

دوشنبه ۲۹ آذر ۱۴۰۰

۱۵ جمادی‌الاول ۱۴۴۳

شماره ۴۸۶۱

خبرآن رضوی

گزارش

اعتبارات حوزه حمل و نقل خراسان رضوی در لایحه بودجه ۱۴۰۱ زیر ذره بین

پروژه‌های ریلی وجاده‌ای استان در ایستگاه کم‌مهری

درصد است. این در حالی است که مجموع اعتبارات حوزه حمل‌ونقل لایحه بودجه ۱۴۰۱، به رغم افزایش ۱۶ درصدی نسبت به سال گذشته کاهش اعتبارات پروژه‌های ریلی و جاده‌ای درون استانی خراسان رضوی با وجود صدها پروژه ناتمام در استان بیانگر آن است که دولت بیشتر پروژه‌های فرا استانی را مدنظر قرار داده است. به گزارش خراسان رضوی، دولت در لایحه بودجه ۱۴۰۱ با نگاهی مبتنی بر آمایش سرزمینی، تکمیل طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی را در دستور کار خود قرار داده است. هر چند اعتبارات عمرانی در لایحه بودجه ۱۴۰۱ نسبت به مصوب بودجه ۱۴۰۰ افزایش ۶۰درصدی داشته است اما وجود صدها پروژه عمرانی نیمه‌تمام و بعضاً پیشرفت فیزیکی کمتر از ۱۰ درصد مانند آزادراه حرم تاحرم، آزادراه مشهد قوچان، راه‌آهن مشهد-زاهدان و مشهد-گرگان یا جاده‌های محلی مانند گذر گاه‌خوئین، بیانگر این واقعیت است که به سرانجام رساندن این پروژه‌ها نیازمند عزم جدی دولت و اولویت دادن به طرح‌های مهم است اما دولت در لایحه بودجه ۱۴۰۱ کدام پروژه‌های ریلی و جاده‌ای را اولویت داده است و با اعتبارات در نظر گرفته شده چه میزان پیشرفت فیزیکی را در عملیاتی کردن پروژه‌ها شاهد خواهیم بود. در ادامه گزارش به این موضوعات و سوالات خواهیم پرداخت.

مسعود حمیدی/ کاهش سهم استان از اعتبارات حوزه حمل‌ونقل لایحه بودجه ۱۴۰۱، به رغم افزایش ۱۶ درصدی نسبت به سال گذشته کاهش اعتبارات پروژه‌های ریلی و جاده‌ای درون استانی خراسان رضوی با وجود صدها پروژه ناتمام در استان بیانگر آن است که دولت بیشتر پروژه‌های فرا استانی را مدنظر قرار داده است. به گزارش خراسان رضوی، دولت در لایحه بودجه ۱۴۰۱ با نگاهی مبتنی بر آمایش سرزمینی، تکمیل طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی را در دستور کار خود قرار داده است. هر چند اعتبارات عمرانی در لایحه بودجه ۱۴۰۱ نسبت به مصوب بودجه ۱۴۰۰ افزایش ۶۰درصدی داشته است اما وجود صدها پروژه عمرانی نیمه‌تمام و بعضاً پیشرفت فیزیکی کمتر از ۱۰ درصد مانند آزادراه حرم تاحرم، آزادراه مشهد قوچان، راه‌آهن مشهد-زاهدان و مشهد-گرگان یا جاده‌های محلی مانند گذر گاه‌خوئین، بیانگر این واقعیت است که به سرانجام رساندن این پروژه‌ها نیازمند عزم جدی دولت و اولویت دادن به طرح‌های مهم است اما دولت در لایحه بودجه ۱۴۰۱ کدام پروژه‌های ریلی و جاده‌ای را اولویت داده است و با اعتبارات در نظر گرفته شده چه میزان پیشرفت فیزیکی را در عملیاتی کردن پروژه‌ها شاهد خواهیم بود. در ادامه گزارش به این موضوعات و سوالات خواهیم پرداخت.

● افزایش ۲۵ درصدی اعتبارات حمل‌ونقل کشور
بر اساس پیوست شماره یک لایحه بودجه ۱۴۰۱ دولت برای فصل حمل‌ونقل و تکمیل پروژه‌های عمرانی این حوزه بیش از ۱۶ هزار و ۶۰۵ میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته است که این اعتبارات نسبت به مصوب قانون بودجه ۱۴۰۰ که معادل ۱۳ هزار و ۲۸۸ میلیارد تومان بوده حدود ۲۵ درصد افزایش یافته است.

● سهم استان از اعتبارات حمل‌ونقل آب‌رفت

سهم استان خراسان رضوی از اعتبارات فصل حمل‌ونقل لایحه بودجه ۱۴۰۱ در قالب ریف‌های متعدد حوزه‌های اولویت نقل در لایحه درج شده، معادل ۹۲۷ میلیارد تومان است. سهم استان خراسان رضوی از کل اعتبارات عمرانی حوزه حمل‌ونقل کشور در لایحه بودجه ۱۴۰۱ تنها ۵/۵

درصد است. این در حالی است که مجموع اعتبارات حوزه پروژه‌های حوزه حمل‌ونقل استان در بودجه مصوب ۱۴۰۰ بیش از ۷۴۴ میلیارد تومان است. بنابر این به رغم افزایش ۱۳۰ میلیارد تومانی ۱۶ درصدی در مقایسه با افزایش ۲۵ درصدی اعتبارات فصل حمل‌ونقل کشور در لایحه بودجه ۱۴۰۱ نسبت به مصوب ۱۴۰۰ سهم استان از اعتبارات این فصل از ۶ درصد مصوب ۱۴۰۰ به ۵/۵ درصد در لایحه بودجه ۱۴۰۱ کاهش یافته است.

● تنها ۱۴ پروژه درون استانی

بر اساس آن چه در جدول پیوست شماره یک و جدول مربوط به پروژه‌های ملی منتقل شده به استان در لایحه بودجه ۱۴۰۱ آمده است مجموع پروژه‌های ریلی و جاده‌ای استان که دارای ردیف بودجه تعریف شده در لایحه‌اند ۲۳ پروژه ملی و ۲ پروژه ملی استانی شده هستند. البته این ۲۵ پروژه صرفاً ریفی استانی قطعه استانی پروژه‌ها قرار نگرفته‌اند و با دیگر استان‌ها مشترک هستند. از مجموع ۲۵ پروژه تنها ۱۳ پروژه در درون مرزهای جغرافیایی استان قرار گرفته‌اند و ۱۲ پروژه عمرانی ریلی و جاده‌ای با دیگر استان‌ها مشترک هستند مانند آزادراه حرم تاحرم.

● راه‌آهن زاهدان-مشهد در صدر اعتبارات

اما وضعیت اعتبارات ریز پروژه‌های ریلی و جاده‌ای استان چگونه است. کدام پروژه اعتباراتش کاهش یافته و کدام پروژه افزایش اعتبارات داشته است؟ پروژه احداث راه‌آهن زاهدان-زابل-بیرجند و اتصال آن به راه‌آهن باقی-مشهد، با بیش از ۱۱۸ میلیارد تومان اعتبار، بالاترین رقم اعتباری برای طرح‌های عمرانی استان در حوزه حمل‌ونقل را در لایحه بودجه ۱۴۰۱ به خود اختصاص داده که این اعتبار نسبت به مصوب ۱۴۰۰ بیش از ۵۸ میلیارد تومان یعنی بیش از ۹۰ درصد افزایش یافته است. پروژه احداث بزرگراه بهشهر-گرگان-آزادشهر-بجنورد-شیروان-قوچان نیز با ۱۰۷ میلیارد تومان اعتبار و پروژه آزادراه حرم تاحرم با ۹۱ میلیارد تومان رتبه‌های بعدی را در بین پروژه‌های عمرانی استان به خود اختصاص داده‌اند اما همان گونه که پیشتر گفته شد و از عنوان پروژه‌ها مشخص است این اعتبارات در سطح ملی و در اختیار

کارفرمای این پروژه‌ها قرار خواهد گرفت. بنابر این نحوه هزینه کرد این اعتبارات در پروژه‌ها در اختیار وزارتخانه‌ها قرار گرفته و با توجه به تشخیص آن‌ها ممکن است حتی ریلی از اعتبارات صرف تکمیل یا اجرای عملیات فیزیکی قطعه استانی پروژه‌ها در استان خراسان رضوی نشود که نمونه بارز آن آزادراه حرم تاحرم است که قطعه سوم آن که در استان خراسان رضوی است هیچ‌گاه در اولویت کار وزارت راه و شهرسازی قرار نگرفته و همچنان بعداز گذشت حدود هفت سال تنها حدود ۱۵ درصد در یک قطعه ۳۳ کیلومتری حدفاصل مشهد تاسره راه تربت حیدریه پیشرفت فیزیکی داشته است.

● آزادراه مشهد-قوچان و کاهش اعتبارات

احداث آزادراه مشهد-قوچان یکی از پروژه‌های مهم جاده‌ای درون استانی است که بهر بهر داری از آن می‌تواند حجم بالایی از بار ترافیکی ورودی‌های شهر مشهد را به دوش بکشد و منجر به کاهش تصادفات در این محور شود اما به دلیل نبود اعتبارات و مشکلات تملک اراضی به آزادراه گرفتار مشهور است که در طول چهار سال گذشته کمتر از ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. مسئولان دولتی هر بار که از این آزادراه بازدید کردند وعده تأمین اعتبار داده‌اند اما لایحه بودجه ۱۴۰۱ بیانگر آن است که اعتبارات این پروژه نه تنها افزایش نیافته بلکه کاهش ۵/۵ میلیاردی پیدا کرده و به ۵۴/۵ میلیارد تومان رسیده است.

● گذر گاه خوئین در ردیف سقوط اعتبار



جاده محور کاشمر به شادمهر به دلیل بار ترافیکی سنگین و یک بانده بودن آن به یکی محور های پر تصادف استان تبدیل شده است. بعد از پیگیری های چند ساله دولت در سال ۹۸ برای احداث باند دوم این محور ردیف اعتباری در نظر گرفت اما این اعتبارات ناپزیر باعث شده است این مسیر ۲۰ کیلومتری هنوز به سرانجام نرسد. به رغم پیگیری ها و وعده های دولت برای اختصاص اعتبار بیشتر جهت به سرانجام رساندن این پروژه، اعتبارات در نظر گرفته شده برای باند دوم جاده کاشمر شادمهر در لایحه بودجه ۱۴۰۱ حتی نسبت به مصوب ۱۴۰۰ کاهش ۸ میلیارد تومانی داشته و تنها حدود ۲۰ میلیارد تومان برای تکمیل این پروژه در نظر گرفته شده است.

● نگاه مثبت دولت به متروی مشهد- گلپهار

در حوزه حمل‌ونقل شهری و روستایی نیز اعتبارات لایحه بودجه ۱۴۰۱ در فصل مسکن تعریف شده است. اعتبارات این حوزه در لایحه بودجه ۱۴۰۱ بیش از ۴۳۶ میلیارد تومان برآورد شده که نسبت به مصوب بودجه ۱۴۰۰ افزایش ۹۱ میلیارد تومانی (۲۶ درصدی) داشته است. دو پروژه مهم استان در حوزه حمل‌ونقل شهری متروی مشهد و متروی مشهد گلپهار هستند. اعتبارات پروژه متروی مشهد در لایحه بودجه ۱۴۰۱ معادل ۴۲/۲ میلیارد تومان پیش‌بینی شده که نسبت به مصوب بودجه ۱۴۰۰ کاهش سه میلیاردی پیدا کرده است اما دولت برای تکمیل پروژه قطار حومه مشهد- گلپهار نگاه مثبتی داشته و اعتبارات

روزنامه
سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی
خراسان رضوی

این پروژه با افزایش ۳۳ میلیارد تومانی نسبت به مصوب ۱۴۰۰ به رقم ۹۳/۵ میلیارد تومان در لایحه بودجه ۱۴۰۱ رسیده است. یکی دیگر از بخش‌های مهم تعیین شده در لوائح بودجه، تعیین اعتبار بر اساس هزینه‌هاست. دولت برای نزدیک شدن بودجه به واقعیت با نوعی عملیاتی شدن آن، چندسالی است که هزینه‌های هر پروژه عمرانی را بر مبنای قیمت تمام شده عملیات اجرای آن محاسبه و در ردیف‌های بودجه ثبت می‌کند. دولت برای پروژه‌های عمرانی حوزه حمل‌ونقل و هزینه هر واحد (کیلومتر) را برای احداث در نظر گرفته است. بر این مبنای باید دید حداقل بر اساس برآورد کارشناسان دولت، با اعتباراتی که در لایحه بودجه برای هر یک از طرح‌های جاده‌ای استان در نظر گرفته شده است چند کیلومتر پیشرفت فیزیکی برای هر یک از پروژه‌های ریلی و جاده‌ای استان را می‌توان متصور شد.

● پروژه‌هایی که یک کیلومتر پیشرفت فیزیکی هم نخواهند داشت

پروژه «برقی کردن راه‌آهن تهران-مشهد» گران‌ترین پروژه عمرانی استان است که هزینه تکمیل هر کیلومتر از این مسیر را دولت در لایحه بودجه ۱۴۰۱ حدود ۱۷ میلیارد تومان برآورد کرده است که با توجه به اعتبار پیش‌بینی شده (۵۰ میلیون تومانی) که تنها برای حفظ ردیف اعتباری در نظر گرفته شده هیچ پیشرفت فیزیکی رانمی‌توان برای این پروژه متصور شد. «احداث و تکمیل بزرگراه طر‌قیه-شاندیز» با ۱۳ میلیارد و «احداث راه‌آهن گرگان-بجنورد و راه‌آهن شیروان-مشهد» با ۱۲ میلیارد جزو گران‌ترین پروژه‌های استان هستند که با اعتبارات در نظر گرفته شده برای این پروژه میزان پیشرفت فیزیکی این پروژه‌ها برای بزرگراه طر‌قیه شاندیز تنها یک کیلومتر و برای راه‌آهن گرگان-مشهد حدود ۱۰۰ متر در سال ۱۴۰۱ خواهد بود.

● پیش‌بینی ۵۲ کیلومتر پیشرفت فیزیکی یک باند دوم تربت حیدریه-باغچه

اما دو پروژه «احداث باند دوم تربت حیدریه-باغچه -نیشابور-سبزوار-شاه‌رود-دامغان-سمنان-گر‌مسار» و «احداث راه‌آهن باقی-مشهد و

راه‌آهن تربت حیدریه-سنگان-هرات» دو پروژه ارزان قیمت حمل‌ونقل استان هستند که برای تکمیل هر یک کیلومتر از پروژه اعتباری یک و کمتر از یک میلیارد تومان نیاز است که برای پروژه باند دوم تربت حیدریه-باغچه پیشرفت فیزیکی ۵۲ کیلومتری بر اساس اعتبار حدود ۶۰ میلیارد تومان برآورد شده را می‌توان پیش‌بینی کرد. این پروژه همچنین در بین تمام پروژه‌های حمل‌ونقل استان بالاترین افزایش اعتبار را داشته به طوری که اعتبار این پروژه از ۱۰ میلیارد تومان مصوب ۱۴۰۰ به حدود ۶۰ میلیارد تومان برآورد لایحه بودجه ۱۴۰۱ رسیده است. همچنین دو پروژه «احداث بزرگراه بهشهر-گرگان-آزادشهر-بجنورد-شیروان-قوچان» یا ۴۰ کیلومتر و پروژه «به‌سازی راه اصلی تربت حیدریه-خواف-سره‌ای‌نشتیفان، کال‌شور-سره‌ای-سنگان-تایباد، قائن-ابراهیم‌آباد-کال‌شور و تربت حیدریه-باخرز-تایباد» با ۲۸ کیلومتر در رده‌های بعدی پیشرفت فیزیکی بالا بر اساس اعتبارات و هزینه کرد پیش‌بینی شده در لایحه بودجه ۱۴۰۱ قرار خواهند گرفت.

● اعتبارات پروژه‌ها با هدف گذاری دولت سازگار نیست

هر چند دولت سیزدهم اولویت کاری خود را تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام اعلام کرده و بناسبت مبتنی بر آمایش سرزمین، یک بودجه عملیاتی طرح ریزی شود اما، با اعتبارات در نظر گرفته شده، تکمیل پروژه‌های جاده‌ای و ریلی استان برای سال‌های آینده کاری دور از انتظار است. علاوه بر این، با توجه به وضعیت بی‌ثباتی قیمت‌ها و تورم اقتصادی هزینه‌های تمام‌شده برای تکمیل پروژه بدون شک مضاعف خواهد شد و حتی اعداد و رقم پیش‌بینی شده برای پیشرفت فیزیکی طرح‌های جاده‌ای و ریلی بر مبنای قیمت تمام شده مندرج در لایحه بودجه ۱۴۰۱ با واقعیت فاصله دارد. از سویی دیگر نگاه دولت به پروژه‌های درون استانی خراسان رضوی نسبت به اعتبارات مصوب سال ۱۴۰۰ منفی تر شده است و عموم طرح‌های عمرانی ریلی و جاده‌ای استان با کاهش اعتبارات در لایحه بودجه ۱۴۰۱ روبه‌رو شده‌اند. در حالی که افزایش اعتبارات عمرانی جاده‌ای و ریلی بیشتر مربوط به پروژه‌های بین استانی است.

امور خارجه در مورد بازگشایی مرز باجگیران نوشته‌ام که البته تر کمستان سختگیری های زیاد در زمینه کرونا دار و نسبت به آن حساس است و قرار بر این شده تا تجهیزات لازم برای پیشگیری و ضد عفونی مرز را ایجاد و نصب شود تر ددهایی به حالت متعارف صورت گیرد. در نهایت فکرمی کنم با تایطاتی که دولت و مجلس دارند و تلاش ها در این خصوص، نتایج مثبتی حاصل آید و سفر اخیر رئیس جمهور به تر کمستان و رایزنی ها و تبادل نظرهای طرفین نتیجه خوبی را برای باجگیران به دنبال داشته باشد؛ این درحالی است که به هر شکل برخی کشورهایی که با ما دشمنی دارند طی این سال ها در تر کمستان خوب کار کرده اند که باید با اعتمادسازی های لازم، فرصت های اقتصادی و سرمایه گذاری های ا دست رفته را جبران کنیم. وی گفت: البته قرار است به زودی در تهران نشست با سفیر ایران در تر کمستان باشم تا آخرین نتایج سفر مشخص شود که اطلاع رسانی خواهیم کرد.

● تر کمستان مشکلات فنی و نبود امکانات را مطرح می کند
رئیس اتاق مشترک ایران و تر کمستان در امور اقتصادی و تجاری نیز اظهار کرد: چندی پیش برای شرکت در جلسه ای با کشور تر کمستان از مرز باجگیران وارد کشور همسایه شدم که قبل از خروج با مشاهده بی تحرکی رو کود باجگیران و مقایسه با زمان رونق و جنب و جوش آن افسوس خوردم وی توان از آن ایام به عنوان دوران طلایی باجگیران یاد کرد. محمدنژاد افزود: اگر چه هم اکنون برای تر دد مسافر از این مرز مشکل خاصی نیست اما، از لحاظ تر ددهای ترانزیتی و حمل و نقل کالا با کامیون و خودروهای سنگین ممنوعیت اعمال شده و از این حیث، مرز مسدود است. وی گفت: در هر حال طرف تر کمستانی در این خصوص برخی مشکلات فنی و نبود امکانات را مطرح می کند و با حساسیت نسبت به کرونا نیز بر محدودیت های مرزی افزوده و سختگیری های بیشتری دارد. اگر چه در جریان سفر اخیر رئیس جمهور کشورمان به تر کمستان قرار بر این شده تا شرایط در جهت ارتباطات مرزی و تر ددها از باجگیران تسهیل شود.

البته باز خورد های کاری این سفر دست کم یک تا دو ماه طول خواهد کشید و از جزئیات آن اطلاع دقیقی ندارم و در نهایت هم مشخص شدن آن بستگی به نظر طرف تر کمن دارد. امیدواریم با آغاز سال جدید میلادی، شاهد ریکرد تا تر کمستان باشیم و به جز برقراری رفت و آمدهای مسافری از باجگیران، تر ددهای ترانزیتی نیز همچون گذشته از این گذرگاه و پایانه آن برقرار شود و با فعالیت های گمرکی، مرزی و بازارچه ای، باجگیران بیش از پیش رونق گیرد که در این زمینه لازم است اهکارهای مناسبی رایبه تر کمستان ارائه دهیم و را در برقراری این تر ددها مجاب کنیم و هر گونه غبار محرومیت و فراموشی از چهره باجگیران زوده شود و مردمان سختکوش منطقه و مرز نشین با شور و شوق و دلگرمی به کار بپردازند و به دور از هر گونه دغدغه خاطر و نگرانی روزگار بگذرانند.

پیگیری د لایل طولانی شدن تعطیلی گمرک باجگیران

باجگیران، خسته از رکود!



نیز موجب رفت و آمدهای بیشتری بین دو کشور همسایه شد.

● ایجاد محدودیت ها و بروز مشکلات

هنوز زمان زیادی از این تحولات و فعالیت های مرزی، پایانه ای و گمرکی نگذشته بود که از ۱۱ شهریور ماه ۱۳۹۱ اعلام شد، روزه تا ۱۰ خرداد ۱۳۹۲ کامیون آن هم با مجموع وزن بار کمتر از ۲۰ تن می توانند تر دد داشته باشند. حدود دو سال قبل بود که با شیوع کرونا تر ورود اتباع تر کمستان به بازارچه مرزی طرف ایران و خرید کالا، از سوی کشور همسایه محدودیت ایجاد شد که بر کساد ی بازار غرقه داران بیش از پیش دامن زد و در نهایت هم کار به مسدود شدن مرز و تعطیلی بازارچه مرزی انجامید.

● تبادل کالایی از طریق بازارچه و گمرک انجام نمی شود

ناظر گمرکات خراسان رضوی در گفت و گو با خراسان رضوی با تایید مشکلات به وجود آمده در مرز باجگیران می گوید: از اسفند سال ۹۸ هم زمان با شیوع کرونا بازارچه مرزی برای تبادل کالا در باجگیران بسته شده است. امید جهانخواه در پاسخ به این سوال که طرف تر کمستانی قرار بر بود اقداماتی برای رفع مشکلات به وجود آمده برای تعاملات تجاری انجام دهد، می گوید: با پیگیری هایی که از طرف وزارت امور خارجه کشورمان صورت گرفته است، فلات تر دد افراد دیپلمات از مرز باجگیران انجام می شود و تبادل کالایی نه از طریق بازارچه و نه از طریق گمرک انجام نمی شود و هیچ مسافری نیز رفت و آمد ندارد. وی همچنین در پاسخ به این سوال که دلایلی که طرف تر کمستانی برای بسته شدن مرز بیان می کند چه مواردی است، می گوید: طرف تر کمستانی از زمانی که کرونا شیوع پیدا کرد بیان می کرد که امکانات ضد عفونی کردن محموله ها باید در مرز وجود داشته باشد، این در حالی است که ما حاضر شدیم همانند مرز لطف آباد و سرخس محموله ها بین کامیون های دو کشور در مرز باجگیران بارانجام شود؛ اما این پیشنهاد را هم نپذیرفتند، حتی دلایل مخالفت با این پیشنهاد را نیز اعلام نکردند و فقط گفتند که بررسی می کنیم که اگر شرایط مهیا شد، اجازه تر دد کامیون ها داده شود. ناظر گمرکات خراسان رضوی با بیان این که بازارچه باجگیران در گذشته یکی از فعال ترین بازارچه های مرزی در کشورمان بود، می افزاید: متأسفانه در چند سال گذشته محدودیت هایی که کشور تر کمستان اعمال کرد، این بازارچه از رونق افتاد؛ حتی قبل از شیوع کرونا

ایشان زاده، مسلمی- قصه محرومیت و دوری از رونق اقتصادی شهر مرزی باجگیران هم از آن دست حکایت هایی است که تا مل برانگیز است؛ چرا که اقتصاد این شهر وابسته به تبادلات اقتصادی و صدور کالا و ورود و خروج کامیون های ترانزیتی و صادراتی به کشور همسایه تر کمستان است و با گذشت دوسال از شیوع کرونا و بسته شدن مرز باجگیران در همسایگی کشور تر کمستان به روی تجارت و کامیون داران ایرانی، هیچ تبادل کالایی بین دو کشور از مرز باجگیران انجام نمی شود؛ موضوعی که دودش به چشم ساکنان شهر مرزی باجگیران می رود و بازارچه از رونق افتاده این شهر تأثیر مستقیمی در معیشت ساکنان منطقه دارد. به گزارش خراسان رضوی، باجگیران دور مانده از قطار توسعه و خسته از کود افتصادی، نیازمند نگاه مهریان تر و پیگیرانه تر مسئولان است تا با رفع همه مشکلات و موانع، از موقعیت استراتژیک خود در جهت رشد و شکوفایی استعداد ها و رونق اقتصادی منطقه به خوبی بهره گیرد.

● گذشته باجگیران

از زمان فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و تقسیم آن به چندین کشور مستقل، لزوم تعیین نقطه ای استراتژیک برای ایجاد رابطه ای نزدیک از لحاظ اقتصادی با این کشور ها اجتناب ناپذیر می نمود. علت این موضوع، حسن نزدیکی و قرابت این کشور ها با کشور ما بود و همچنین علایق مشترک از نظر مذهبی، فرهنگی، تاریخی، اقتصادی و منافع مشترکی که با ما داشته اند؛ تا این که چندی پس از استقلال کشور ها آسیای میانه و کشایش مرز مناسبی بین باجگیران در استان خراسان و فعالیت و جنب و جوش گمرک قدیمی آن، تر دد کامیون های ترانزیت و مبادلات کالا، فعالیت های تجاری، رفت و آمد مسافران و گردشگران به ویژه اتباع تر کمستان، تحولی در منطقه باجگیران در شمال قوچان ایجاد کرد. اقداماتی چون احداث راه اندازی بازارچه مرزی مشترک در نقطه صفر مرزی نیز پاسخی منطقی به ارتباط قوی، فرهنگی و معنوی و ملت ایران و تر کمستان به منظور تبادلالت بیشتر و بهتر به ویژه در زمینه تجارت و بازرگانی و همچنین بهبود وضعیت معیشتی مردم منطقه و افراد بومی بود. در پی این تحولات به تدریج عده ای از مردم منطقه که طی سال های گذشته برای کار به شهر های بزرگ و همچنین قوچان مهاجرت کرده بودند، باز گشتند که با فعالیت های گمرکی و بازارچه ای و فعال شدن تعدادی از واحدهای صنفی و مغازه ها در داخل شهر و رفت و آمد مسافرو گردشگر، فرصت های شغلی برای مردم از جمله جوانان فراهم شد. در ادامه نیز احداث پایانه مرزی ایران و تر کمستان و افتتاح پایانه ها با حضور رئیس جمهور وقت ایران و تر کمستان هم بر اهمیت مرزی باجگیران و صادرات کالا از این گذرگاه افزود و صدور پروانه گذر مرزی برای مرز نشینان و مردم منطقه با مسافت و شعاع معین