصادی کنونی جامعه ایران با همه محدودیت‌های موجود اراده‌ای در صدد جبران عقب ماندگی‌های گذشته شرق کشور باشد تا به تدریج بستر رشد و نمو دیگر امور نیز به وجود آید اولین اقدام ممکن تأمین زیرساخت‌ها و زیربناهایی است که می‌تواند عامل و موتور محرک مناسبات تولیدی، فرهنگی و اجتماعی مردم این ناحیه با داخل و خارج از کشور باشد و زمینه را برای بهره‌برداری از استعدادها و منابع موجود مهیا گرداند (جلالی، ۱۳۸۳).

در شرق ایران و کشور افغانستان محدودیت‌ها و محرومیت‌های متعددی وجود دارد و در تبیین مراحل توسعه مانند همه مناطقی که اقتصاد آنها هنوز در مرحله کشاورزی معیشتی و در مقیاس کوچک قرار دارند و روابط تولیدی و تجاری بین بخش‌ها و صنایع مختلف وجود ندارد در برنامه‌ریزی‌های توسعه «مناسبت‌تر خواهد بود که روی طرح‌های سرمایه‌گذاری عمومی که هدفش ایجاد شرایط لازم برای آغاز تغییر اقتصادی است، متمرکز شود» (تودارو، ۱۳۶۳، ۱۱۲-۱۱۱). در این خصوص برخی از نظریه‌پردازان بر رعایت اولویت‌ها و به ویژه آماده ساختن زیربنایها و زیرساخت‌های توسعه همانند راه، آب، انرژی و ارتباطات تأکید کرده‌اند (لوئیس، ۱۳۷۰، ۲۷-۲۶). تحقق چنین امری در مرحله اول توسط نهاد دولت ممکن است که بر منابع مادی و انسانی موجود بیشترین تسلط را دارد و در درازمدت طی برنامه‌های مدون دستیابی به تحقق «توسعه پایدار» را تعقیب می‌نماید.

توسعه زیر بناها در شرق کشور

تأملی در زندگی گذشته و حال جامعه بشری نشان می‌دهد که روستاها و شهرهایی که در مسیر شاهراه‌ها و گذرگاه‌های اصلی حمل و نقل بوده‌اند (افتخاریان، ۱۳۷۹)، بیش از دیگر مناطق رونق یافته‌اند و اکثر آنها امروز مراکز عمده تجاری و تولیدی محسوب می‌شوند. «به جرأت می‌توان گفت که اوج شکوفایی فرهنگ و تمدن ایرانی و انحطاط آن، تابعی از آبادانی و خرابی راه‌ها و کاروانسراهای کشور است چنانکه اوج آبادانی راه‌ها و کاروانسراها در دوره شاه عباس با شکوفایی همه سویه ایران و خرابی آن با انحطاط کامل کشور در پایان دوره شاه سلطان حسین و نادرشاه مطابقت دارد... در زمان شاه عباس، ایران یکی از مراکز بازرگانی جهانی بود. انتقال کالا و مبادله آن نیازمند نهادهایی زیربنایی بود و شاه عباس که به اهمیت این امر پی برده بود، دستور داد تا کاروانسراهای بسیار بر سر راه عبور بازرگانان بسازند... بازرگانانی که از کشورهای شرق و غرب عالم می‌آمدند می‌توانستند در این مکان‌ها اقامت و در عین حال درباره همه امور بازرگانی جهانی اطلاع پیدا کنند» (طباطبائی، ۱۳۱۴، ۵۰۴، ۵۰۲) و با رونق تولید و تجارت در ایران شاه عباس برای پیدا کردن راه جدید آبی از طریق روسیه یا خلیج فارس تلاش می‌کرد تا ابریشم و دیگر کالاهای صنعتی ایران را به اروپا و اقصی نقاط جهان صادر کند (فوران، ۱۳۸۲، ۶۷، ۶۶). تولید و تجارت از قدیم دو عنصر اصلی پویایی اقتصاد بوده‌اند و با تحرک آن دو، زمینه رشد و رواج دیگر ابعاد اقتصادی مهیا گردیده است. در دهه کنونی (۸۳-۱۳۷۵) در شرق ایران مجموعه‌ای از طرح‌های بزرگ راهبردی و زیربنایی در حال اجراست که چشم‌انداز امیدبخشی را برای توسعه منطقه و روابط و تجدید عظمت کهن در فراسوی مرزها رقم می‌زند و در این نوشتار به معرفی برخی از آنها پرداخته می‌شود:

الف - شبکه‌های راه آهن:

۱. شبکه راه آهن شمال به جنوب (طرح احداث راه آهن مشهد - بافق - بندر عباس)
بعد از جنگ جهانی دوم، روس‌ها (تحت عنوان اتحاد جماهیر شوروی) طرح کریدور شمال - جنوب و دسترسی به آبهای آزاد جهان را به عنوان یک هدف استراتژیک ارایه کردند (توانا، ۱۳۸۳) و دورنمای این پروژه عظیم با مسافتی بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر در ایران با اهداف نظامی و اقتصادی از جمهوری ترکمنستان تا خلیج فارس ترسیم گردید اما گرایش حکومت پهلوی در عرصه منطقه‌ای و تحولات بین‌المللی

بیشتر متوجه طرح‌های امریکا به عنوان ابر قدرت رقیب بود و لشکرکشی شوروی به افغانستان و وقوع انقلاب اسلامی در ایران نیز از عواملی بود که موجب شد نقشه مذکور بر کاغذ بماند و اجرای آن به آینده موکول گردد. فروپاشی شوروی و استقلال کشورهای آسیای میانه و ضرورت توسعه تجارت و مبادله کالا و نیاز این کشورها از یک سو و نیاز به گسترش شبکه ریلی شمال شرق ایران از سوی دیگر سبب شد تا دولت در سال ۱۳۶۸ « پروژه راه آهن مشهد- سرخس- تاجن » را به طول ۱۸۰ کیلومتر احداث نماید و در سال ۱۳۷۶ طرح احداث « پروژه راه آهن مشهد- بافق » با مسافت ۷۸۰ کیلومتر با اعتبار اولیه ۱۰۰ میلیارد ریال در مجلس شورای اسلامی به تصویب و با تلاش وزارت راه و ترابری در ابتدای سال ۱۳۸۴ به بهره‌برداری رسید (مجلس شورای اسلامی، ۱۳۷۷ تا ۱۳۸۳). ایجاد شبکه ریلی شمال- جنوب در مجاورت شرق کشور و عبور آن از خراسان مرکزی ظرفیت‌های اقتصادی و اجتماعی و فرصت‌های ترانزیتی و سرمایه‌گذاری فراوانی را برای استان خراسان به ویژه شهرستان‌های مشهد، تربت‌حیدریه، رشتخوار، خواف، کاشمر، گناباد و دیگر استان‌های مجاور از جمله کرمان، یزد، هرمزگان و سیستان و بلوچستان ایجاد می‌کند. دسترسی ناحیه شمالی و شرقی خراسان قدیم یعنی ترکمنستان و افغانستان به آبهای گرم خلیج فارس فرصت‌های نو را برای رشد و توسعه این مناطق مهیا می‌گرداند. افزایش توجه سرمایه‌گذاری بر روی ذخایر معدنی و برقراری ارتباط بین آنها همانند ذغال سنگ طبس، سنگ آهن چادر ملو، سه چاهون، چنارت، گل گهر، مس سرچشمه و ... پیامدهای دیگر طرح مذکور است. اجرای این طرح مهمترین اقدام دولت ایران در طی ۷۰ سال اخیر در زمینه حمل و نقل و گسترش مبادلات اقتصادی بین‌المللی و آمایش سرزمین است. مسافت و جریان حمل و نقل بار در این مسیر در شکل ۱ نشان داده شده است.

۲. شبکه راه آهن شرق به غرب (طرح احداث راه آهن تربت حیدریه- سنگان- هرات) با آغاز مطالعات اجرایی و عملیات احداث طرح راه آهن مشهد- بافق به طرف بندر عباس با عنایت به استعداد معادن سنگ آهن سنگان خواف (وزارت راه و ترابری، ۱۳۸۱) و همچنین مجاورت با شهر باستانی هرات در کشور افغانستان پیشنهاد احداث شبکه ریلی از مسیر تربت حیدریه تا هرات به رئیس جمهور وقت ایران داده شد و در ادامه بررسی بر روی محور مذکور دسترسی به مطالعات « شرکت سوف ریل فرانسه » که طی قراردادی بین دو دولت فرانسه و افغانستان در سال ۱۹۷۵ به انجام رسیده بود ممکن گردید (سوف

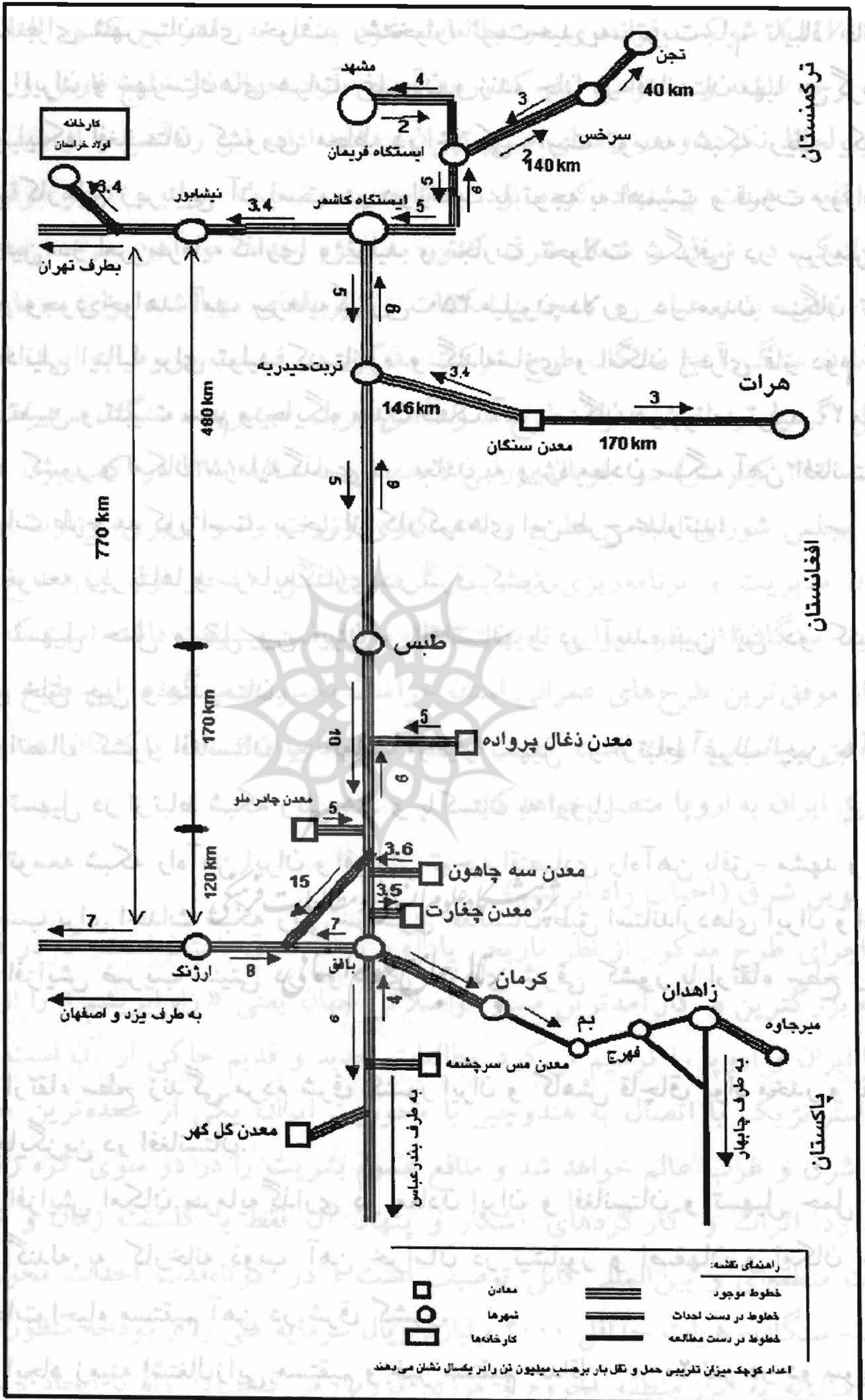
ریل، ۱۹۷۵). شرکت فرانسوی در مطالعات خود بیشتر به دسترسی کشور افغانستان به اروپا توجه داشته و دسترسی این کشور به آبهای آزاد جهان در خلیج فارس را در نقشه مذکور لحاظ نکرده و در راستای مسیر تهران- مشهد ادامه این راه آهن را از مسیر تایباد- اسلام قلعہ- هرات پیشنهاد کرده بود. با توجه به وضعیت جدید و تغییر موقعیت‌های ژئوپولیتیکی در شرق و شمال شرق کشور به ویژه احداث راه آهن سرخس- مشهد و مشهد- بافق- بندر عباس و همچنین امکانات و زیربناهای مهیا شده برای سرمایه‌گذاری در معادن سنگ آهن سنگان طرح شرکت مذکور در قسمت مربوط به ایران اصلاح و تکمیل گردید و تحت عنوان طرح « راه آهن تربت حیدریه - سنگان - هرات » (به مسافت ۳۱۶ کیلومتر) در جریان بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۸۱ در کمیسیون عمران و تلفیق مجلس شورای اسلامی مطرح و با همکاری وزارت راه و ترابری، وزارت خارجه و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی تصویب گردید (شکل ۱) فاز اول این طرح (تربت حیدریه- سنگان) از نظر اجرایی تا بهار ۱۳۸۳، ۷۰ درصد پیشرفت داشته است که در نوع خود از موفق‌ترین طرح‌های عمرانی استان خراسان محسوب می‌گردد. این طرح بخشی از « راه آهن بین‌المللی آریا » است که در نهایت کشورهای افغانستان، پاکستان، هندوچین را از طریق ایران به اروپا متصل خواهد کرد.

تمدن نوین شرق (احیای راه ابریشم)

اجرای طرح مذکور از نظر تاریخی یادآور تمدن شرق باستان است که در قرن‌های گذشته بزرگترین و کارآمدترین مسیر مواصلاتی جهان یعنی « راه ابریشم » را از چین و هند تا ایران و اروپا را ترسیم می‌کرد. مطالعات جدید و قدیم حاکی از آن است که این طرح استراتژیک با اتصال به هندوچین با محوریت ایران یکی از عمده‌ترین حلقه‌های اتصال شرق و غرب عالم خواهد شد و منافع عموم بشریت را در دو سوی کره زمین رقم خواهد زد. اثرات و کارکردهای آشکار و پنهان آن فقط با گذشت زمان و توجه به تحولات منطقه‌ای و بین‌المللی قابل توصیف است و در کوتاه‌مدت احداث محور تربت حیدریه- سنگان- هرات حداقل ۲۰۰۰ میلیارد ریال سرمایه ملی را از بودجه منظور شده در قوانین سالیانه به این منطقه محروم و مرزی تزریق می‌کند. این راه با ایجاد زیربناهای اقتصادی، تولیدی و تجاری موجبات توسعه منطقه‌ای و تحکیم روابط دوستانه دو ملت ایران و افغانستان را فراهم خواهد نمود. با اجرای این طرح، زیربناهای توسعه، سرمایه‌گذاری

و اشتغال برای شهرستان‌های خواف، رشتخوار، تربت‌حیدریه، تربت‌جام، تایباد، قائن و گناباد در ایران و شهرستان‌های هرات، غوریان و زنده جان در افغانستان مهیا می‌گردد. با توجه به اینکه افغانستان کشوری محاط در خشکی^۱ است توسعه شبکه ریلی یکی از مهمترین کارهای زیربنایی آن است. در درازمدت با توجه به اهمیت و قدرت روزافزون کشور چین در امر سرمایه‌گذاری و تولید و تجارت تحولات شگرفی در سرزمین‌های شرقی به وجود خواهد آمد. سرمایه‌گذاری ۳۵۰ میلیون دلاری در معدن سنگان توسط شرکت دانیلی ایتالیا برای تولید کنستانتره و گندله‌سازی و امکان اجرای فاز دوم آن و همچنین تعیین و تثبیت سهم و جایگاه معدن سنگ آهن سنگان در برنامه تولید ۲۰ میلیون تن فولاد کشور و امکان سرمایه‌گذاری در معادن به ویژه معادن سنگ آهن افغانستان از اولین اثرات طرح مذکور است. برخی از کارکردهای این طرح عبارتند:

۱. توسعه زیر بناها و سرمایه‌گذاری در شرق کشور.
۲. تسهیل حمل و نقل بین ایران و افغانستان و در آینده بین این دو کشور و جمهوری خلق چین و هندوستان.
۳. اتصال کشور افغانستان به آبهای آزاد و تسهیل در ارتباط غرب چین به خلیج فارس و تسهیل در ارتباط شبکه ریلی هند و پاکستان به اروپا.
۴. توسعه شبکه راه آهن ایران و افزایش توجیه اقتصادی راه آهن بافق - مشهد و ایجاد بستر مناسب برای احداث شبکه ریلی سراسری افغانستان طبق استانداردهای ایران و اروپا.
۵. افزایش ضریب امنیتی در دو سوی مرزهای شرقی کشور با ارتقاء سطح زندگی مردم.
۶. ارتقاء سطح زندگی مردم شرق کشور ایران و کاهش قاچاق مواد مخدر و تقویت کشت جایگزین در افغانستان.
۷. افزایش امکان سرمایه‌گذاری در معادن ایران و افغانستان و تسهیل حمل سنگ آهن و گندله به کارخانه ذوب آهن خراسان در نیشابور و اصفهان و امکان احداث کارخانجات احیاء مستقیم آهن در شرق کشور.
۸. ایجاد زمینه اشتغال‌زایی مستقیم و غیر مستقیم حداقل ۲۰۰۰۰ نفر در دو سوی مرز ایران و افغانستان با سرمایه‌گذاری‌های معدنی و توسعه تولید و تجارت بین دو کشور.



نمودار ۱ نمایش مسافت و جریان حمل و نقل بار در مسیر راه‌های تجن - مشهد - بافق، تربت حیدریه - سنگان - هرات

ب) شبکه راه‌ها:

۱. طرح احداث بزرگراه باغچه به تربت حیدریه

بزرگترین جریان حمل و نقل جاده‌ای کشورهای شمالی (آسیای میانه) به سوی آبهای آزاد جهان و اتصال استان‌های سیستان و بلوچستان، هرمزگان، یزد، کرمان و اصفهان و خراسان جنوبی به مشهد از طریق مسیر تربت حیدریه به باغچه انجام می‌شود و از سوی دیگر به دلیل جاذبه‌های زیارتی، گردشگری و اقتصادی شهر مشهد به لحاظ وجود بارگاه حضرت علی بن موسی الرضا (ع) در تمام اوقات خیل عظیم مسافران و زائران از اقصی نقاط کشور از این مسیر تردد می‌نمایند به گونه‌ای که در سال ۱۳۸۳ روزانه به طور میانگین تردد قریب به ۳۰۰۰۰۰ دستگاه اتومبیل به ثبت رسید. این محور ۴۰ کیلومتری به دلیل وضعیت توپوگرافی و تپه ماهورهایی که تقریباً سراسر آن را در بر گرفته است از جاده‌های صعب‌العبور کشور محسوب می‌شود. طرح احداث «بزرگراه باغچه به تربت حیدریه» در زمان بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۸۰ در کمیسیون‌ها عمران و تلفیق مجلس شورای اسلامی علیرغم مخالفت دولت به تصویب و راه مذکور به اتمام رسید و مورد بهره‌برداری قرار گرفت.

۲. طرح تسهیل حمل و نقل از مرزهای شرقی کشور

بعد از حادثه ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱ میلادی (شهریور ۱۳۸۰) در امریکا و سقوط حکومت طالبان در افغانستان اهمیت تسهیل در امر ترانزیت کالا و حمل و نقل به کشورهای شرقی به ویژه افغانستان بیش از پیش آشکار شد و جهت این امر مهم نیاز به توسعه زیر بناها به خصوص احداث راه آهن و اصلاح راه‌ها ضرورت پیدا کرد. استان‌های خراسان و سیستان و بلوچستان با مرز طولانی مشترک با افغانستان از شاخص‌های مناسب زیربنایی برخوردار نبودند و در هنگام بررسی لایحه بودجه سال ۱۳۸۱ این امر در کمیته اقتصادی و کمیسیون تلفیق مجلس شورای اسلامی مورد بحث واقع شد و «طرح تسهیل حمل و نقل از مرزهای شرقی کشور» با ۲۰۰ میلیارد ریال اعتبار به تصویب رسید و تا سال ۱۳۸۳ برای هر سال با همین میزان اعتبار تصویب شده است. با این طرح که از نظر رویکرد ویژه عمرانی به شرق کشور در نوع خود در سطح کشور کم نظیر است و موجبات احداث و توسعه زیر بناها را فراهم آورده است اعتبار پروژه‌های ذیل تأمین می‌شود.

الف: احداث راه آهن و بهسازی و آسفالت راه های استان خراسان (۱۲۰ میلیارد ریال در سال)

۱. راه آهن تربت حیدریه - سنگان - هرات با اعتبار ۱۰۰ میلیارد ریال در هر سال.
۲. بهسازی و روکش آسفالت راه تربت حیدریه - رشتخوار - خواف - تایباد با اعتبار ۶ میلیارد ریال در سال.
۳. بهسازی و آسفالت راه خواف - قائن (ابراهیم آباد) - تایباد - دوغارون با اعتبار ۷ میلیارد ریال در سال.
۴. بهسازی و آسفالت راه فریمان - تربت جام - تایباد - دوغارون با اعتبار ۷ میلیارد ریال در سال.

ب: بهسازی و آسفالت راه های استان سیستان و بلوچستان (۷۰ میلیارد ریال در سال)

۵. بهسازی و آسفالت راه زاهدان - خاش هر سال ۳۰ میلیارد ریال.
۶. بهسازی و آسفالت راه چابهار - نیک شهر - ایرانشهر هر سال ۳۰ میلیارد ریال.
۷. احداث و بهسازی راه زابل - میلک هر سال ۱۰ میلیارد ریال.

۳. طرح احداث راه دوغارون به هرات

بعد از سقوط حکومت طالبان دوران انقطاع دیرپای مناسبات مردمی ایران و افغانستان به پایان رسید و ضرورت احداث مهمترین راه ارتباطی بین دو کشور بیش از پیش هویدا شد. «راه دو غارون به هرات» به مسافت ۱۲۳ کیلومتر با اعتبارات طرح کمک به بازسازی افغانستان تحت عنوان «توسعه محورهای ترانزیت زمینی ایران به افغانستان» با عرض ۱۱ متر تا سال ۱۳۸۳ احداث گردید. علاوه بر شهر هرات این راه امکان اتصال به شاهراه ۲۸۰۰ کیلومتری افغانستان را ممکن می سازد. شاهراه مذکور که اصلی ترین راه ارتباطی افغانستان است از بخش تورغندی (مرز این کشور با ترکمنستان) آغاز شده و با عبور از هرات از طریق جنوب به سمت قندهار ادامه مسیر می دهد و از قندهار به کابل امتداد می یابد و از آنجا به سمت مزارشریف در شمال کشور طی مسیر نموده با دو شاخه انشعابی به ازبکستان و تاجیکستان متصل می شود.

ج. شبکه های انرژی صنعتی

پیشرفت تکنیکی یکی از مؤلفه های توسعه است و با شاخص های مختلف سنجیده می شود که رایج ترین آنها میزان مصرف سرانه انرژی مکانیکی به عنوان یک شاخص

معتبر ترمودینامیک است (ابراهیم‌بای سلامی، ۱۳۷۳، ۵۳۶ - ۵۱۱). در جامعه کنونی به دلیل ارتقای سطح زندگی و تحقق رفاه نسبی و تحولی که در شیوه‌های تولید، توزیع و مصرف به وجود آمده است، انرژی مهار شده صنعتی یکی از لوازم اصلی برای گردش امور حتی کوچکترین واحد اجتماعی یعنی خانواده است. اکنون در شرق کشور همانند دیگر نقاط ایران شبکه‌های برق‌رسانی همه شهرها و روستاها را تحت پوشش درآورده است و امکان استفاده صنعتی، کشاورزی و خانگی از آن مهیا شده است و حتی «شبکه انتقال برق به شهر هرات» نیز اجرا و معابر این شهر با استفاده از برق ایران روشن گردیده است. شبکه گازرسانی با توجه منابع عظیم گازی در شمال شرق خراسان (سرخس) در حال گسترش به شهرها و روستاهای شرق و جنوب خراسان است. با اجرای «طرح گازرسانی به جنوب خراسان» و برخورداری شهرها و روستاهای این منطقه و همچنین مطالعات و تفاهماتی که برای شبکه انتقال گاز طبیعی به شهر هرات به عمل آمده است ضمن رفع نیاز عموم مردم بستر مناسبی برای دیگر فعالیت‌های اقتصادی و فرهنگی فراهم می‌گردد.

د. منابع آب

کمبود آب در شرق کشور یک مسأله جدی و تهدید کننده است و نزولات آسمانی حداقل ۲۰ درصد در نواحی مختلف خراسان کمتر از دیگر مناطق است. تا سال ۱۳۸۳ در ایران، ۳۳۰ سازه مهندسی و تأسیسات ذخیره آبی ایجاد شده است که تقریباً ۸۰ درصد آن در دو دهه ۱۳۷۰ تا ۱۳۸۰ ساخته شده است. در شرق استان خراسان رضوی علاوه بر «سد دوستی» که با مشارکت دو کشور ایران و ترکمنستان با حجم یک میلیارد و دویست و پنجاه متر مکعب احداث و در اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۳ آبگیری آن شروع شد، سدهای دیگر همچون «سد شهید یعقوبی (۱۳۷۹)» در رشتخوار با ظرفیت ۷۲ میلیون متر مکعب، «سد سده خواف (۱۳۸۱)» با ظرفیت ۱۰ میلیون متر مکعب، «سد بید پرسی خواف (۱۳۸۳)» با ظرفیت ۵ میلیون متر مکعب با اهداف ذخیره‌سازی و کنترل آبهای سطحی احداث گردیده است.

۴. شبکه‌های ارتباطات و مخابرات

شبکه‌های ارتباطی و مخابراتی بستر فناوری اطلاعات و خدمات متعدد دیگر را فراهم می‌کند و تقریباً همه شهرها و روستاهای ایران هم اکنون تحت پوشش این شبکه‌ها

قرار گرفته‌اند و اکثر خانه‌ها دارای تلفن ثابت می‌باشند و پوشش تلفن همراه به سرعت گسترش یافته و نصب شبکه فیبر نوری در مسیر اغلب شهرهای بزرگ و اتصال آن به مراکز اصلی در داخل کشور و آسیای میانه و اروپا در خارج از کشور بستر مناسبی برای امکان استفاده از شبکه جهانی اینترنت توسط بخش خصوصی و دولتی فراهم کرده است. شرق کشور ایران از این شبکه‌ها برخوردار گردید و این امکانات وسیع می‌تواند بستر اصلی زندگی مبتنی بر دانایی را مهیا کند همان‌گونه که در فرهنگ اصیل ایرانی همواره بر دانایی و توانایی تأکید گردیده است.

۳. امنیت و تنظیم تبادلات مرزی

امنیت اولی‌ترین نیاز انسان و اولین وظیفه حاکمیت در قبال مردم است. به دلیل انقطاع تاریخی و زوال مناسبات اقتصادی و اجتماعی و مشکلاتی که در دو قرن اخیر کشور افغانستان را از روند توسعه و پیشرفت بازداشت، فقر و ناامنی این سرزمین را به یکی از بزرگترین مراکز کشت مواد مخدر جهان مبدل ساخت. هنگامی که چشم به شرق ایران گشوده می‌شود و از توسعه سخن به میان می‌آید اولین زیرساخت که اهمیت آن از آب، برق و جاده بیشتر به نظر می‌رسد «امنیت» است و برای زندگی و توسعه از هزینه و سرمایه‌گذاری آن گریزی نیست.

۴. طرح کنترل و انسداد فیزیکی مرزهای شرقی کشور

بررسی‌های تاریخی حاکی از آن است که از دو قرن پیش و اواخر سده‌های میانه و آغاز اضمحلال اندیشه ایران شهری و تمدن شرقی ناامنی و باجگیری برای شرق ایران یک مسأله اساسی بوده است. کاشت خشخاش و شاهدانه در کشورهای افغانستان و پاکستان و صدور آن به آن سوی مرزها در هشتاد سال گذشته مزید بر علت گشته و استان خراسان و سیستان و بلوچستان را به کریدور اصلی مواد مخدر جهان تبدیل کرده است. از سوی دیگر به دلایل پیدا و پنهان عمران و تجهیز مرزهای شرقی تا سال ۱۳۷۹ مورد توجه جدی قرار نگرفته است. ناامنی و شرارت قاچاقچیان مسلح به شکل قتل، تجاوز، آدم‌ربایی، باجگیری در بیش از ۷۰٪ مساحت استان خراسان از سال ۱۳۷۴ تا ۱۳۸۰ امان و آسایش را از مردم به ویژه کودکان و زنان در شهرها و روستاها گرفت. دامنه این

شرارت‌ها فقط در ناحیه شرقی استان متوقف نماند بلکه با نفوذ به نقاط مرکزی و غربی استان خراسان امنیت ملی را نیز تهدید و خدشه‌دار کرد. ناامنی در سال ۱۳۷۸ و سال ۱۳۷۹ تا ارتفاعات شهر مشهد و شهرهای دیگر از جمله چناران، قوچان، اسفراین، سبزوار و نیشابور نیز دامن گسترانید و چندین گروه از اشرار به حوزه‌های استحفاظی استان گلستان و سرزمین‌های گالیکش و مینودشت نیز نفوذ کردند. کشاورزی و دامداری و کار در کارگاه‌های صنعتی راکد شد و طی سالهای ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۰ بیش از ۳۵۰۰ نفر به گروگان اشرار درآمدند و حدود ۲۱۰ نفر به قتل رسیدند و حدود ۷۶۲۵ مورد تردد گروهی اشرار در خراسان از سوی مراجع رسمی گزارش شد.

در پی سؤال نگارنده این سطور از وزیر کشور و طرح آن در جلسه علنی مجلس « طرح کنترل و انسداد فیزیکی مرزهای شرقی » با قید دو فوریت به تصویب رسید و بر مبنای آن از سال ۱۳۷۹ هر سال مبلغ ۲۰۰ میلیارد ریال اعتبار جهت عمران و تقویت مرزهای کشور با اولویت مرزهای شرقی به تصویب اختصاص یافت. عمران و تجهیز ۹۲۷ کیلومتر مرز ایران و افغانستان از سرخس در استان خراسان تا منتهی الیه سیستان از پیامدهای این طرح عظیم ملی بود. فقط در مرزهای شرقی استان خراسان حدود ۵۰۰ کیلومتر جاده آسفالت و راه دسترسی به نقاط آلوده و معبر، سیم خاردار، ایجاد ترانشه، خاکریز و حدود ۷۰ پاسگاه و برجک و ۶۰ پایگاه عملیاتی و امنیتی احداث شده است و علاوه بر نیازهای مخابراتی و لجستیکی و آب و برق‌رسانی به پاسگاه‌ها، پروژه‌های کنترل الکترونیکی در نقاط لازم اجرا شد. بعد از سقوط حکومت طالبان و بهبود مناسبات با دولت اسلامی افغانستان با کمک دولت ایران تعدادی از پاسگاه‌ها و یا پایگاه‌های امنیتی مرزی افغانستان نیز بازسازی و مرمت شدند. هماهنگی و همکاری نیروهای امنیتی در دو سوی مرز موجب امنیت و آسایش مردم و کاهش قاچاق مواد مخدر و تنظیم تبادلات مرزی گردید. گمرک و بازارچه‌های مرزی « دوغارون »، « یزدان » و « زابل » در مرزهای افغانستان و بازارچه « باجگیران » در مرزهای ترکمنستان فعال شده‌اند.

ز. سرمایه‌گذاری ملی و بین‌المللی

همان‌گونه که در ابتدای مقاله اشاره شد در دویست سال اخیر شرایط، بین‌المللی، وضعیت اقلیمی، موقعیت جغرافیایی و بعد مسافت از مرکز و ناامنی و انسداد مرزی مزید

بر علت شد تا حکومت مرکزی برای آبادانی و سرمایه‌گذاری به شرق کشور توجه نکند و روز به روز بر سرمایه‌گریزی، فقر و مهاجرفرستی این مناطق افزوده شود به گونه‌ای که می‌توان گفت تا دهه (۱۳۸۳-۱۳۷۵) حتی یک طرح جدی عمرانی و امنیتی در این منطقه به تصویب و اجرا نرسیده است. امکان‌سنجی و بررسی ظرفیتهای اقتصادی منطقه نشان می‌دهد که هرچند علیرغم تسلط آب و هوای خشک و بیابانی هم‌اکنون کشاورزی و دامداری، بخش اصلی فعالیت مردم را در بر می‌گیرد اما برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری بر روی دیگر استعدادها همانند ذخایر معدنی و جاذبه‌های میراث فرهنگی و گردشگری، می‌تواند تحولات اساسی در اقتصاد این منطقه به وجود آورد. به عنوان نمونه با سرمایه‌گذاری ملی و بین‌المللی بر ذخایر معدنی سنگان خواف که یکی از غنی‌ترین معادن سنگ آهن خاورمیانه است و اکنون به عنوان «بزرگترین طرح عمرانی شرق کشور» در حال تجهیز است و همچنین «احداث کارخانه ذوب آهن خراسان» در نیشابور و کارخانه سیمان قائن و ذغال سنگ طبس، تحولات چشم‌گیری در پویایی اقتصادی منطقه به وجود آمده است. با تشکیل بیشتر شرکت‌های جدید اقتصادی و مردمی، نهادینه شدن فعالیت‌های اقتصادی در بخش‌های صنعتی، معدنی، حمل و نقل، کشاورزی و خدمات با استفاده از شبکه‌های زیربنایی ایجاد شده و مبادلات بیشتر با کشورهای افغانستان و ترکمنستان و اتصال شبکه راه‌آهن به خلیج فارس، هند و چین بستر لازم برای توسعه شرق کشور مهیا می‌گردد.

ح. توسعه منابع انسانی

هدف اصلی توسعه بهبود کیفیت زندگی انسان‌هاست بنابراین کوشش برای دستیابی به توسعه باید به گونه‌ای باشد که منافع اکثریت مردم را در بر گیرد. تاکنون در این مقاله تأکید اصلی بر سرمایه مادی و مهیا کردن زیرساخت‌هایی بود که برای زندگی و فعالیت اقتصادی انسان در جامعه نو ضرورت دارد. اما توسعه منابع انسانی مقوله دیگری است با ظرافت بیشتر که فقط با تکیه بر آن می‌توان به توسعه پایدار و متوازن دست یافت و به رفع ناکامی‌های بشری نائل شد. بدون توسعه انسانی و تغییر مثبت در نگرش انسانها نسبت به زندگی، رفاه و آینده و بدون انگیزش آنها نسبت به پیشرفت و ترقی همه سرمایه‌گذاری‌های کلان ابتر باقی خواهند ماند، هرچند سرمایه‌های مادی لازم و جزء

لاینفک بهبود کیفیت زندگی است. برخی بر این باورند که: «توسعه با کالای مادی آغاز نمی‌شود با آدمیان و تربیت آنها، با سازمان و با انضباط آغاز می‌شود» (شوماخر، ۱۳۶۵، ۱۳۱). توسعه و رشد و بهره‌وری سرمایه انسانی تحت تأثیر کمیت و کیفیت عوامل مختلفی است که تشکیلات مناسب، مدیریت منابع، آموزش و پرورش صحیح از مهمترین آنهاست. تحقق این امور در نظام اجتماعی کنونی ایران منوط به تصمیم در عرصه‌های بالا و کلان جامعه و خصوصاً نهاد دولت است و حوزه‌های محلی و منطقه‌ای در این خصوص با محدودیت جدی مواجه هستند.

در امر آموزش و پرورش سازمان یافته (رسمی) و غیر سازمان یافته (از طریق رسانه‌های گروهی و غیره) به منظور تقویت عناصر فرهنگی و علمی مساعد برای توسعه مشکلات ساختاری و ماهوی فراوان وجود دارد. برای استفاده از تشکیلات و مدیریت منابع نیز موانع بسیاری در پیش است. نارسایی مدیریتی، امنیتی، سرمایه‌گذاری و توسعه‌ای در این منطقه موجب شد تا برای بهبود اریه خدمات و استفاده از امکانات ملی و محلی در ابتدا «طرح و سپس لایحه تقسیم خراسان به سه استان شمالی، رضوی و جنوبی» مورد تصویب مجلس شورای اسلامی قرار گیرد، که اصلاح امور اداری و مدیریتی و کیفیت زندگی مردم این سرزمین در آن تعقیب شده است.

نتیجه

عقب‌ماندگی شرق کشور به خصوص حاشیه مرزهای شرقی از جمله نوار مرزی شرقی در خراسان شامل شهرستان‌های تربت‌جام، تایباد، خواف، بخش‌های شرقی گناباد، قاین، بیرجند و نهبندان بیش از آنکه به دلیل شرایط اقلیمی و طبیعی و کمبود منابع آب باشد به دلیل مسایل تاریخی- مدیریتی است. بسته شدن مرزها و محدود شدن ارتباطات در طول بیش از ۲ قرن و عدم توجه دولت‌ها و برنامه‌ریزان به این سرزمین‌ها، موجب گسترش فقر و عقب‌ماندگی و توسعه‌نیافتگی آنها گردیده است. فروپاشی شوروی- سقوط حکومت طالبان، گسترش فعالیت‌های اقتصادی چین در آسیا، بهبود روابط ایران با افغانستان، توجه دولت جمهوری اسلامی ایران بعد از جنگ تحمیلی به این مناطق و توجه مجلس شورای اسلامی موجب تصویب و اجرای طرح‌های زیربنایی در این مناطق گردید.

احداث راه آهن سرخس بندرعباس - و شاخه تربت حیدریه، خواف و سنگان، گسترش بهره‌برداری از معادن سنگ آهن سنگان، گسترش شبکه‌های گازرسانی، برق‌رسانی، مخابرات، فیبر نوری و آموزش بهداشت از جمله این پروژه‌هاست. این طرح‌ها زیرساخت‌های توسعه منطقه شرق را مهیا می‌سازد. اما ابعاد تاریخی فقر، استضعاف و عقب‌ماندگی در شرق خراسان، توجه ویژه را حداقل در چهار دوره برنامه‌ریزی آینده می‌طلبد. توسعه شرق خراسان نه تنها جزو مطالبات مردمی است، بلکه خروج این منطقه از توسعه‌نیافتگی موجب کاهش مشکلات امنیتی - انتظامی و قاچاق کالا و مواد مخدر خواهد شد که تأثیر آن بر روی مسایل اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی همه کشور است.

منابع و مأخذ

۱. آزاد ارمکی، تقی (۱۳۷۹)؛ درآمدی بر نظریه سازی در جامعه‌شناسی، نشر کلمه، تهران.
۲. ابراهیم‌بای سلامی، غلام حیدر (بهار ۱۳۷۳)؛ نقش آموزش در توسعه اقتصادی، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی، شماره سوم، سال بیست و هفتم.
۳. ابراهیم‌بای سلامی، غلام حیدر؛ فرهنگ عقلانی و توسعه ملی، مجله نمایه پژوهش، شماره ۲۵ و ۲۶ بهار و تابستان ۱۳۸۳.
۴. ابراهیم‌بای سلامی، غلام حیدر (۱۳۷۲)؛ نقش آموزش در توسعه اقتصادی و اجتماعی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد گروه جامعه‌شناسی، دانشگاه تربیت مدرس.
۵. ابراهیم‌بای سلامی، غلام حیدر (۱۳۸۳)؛ نقش نهاد دولت در صنایع خودروسازی، پایان‌نامه دکتری جامعه‌شناسی، دانشگاه تهران.
۶. ازکیا، مصطفی و غلامرضا غفاری (۱۳۸۳)؛ توسعه روستایی با تأکید بر جامعه روستایی ایران، نشر نی، تهران.
۷. افتخاریان، لیلیا و سارا (۱۳۷۹)؛ ایران و احیای جاده ابریشم، خلاصه مقاله‌های همایش بین‌المللی رویکرد فرهنگی به جغرافیا، جغرافیا بستری برای گفتگوی تمدنها، دانشگاه فردوسی مشهد و مرکز بین‌المللی گفتگوی تمدنها، ۲۶ تا ۲۸ اردیبهشت.
۸. پاپلی‌یزدی، محمد حسین (۱۳۷۵)؛ ژئوپولیتیک با اهمیت ژئوپولیتیکی شرق ایران، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی شماره پیاپی ۴۳ و ۴۴ زمستان ۷۵ و بهار ۱۳۷۶.
۹. توانا، کامبیز، لئونید برژف، روزنامه شرق، ۲۱ بهمن ۱۳۸۳.
۱۰. تودارو، مایکل (۱۳۶۳)؛ برنامه‌ریزی توسعه، مدل‌ها و روش‌ها، مترجم عباس عرب مازار، سازمان برنامه و بودجه، مرکز مدارک اقتصادی - اجتماعی و انتشارات، تهران.

۱۱. جلالی، احمد، سفیر و نماینده دائم ایران و رئیس مجمع عمومی کنوانسیون میراث جهانی در یونسکو؛ تقسیم خراسان اشتباهی بزرگ در سطح ملی، روزنامه ایران، اردیبهشت ۱۳۸۳.
۱۲. سوف ریل فرانسه (شرکت)؛ مطالعات مقدماتی و مرحله اول طرح راه‌آهن پیشنهادی در کشور افغانستان از کابل به اسلام قلعه از طریق قندهار، لشکرک و هرات و خطوط انشعابی از قندهار به اسپین بولدآگ و از لشکرک به استان نیمروز هرات، مهندسین مشاور سوف ریل فرانسه (۱۹۷۵)، معاونت ساخت و توسعه راه‌آهن وزارت راه و ترابری. منتشر نشده.
۱۳. شکورزاده، میرزا (۱۳۸۱)؛ تاجیکان، آریایی‌ها و فلات ایران، انتشارات سروش.
۱۴. شوماخر، ای. اف، ترجمه علی رامین (۱۳۶۵)؛ کوچک زیباست، انتشارات سروش، تهران.
۱۵. طباطبایی، سید جواد (۱۳۸۴)؛ دیباچه‌ای بر نظریه انحطاط ایران، ناشر نگاه معاصر، تهران.
۱۶. فتاحی، فتح‌الدین (۱۳۷۰)؛ هرات در قلمرو استعمار، انتشارات مستوفی، تهران.
۱۷. فوران، جان، مترجم احمد تدین (۱۳۸۲)؛ مقاومت شکننده، تاریخ تحولات اجتماعی ایران از صفویه تا سالهای پس از انقلاب اسلامی، موسسه خدمات فرهنگی رسا، تهران.
۱۸. لوئیس، ویلیام آرتور، مترجمان سید غلامرضا شیرازیان، مرضیه صدیقی و سید ابوالقاسم حسینیون (۱۳۷۰)؛ برنامه‌ریزی توسعه، اصول سیاست اقتصادی، سازمان برنامه و بودجه - مرکز مدارک اقتصادی - اجتماعی و انتشارات، تهران.
۱۹. مجتهدزاده، پیروز، ترجمه حمیدرضا ملک محمدی نوری (۱۳۷۸)؛ امیران مرزدار و مرزهای خاوری ایران، شیرازه، تهران.
۲۰. مجلس شورای اسلامی؛ مشروح مذاکرات و طرح‌ها و لوایح مجلس شورای اسلامی، به ویژه لوایح بودجه سالانه از سال ۱۳۷۷ تا ۱۳۸۳.
۲۱. مظاهری، علی، ترجمه ملک ناصر نوبان؛ جاده ابریشم، جلد اول و دوم، موسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی پژوهشگاه، تهران، ۱۳۷۲، ۱۳۷۳.
۲۲. وامبری، آرمینیوس، ترجمه سید محمد روحانی (۱۳۸۰)؛ تاریخ بخارا؛ از کهن‌ترین روزگاران تا کنون، سروش، تهران.
۲۳. وزارت راه و ترابری (۱۳۸۱)؛ گزارش‌های کارشناسی به ویژه گزارش‌های راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و مطالعات طرح‌های پیشنهادی اتصال راه‌آهن سنگان به هرات.
۲۴. هانت، دایانا، ترجمه غلامرضا آزاد (۱۳۷۴)؛ بررسی کلی مباحث نظری در اقتصاد توسعه از سال‌های دهه ۱۹۴۰، ماهنامه اطلاعات سیاسی - اقتصادی، شماره‌های ۱۲۲ - ۱۱۹.
۲۵. هیل، اف، ترجمه و تعلیق محمدحسن گنجی (۱۳۷۸)؛ نامه‌هایی از قهستان، مرکز خراسان‌شناسی مشهد.