

سازماندهی فضایی استان آذربایجان شرقی با رویکرد برنامه‌ریزی منطقه‌ای در افق چشم انداز

نادر زالی^۱: استادیار شهرسازی و برنامه‌ریزی منطقه‌ای، دانشگاه گیلان، رشت، ایران
حسن احمدی: استادیار شهرسازی و برنامه‌ریزی منطقه‌ای، دانشگاه گیلان، رشت، ایران

چکیده

برنامه‌ریزی برای ایجاد ساختار فضایی متناسب با موقعیت هر منطقه، مدتهاست بخش عمده‌ای از محتوای نظریه‌های برنامه‌ریزی و توسعه منطقه‌ای را به خود اختصاص داده است. در این میان علاوه بر شرایط عمومی توسعه در مناطق کشور، استان‌های مرزی به دلیل پل ارتباطی با سایر کشورها از اهمیت بسیار زیادی در برنامه‌ریزی‌ها برخوردار گشته‌اند. این اهمیت عمدتاً در چهار بعد ژئواکونومیک، ژئوکالچر، ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک قابل طرح است. استان آذربایجان شرقی بعنوان مرکز منطقه‌ای شمالغرب کشور در هر چهار بعد فوق از اهمیت زیادی برای کشور برخوردار است، به همین دلیل نیاز است برنامه‌ریزی مناسبی در این استان برای شکل‌گیری ساختار فضایی مناسب و ترسیم استخوانبندی بلندمدت صورت گیرد. روش تحقیق توصیفی-تحلیلی و از روش کتابخانه‌ای در تهیه اطلاعات استفاده شده است. هدف این تحقیق سازماندهی فضایی عناصر عمده تشکیل دهنده استان با رویکرد برنامه‌ریزی منطقه‌ای مبتنی بر هم پیوندی با عناصر فضایی ملی است و بدنبال ارائه طرحی برای ترسیم ساختار فضایی در جهت استحکام درون بافتی استان از یک طرف و تقویت توانمندی-های کشور در منطقه شمالغرب برای تأثیرگذاری بر موقعیت‌های فراملی از طرف دیگر است. در این مقاله با بررسی ساختار فضایی گسسته استان، محورهای ملی، فراملی و منطقه‌ای برای تأثیرگذاری بر منطقه طراحی شده و همچنین کانون‌های عمده تقویت اقتصادی درون منطقه‌ای برای همگرایی مناطق مختلف استان پیشنهاد گردیده است. محورهای میانه- تبریز- جلفا و بازرگان و متبریز- میاندوآب به عنوان محور ملی و فراملی، محورهای تبریز - اهر، محور بستان‌آباد - سراب - اردبیل، و محور صوفیان - شبستر- تسوج به عنوان محورهای منطقه‌ای و استانی پیشنهاد شده‌اند. از طرف دیگر برای ارتقای همبستگی درونی قطب توسعه جلفا، اهر، سراب و میانه به عنوان کانونهای عمده توسعه استان پیشنهاد شده‌اند.

واژه‌های کلیدی: توسعه راهبردی، ساختار فضایی، استخوانبندی، سیاستگذاری فضایی، آذربایجان شرقی.

^۱ نویسنده مسئول: N.zali54@gmail.com، ۰۹۱۴۳۰۳۸۵۸۸

بیان مسأله:

منظور از مطالعات منطقه‌ای یافتن توانایی‌ها و ظرفیت‌های هر منطقه برای توسعه متعادل و متوازن است عوامل جغرافیایی اعم از طبیعی و انسانی، قادرند به طور مستقیم و غیرمستقیم بر جهت‌گیری‌های کلان تأثیرگذار باشند، موضوعاتی از قبیل وسعت، عناصر اقلیمی، وضعیت توپوگرافی، منابع طبیعی، جمعیت، سازمان فضایی، فعالیت‌ها، منابع معیشتی، شبکه‌های زیربنایی و ... در این رابطه سهم به سزائی دارند (پریزادی و همکاران، ۱۳۹۱: ۱۶). در تحلیل‌های ژئوپولیتیک، گاه، یک منطقه به دلایل پرشماری از سایر مناطق متمایز می‌گردد. از این دست می‌توان به قرار داشتن در کنار آبراه‌های مهم و بین‌المللی، برخوردار بودن از منابع غنی زمینی و زیرزمینی، موقعیت استراتژیک و قرارداشتن در گذرگاه ترانزیتی بین‌المللی اشاره نمود. در این دیدگاه، به منطقه، به مثابه گونه‌ای از فضای جغرافیایی می‌نگرند که با دارا بودن برخی عوامل پیوند دهنده، اجزای منطقه را به یکدیگر بافته و بستر ساز تأثیر و تأثرات تحرکات هر یک بر دیگری می‌گردد (قالیباف، ۱۳۸۷: ۵۷).

در سازماندهی فضای جغرافیایی در سطوح مختلف ملی، منطقه‌ای و محلی، گستراندن سازمان اداری و زیربنایی در بعد جغرافیایی و فضایی ضروری است. این فرایند برای حکومت‌ها از ضروریات بوده و عنصری حیاتی در تفویض اختیار به سایر نقاط سرزمین برای اداره بهتر کشور و مناطق است (احمدی‌پور، ۱۳۸۹: ۴۸). بدین ترتیب نگرش دوراندیشانه به فضای جغرافیایی، نیازمند در نظر گرفتن کلیه قلمروهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی به صورت یک کلیت و همچنین نگاه تعاملی با منظومه خرد، کلان، ملی و فراملی فرآیندها و قلمروها با یکدیگر خواهد بود. از این رو در این نگاه حذف قلمرو یا قلمروها و بها دادن به یکی و نادیده گرفتن دیگری، مطرح نیست و بین قلمروهای ممکن اقتصادی، اجتماعی فرهنگی و زیست محیطی نه تنها تقابلی وجود ندارد؛ بلکه چگونگی در هم آمیزی کارآمدتر آنها به عنوان یک دغدغه با رویکرد تعاملی با کشورهای همجوار مطرح می‌گردد. بر همین اساس جهت شناخت، پیش‌بینی، کنترل و نظارت بر روند رشد و توسعه مناطق، باید تمام سیستم‌های داخلی و خارجی اثرگذار بر منطقه در سطوح گوناگون فضایی و کنش و واکنش متقابل آنها، مورد مطالعه و تحلیل قرار گیرد تا از این طریق، سیستم منطقه در نهایت به ایجاد تعادل درونی و بیرونی دست یابد (قالیباف، ۱۳۸۹: ۱۵۲). آشکار است که دستیابی به توسعه پایدار بدون وجود نظام برنامه‌ریزی پویا و فعال امکان‌پذیر نیست. در این نظام، می‌باید به برنامه‌ریزی در سه سطح کوتاه مدت و میان مدت و بلندمدت پرداخت و نسبت به تعیین اولویت‌ها و جهت‌گیری‌های اساسی به همراه ارائه دورنماها و تحلیل چشم‌اندازهای با افق دوردست با هدف‌گذاری و سمت‌گیری‌های روشن و مشخص در آینده کشور اقدام نمود.

بررسی و تحلیل موانع کلان برنامه‌ریزی منطقه‌ای در ایران، نشان می‌دهد که اصلی‌ترین عامل مؤثر بر فرایند توسعه منطقه‌ای در کشور، نظام مدیریتی و برنامه‌ریزی متمرکز بوده است. نظام برنامه‌ریزی و توسعه ملی با ماهیت بخشی و کلان، در زمینه ماهیت مکانی و فضایی مناطق دچار کاستی‌های آشکاری است. از این رو برنامه‌ریزی‌های کلان و بخشی در کشور به جای آنکه بازتابی فراگیر و منطقی از اهداف و اولویت‌های توسعه‌ای مناطق باشند که در واقع منطبق و سازگار با ظرفیت‌ها، قابلیت‌ها، تنگناها و محدودیت‌های آنهاست؛ این برنامه‌های توسعه منطقه‌ای اند که می‌بایست محتوای اهداف و راهبردهای خود را با برنامه‌های کلان بخشی هماهنگ سازند (سیف‌الدینی، ۱۳۸۹: ۹۶). پرداختن به این موضوع از این جهت دارای اهمیت است که یکی از اصلی‌ترین اهداف برنامه‌های توسعه به ویژه پس از انقلاب، دستیابی به توسعه‌ای متعادل در سراسر کشور بوده و کاهش سطح اختلاف منطقه‌ای، جلوگیری از تمرکز بیش از حد جمعیت، فعالیت‌ها و پیامدهای آن در کلان‌شهرها، بهره‌گیری از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های مناطق

حاشیه‌ای و کم فعال، ایجاد اشتغال و درآمد پایدار، ساماندهی مؤثر جریان‌های حجیم مهاجرتی و از این دست موارد و در نهایت دستیابی به اهداف توسعه پایدار ملی، همگی در گرو حل مشکلات و موانع بنیادین، تحقق فرایند مدیریت و برنامه‌ریزی منطقه‌ای است. که این امر در ساختار تصمیم‌گیری کلان غیرمتمرکز، با مشارکت فعال همه ذی نفعان منطقه‌ای از سطوح پایین تا بالای نظام مدیریت و برنامه‌ریزی ملی تحقق خواهد یافت. استان آذربایجان شرقی بعنوان مرکز منطقه‌ای شمال غرب کشور به دلیل نزدیکی به کشورهای ترکیه و در واقع پل ارتباطی کشور به اروپا از یک سو و ظرفیت مرکزیت اقتصادی و فرهنگی برای منطقه قفقاز از دیگر سو، دارای اهمیت استراتژیک شایان توجهی است. در حال حاضر این استان به دلیل تمرکز بیش از حد جمعیت و صنایع و خدمات در چند شهر عمده بخصوص تبریز، دارای مشکلات عدیده‌ای از قبیل مهاجرت گسترده به شهرهای بزرگ، خالی شدن روستاها از جمعیت، آلودگی هوای شهرهای بزرگ بخصوص شهر تبریز، مطلوبیت استقرار صنایع در اطراف تبریز به دلیل آستانه جمعیت مناسب در این شهر برای مصرف، فشردگی شهر و برخی آثار روانی و اجتماعی تمرکز شهری است که همه اینها به دلیل عدم وجود سیاست‌گذاری کلان در توزیع بهینه خدمات و امکانات بوده و هم اکنون منطقه شمالغرب را با مشکل جدی مواجه ساخته است. بنابراین این مقاله تلاش دارد با ارائه الگوی سازماندهی فضایی استان با رویکرد آمایش سرزمین و برنامه‌ریزی منطقه‌ای در افق بلند مدت ۲۰ ساله به آرایش متعادل جمعیت و خدمات در پهنه استان کمک کند.

مبانی نظری:

تا پیش از دهه ۱۹۷۰م، توسعه منطقه‌ای در کشورهای در حال توسعه، بر پایه برنامه‌ریزی‌های اقتصادی و رشد اقتصادی منطقه استوار بود. از جمله دیدگاه‌های مطرح در این برهه از تاریخ می‌توان به مدل‌های رشد هارود^۱ (۱۹۴۷)، دومار^۲ (۱۹۵۷)، روستو^۳ (۱۹۵۶)، روزنشتاین^۴ (۱۹۴۳) و هیرشمن^۵ (۱۹۵۷) اشاره نمود (ضرابی، ۱۳۸۸: ۴). از ممتازترین آنها، تئوری اقتصادی، «رشد نامتعادلی» هیرشمن است. هیرشمن در تئوری خود، با طرح استراتژی نامتعادل، اولویت‌دادن و انتخاب بخشی از اقتصاد، به عنوان بخش پیشتاز، تمرکز سرمایه در آن را عامل اصلی توسعه منطقه‌ای می‌پنداشت. به باور او، بخش صنعت به دلیل داشتن پیوندهای عمیق میان فعالیت‌های مختلف با بخش‌های دیگر می‌باید به عنوان بخش پیشتاز مورد توجه قرار گیرد. با توجه به اینکه نتیجه منطقی رشد نامتعادل، توسعه ناموزون جغرافیایی است؛ هیرشمن نیروهای تمرکز را «اثر قطبش» نام نهاد. بر این مبنا، نتیجه توسعه در مرکز، سرانجام با تراوش آثار توسعه به پیرامون به رشد مناطق عقب مانده یاری رسانیده و توسعه آنها را به همراه داشته است. بدین ترتیب، جریان صنایع از طریق روندهای فضایی قطبش به سوی مناطق عقب‌مانده سوق یافته و منجر به شکل‌گیری قطبش می‌گردد (Richardson, 1977:252).

نظریه راهبرد قطب رشد، از دیگر دیدگاه‌های رایج در حوزه توسعه منطقه‌ای به شمار می‌رود که بر سرمایه‌گذاری‌های کلان صنعتی در مراکز بزرگ شهری تأکید می‌ورزد (شکویی، ۱۳۷۳: ۳۱۲). جان فریدمن دیدگاه یاد شده را بستر ساز شکل‌گیری انباشتگی‌های شهری، تمرکز منطقه‌ای و پیامدهای آن را در قالب الگوی «مرکز - پیرامون» مطرح می‌نماید و رابطه بین «مرکز - پیرامون» را رابطه‌ای استعماری می‌پندارد (گیلبرت، ۱۳۷۵: ۶۴). مبتنی بر این دیدگاه، مرکز، منابع و فعالیت‌های پیش برنده اقتصادی رونق گرفته، در حالی که پیرامون در فرآیند توسعه، حاشیه‌ای، قلمداد شده و توسعه‌نیافته برجای می‌ماند. در این میان، خصیصه قطبش شدید ناشی از رشد نامتعادل درون منطقه-

¹ Roy Harrod

² Domar

³ W. Rostow

⁴ Rosenstin Rodan

⁵ Hirschman

ای پدیدار می‌گردد (عظیمی، ۱۳۸۱: ۱۰۳). ناکامی استراتژی‌های یاد شده در راستای ایجاد تعادل‌های منطقه‌ای، موجب شد که این دیدگاه‌ها و نگرشها دستخوش دگرگونی شوند. از این‌رو نگرش سیستمی و یکپارچه به توسعه منطقه‌ای شایان توجه قرار گرفت. فریدمن، هنگام مطالعه سیاست توسعه منطقه‌ای کشور ونزوئلا، نظریه «مرکز-پیرامون» را همراه با رویکرد سیستمی مطرح نمود. این نظریه نخستین تلاش در راستای تنظیم مدل فضایی سیستماتیک و دقیق از مفهوم مرکز رشد به شمار می‌رفت. وی مشکل مبدل گشتن رشد ناموزون به رشد موزون را در کاستی‌های مشهود نگرش سیستمی در انتخاب کانون‌های رشد و بخش پیشتاز دانسته و با طرح دو مفهوم مراکز بخشی و منطقه‌ای، ضرورت برخورد سیستمی در طراحی بخش و منطقه را مورد تأکید قرار می‌دهد (اردشیری، ۱۳۷۰: ۷). فریدمن با تعریف توسعه به عنوان فرایند ناپیوسته و تراکمی از نوآوری‌ها، سامانه فضایی را به دو حوزه مرکز و پیرامون تقسیم می‌کند. در این تقسیم‌بندی، نواحی مرکزی به عنوان زیرسیستم‌های سازمان یافته با ظرفیت بالایی جهت توسعه و نواحی پیرامونی، به مثابه زیرسیستم‌هایی که مسیر توسعه آنها توسط نهادهای نواحی مرکزی و با توجه به چگونگی ارتباط آنها بر حسب وابستگی عمده تعیین می‌شود، قلمداد می‌شوند (شبان، ۱۳۸۸: ۵۸).

لازم به توضیح است که «تئوری توسعه فضایی هیلهورست» فراگیرترین تئوری با رویکرد سیستمی در زمینه سازماندهی ساختار فضایی به شمار می‌رود. هیلهورست با توجه به اهمیت راهبردهای توسعه فضایی در از بین بردن دوگانگی‌های درون منطقه‌ای، میان منطقه‌ای و بخشی، چهار استراتژی متفاوت را مطرح می‌نماید:

۱- استراتژی انسجام متمرکز^۱ ۲- استراتژی انسجام پراکنده^۲ ۳- استراتژی گسترش متمرکز^۳ ۴- استراتژی گسترش پراکنده^۴. وی در خلال چهار استراتژی یاد شده، دو مقوله اساسی بسط^۵ و تثبیت^۶ را مطرح می‌نماید. هدف استراتژی استراتژی تثبیت، تقویت نیروهای مایل به مرکز و هدف استراتژی بسط، تقویت نیروهای گریز از مرکز می‌باشد. وی استراتژی بسط را به مثابه دنباله طبیعی و زمانی استراتژی تثبیت می‌داند (پورمحمدی، ۱۳۸۶).

چنانچه توسعه به مثابه یک روند یا یک فرایند انگاشته شود، می‌باید به ترتیب به تقویت مرکز منطقه‌ای، حوزه نفوذ مرکز منطقه‌ای، ایجاد محورهای توسعه و تقویت مراکز واقع در اطراف مرکز منطقه پرداخت. به بیان دیگر، توسعه متعادل منطقه‌ای از راهبرد انسجام متمرکز شروع شده و در طی یک فرایند به راهبرد گسترش یا بسط پراکنده می‌انجامد. هیلهورست بر این باور است که این فرایند، تنها راه دستیابی به ساختار متعادل فضایی خواهد بود. استراتژی‌های ۱ و ۲ با هدف تقویت مرکز یا نیروهای مایل به مرکز، متناسب با موقعیت منطقه از دو راهبرد متمرکز یا پراکنده بهره می‌گیرند. در استراتژی انسجام متمرکز، هدف، تقویت خود مرکز است. این استراتژی برای استانها یا مناطقی که مراحل اولیه توسعه را پیش رو داشته و در سطح‌بندی توسعه در زمره استانهای محروم جای می‌گیرند، به کار برده می‌شود. بکارگیری این استراتژی در این استانها باعث تقویت مرکز استان در مرحله اولیه توسعه خواهد شد. (شماره ۱).

¹ - Concentrate Consolidation

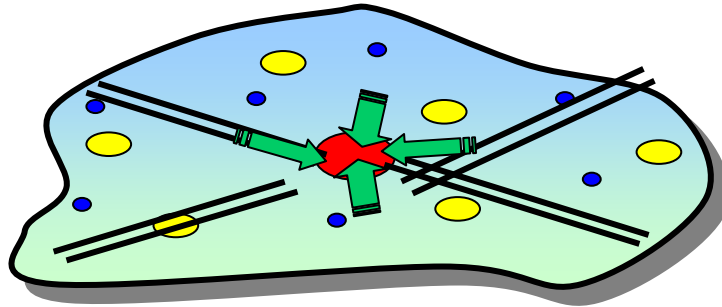
² - Dispersed Consolidation

³ - Concentrate Expansion

⁴ - Dispersed Expansion

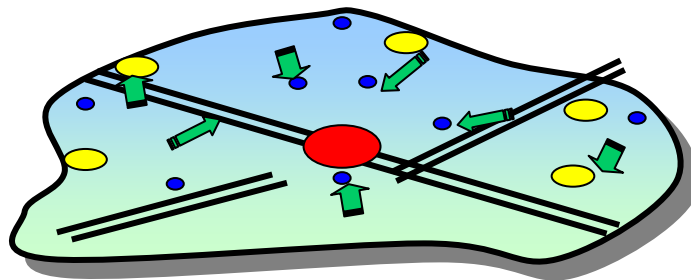
⁵ - Expansion

⁶ - Consolidation



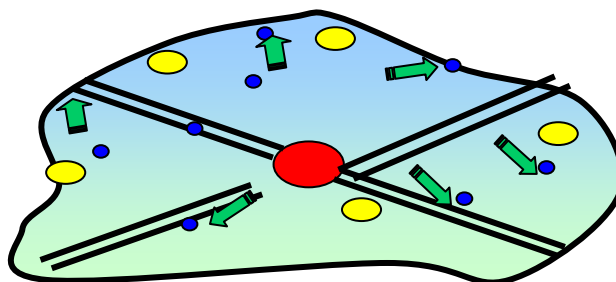
شکل ۱- نمای فرضی استراتژی انسجام متمرکز- منبع: (زالی، ۱۳۷۹: ۸۶).

استراتژی دوم به انسجام پراکنده اشاره دارد. برخلاف استراتژی پیشین که بر تقویت مرکز تأکید می‌ورزید، این استراتژی بر تقویت پیرامون مرکز منطقه پافشاری دارد. این استراتژی برای مناطقی مناسب است که از رشد لجام گسیخته مرکز منطقه رنج برده و با تمرکز شدید جمعیت و فعالیت در مرکز منطقه روبرو هستند. بر مبنای این استراتژی، تقویت مراکز درجه ۲ در اطراف مرکز منطقه، توسعه مراکز واقع در مسیر خطوط ارتباطی اصلی و توسعه مراکز درجه ۲ در اطراف مرکز منطقه می‌تواند راهکاری درخورد در راستای مرتفع ساختن مسائل و مشکلات جاری باشد. (شکل شماره ۲).



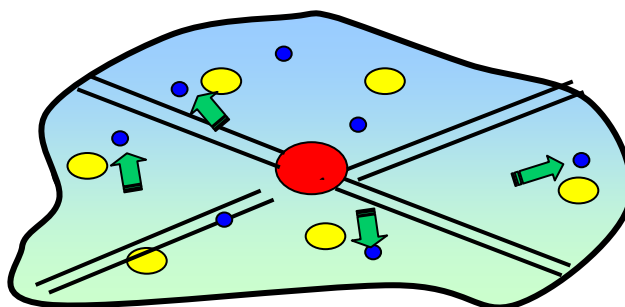
شکل ۲- نمای فرضی استراتژی انسجام پراکنده- منبع: (زالی، ۱۳۷۹: ۸۷).

همانگونه که پیش از این بیان شده، در این دو استراتژی یاد شده، تقویت نیروهای مایل به مرکز به عنوان هدف و مقصود اصلی در نظر گرفته می‌شود. این در حالی است که در گام بعد، گسترش توسعه در به سمت نواحی پیرامونی سوق داده شده و در حقیقت نیروهای گریز از مرکز تقویت می‌شوند. مرحله بسط نیز متناسب با موقعیت منطقه دو استراتژی متفاوت را پی می‌گیرد. برای استانهایی که از پخشایش مناسب فعالیت و جمعیت برخوردارند و از نظر توسعه جزء استانه‌های توسعه‌یافته به شمار می‌روند، استراتژی گسترش متمرکز پیشنهاد می‌گردد. بر مبنای این استراتژی، ایجاد محورهای توسعه و تقویت مراکز درجه ۳ اطراف مرکز منطقه و یا مراکز درجه ۲ واقع در منطقه راهکار مناسبی به نظر می‌آید. (شکل شماره ۳).



شکل ۳- نمای فرضی استراتژی بسط متمرکز- منبع: (زالی، ۱۳۷۹: ۸۷).

گام پایانی در فرایند توسعه متعادل، بکارگیری راهبرد گسترش پراکنده است. این استراتژی برای استانهایی ساختار نسبتاً متعادل فضایی مناسب خواهد بود. در این استراتژی، هدف، انتقال فضای توسعه به تمام منطقه و پیرامون مرز آن است. این فرایند در راستای شکل‌گیری وزنه‌هایی در پیرامون مرز منطقه برای ایجاد تعادل در کل ساختار فضایی پی گرفته می‌شود. مبتنی بر استراتژی یاد شده، مراکز درجه ۳ نزدیک به مرز منطقه و نزدیک به مراکز درجه ۲ مستقر در مرز آن، به منظور توسعه و سرمایه‌گذاری مناسب خواهند بود (Hilhoest, 1970). (شکل شماره ۴).



شکل ۴- نمای فرضی استراتژی بسط پراکنده، منبع: (زالی، ۱۳۷۹: ۸۶).

علاوه بر این، نظریات و مدل‌های متأخرتر توسعه منطقه‌ای در نیمه دوم ۱۹۹۰ میلادی و هزاره سوم نظیر مناطق یادگیری، سیستم‌های نوآوری منطقه‌ای، یادگیری محلی شده با استفاده از نظریات قبلی، به تفاسیر نوینی از مدل‌های یادگیری و نوآوری سرزمینی دست زده‌اند که به عنوان ابزار اصلی توسعه منطقه‌ای، وارد حیطه سیاست‌گذاری منطقه‌ای اغلب کشورها شده است (داداش‌پور، ۱۳۸۸: ۵۶).

روش تحقیق:

تحقیق پیش رو بر آن است تا از یک سو با بررسی پتانسیل‌های موجود در استان آذربایجان شرقی، به ترسیم استخوانبندی فضایی این پهنه جغرافیایی بپردازد. از این رو پس از بررسی مبانی نظری و پیشینه مرتبط با موضوع محوری نوشتار حاضر، به بررسی و شناخت ساختار فضایی موجود استان شامل توزیع تراکمی جمعیت استان، محورهای تجهیز شده آن و ... پرداخته و پس از تجزیه و تحلیل موارد یاد شده در خلال نیم نگاه بر طرح‌های بالادست در افق بلند مدت ۱۴۰۰ به اولویت‌بندی اجزای ساختار بدست آمده می‌پردازد. روش این تحقیق توصیفی و تحلیلی است. در تهیه اطلاعات از روش اسنادی و کتابخانه‌ای استفاده شده است. لازم به ذکر است با توجه به اینکه موضوع پژوهش سیاست‌گذاری در سطح کلان است، نمونه‌گیری و حجم نمونه برای این تحقیق مصداق نخواهد داشت.

بحث و یافته‌های پژوهش:

بررسیها در استان آذربایجان شرقی نشان می‌دهد که شهر تبریز به عنوان مرکز استان یا به عبارتی مرکز منطقه‌ای شمال غرب کشور، تمرکز بسیار شدیدی از فعالیت‌ها و جمعیت را به خود اختصاص داده است و بقیه مناطق از رشد ناچیزی برخوردار هستند. به طوری که حتی پراکندگی جمعیت به گونه‌ای است که شهر دوم استان (مراغه) در فاصله ۱۰ برابری با شهر اول قرار گرفته است. بررسی میزان جمعیت نقاط شهری و روستایی شهرستان‌ها نشان می‌دهد که از مجموع حدود ۲ میلیون جمعیت شهری استان، بیش از ۸۵٪ در دو سطح اول توسعه یعنی شهرستان‌های تبریز، مراغه، شبستر، بناب، مرند و جلفا قرار گرفته‌اند و ۱۵٪ بقیه در سایر شهرستانها توزیع شده‌اند. جالب اینکه شهرستان تبریز خود به عنوان سطح اول توسعه ۶۵٪ جمعیت شهری استان را به خود اختصاص داده است و این مسأله نشان از تمرکز شدید جمعیت، فعالیت‌ها و خدمات در شهرستان تبریز دارد که با رشد بیش از حد خود، مانع

توسعه سایر شهرستانها شده است و همین عامل باعث تشدید روند مهاجرتها به مرکز استان شده و عدم تعادل در سلسله‌مراتب سکونتگاهی را منجر شده است (پورمحمدی، ۱۳۸۶).

معرفی ویژگیهای کلی استان آذربایجان شرقی:

پراکندگی جمعیت در استان: ارزیابی توزیع فضایی مراکز سکونتگاههای شهری و روستایی استان، تمرکز بخش عمده‌ای از جمعیت در نیمه غربی استان را نشان می‌دهد. در مجموع، می‌توان استقرار جمعیت در فضای جغرافیایی استان را متأثر از شرایط طبیعی، منابع آب و اراضی حاصلخیز دانست. دشت‌های استان آذربایجان شرقی، شامل دشت تبریز، مراغه، مرند و سراب، محل تمرکز مراکز شهری بزرگ و مجموعه‌های روستایی بزرگ و متوسط هستند. در نیمه شرقی استان نیز عمدتاً به دلیل کوهستانی بودن، کم آب بودن و شرایط جغرافیایی شهرهای کوچک و متوسط، روستاهای پراکنده و کم جمعیت و اراضی دیم آشکارا به چشم می‌خورد. (جدول شماره ۱).

از منظر منطقه‌بندی، ۸۵٪ کل جمعیت شهری، در مناطق شمالغربی و کرانه شرقی دریاچه ارومیه - نیمه غربی استان - استقرار یافته‌اند. نکته جالب اینکه تنها منطقه کرانه شرقی دریاچه ارومیه ۷۸٪ جمعیت شهری استان را به خود اختصاص داده است. از دیگر سو، از نظر جمعیت روستایی نیز این نیمه حدود ۵۰٪ جمعیت روستایی را به خود اختصاص داده و از این نظر با وجود اینکه تنها ۲۵٪ تعداد روستاها در این نیمه قرار دارد لیکن ۵۰٪ جمعیت روستایی را به خود اختصاص داده است. که این خود نشان از تمرکز روستاهای بزرگ و پرجمعیت در نیمه غربی استان است. محدوده‌های عمده تمرکز نیز در مسیرهای بستان‌آباد - تبریز، صوفیان - شبستر - طسوج، صوفیان - مرند، تبریز - آذرشهر - مراغه - ملکان می‌باشد. این محدوده‌ها و مسیرها عمده‌ترین بخشهای متمرکز جمعیت هستند. جدول شماره ۱ - تراکم‌ها و تمرکزهای جمعیتی استان آذربایجان شرقی به تفکیک شهری و روستایی در مناطق ۵ گانه در سال ۱۳۹۰

مناطق	نسبت جمعیت شهری از کل استان	نسبت جمعیت روستایی از کل استان
نیمه غربی	منطقه شمالغربی	۹.۷۷
	کرانه شرقی دریاچه ارومیه	۷۶.۳۲
	مجموع نیمه غربی	۸۶
نیمه شرقی	منطقه شمالی	۶.۹۸
	منطقه شرق میانی	۲.۲۰
	منطقه جنوبی	۴.۷۳
	مجموع نیمه شرقی	۱۴
کل استان	۱۰۰	۱۰۰

مأخذ: مرکز آمار ایران، ۱۳۹۲.

محورهای تجهیز شده استان:

بررسی ساختار فضایی استان از منظر چگونگی شکل‌گیری فضاهای زیستی شهری - روستایی و همگرایی آنها با شبکه‌های زیربنایی، خدمات و فعالیت‌های اقتصادی، در مجموع نمایانگر محورهای تجهیز شده زیر می‌باشد:

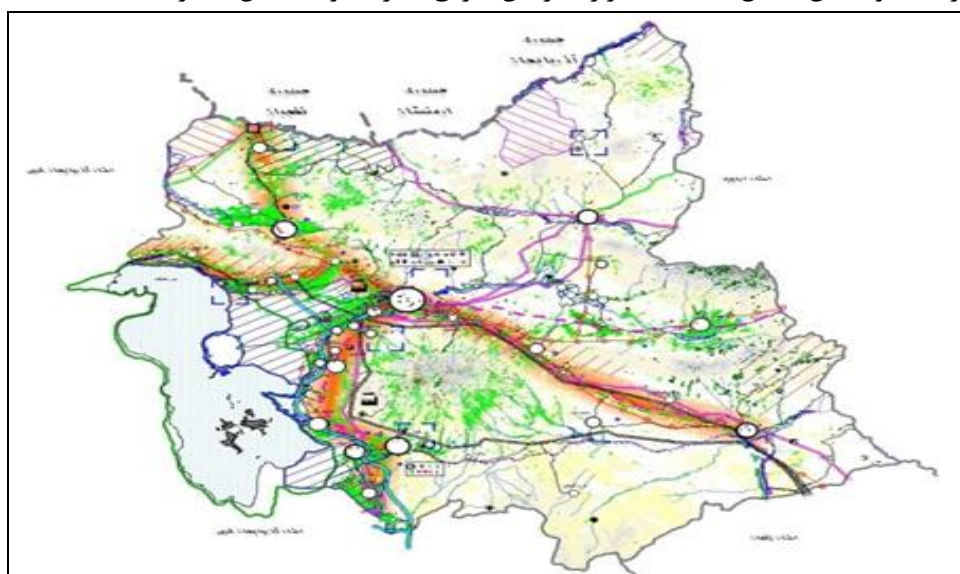
▪ **محور تبریز - میاندوآب:** این محور از قوی‌ترین شبکه زیربنایی در سطح استان را داراست و تمرکز واحدهای صنعتی، تولیدی، خدماتی و کشاورزی پیرامون این محور به دلیل وجود شبکه‌های ارتباطی قوی، شبکه انتقال سریع ریلی تا مراغه و شبکه‌های انتقال نیرو و انرژی صورت گرفته و زمینه را برای توسعه فعالیت‌های تولیدی، خدماتی و اقتصادی فراهم ساخته است. استقرار دو شهرک بزرگ صنعتی رجائی و سلیمی، کارخانه‌های بزرگ تولید سنگهای تزئینی با ارزش بین‌المللی، واحدهای بزرگ صنعتی مثل پالایشگاه، پتروشیمی، نیروگاه و غیره، برخورداری از معادن

غنی گرانت و استقرار کارگاههای کوچک و بزرگ با استفاده از این معادن در طول محور، استقرار دامداریهای بزرگ صنعتی و سایر فعالیتها، موقعیت این محور را در پهنه استان در جایگاه نخست قرار داده است.

▪ **محور تبریز - مرند - جلفا:** نقش بازرگانی و ترانزیتی آذربایجان بعنوان یکی از محوریترین بخشهای نظریه پایه توسعه استان اهمیت این محور را دو چندان کرده است. منطقه ویژه اقتصادی و تجاری جلفا که ایران را به کشورهای منطقه قفقاز پیوند میزند و بر زمینههای توسعه مبادلات تجاری و صادرات کالاهای تولیدی کشور میافزاید، ضرورت تجهیز این محور بخصوص بخش مرند - جلفا را اجتنابناپذیر ساخته است. لازم به یادآوری است که در سالهای اخیر فعالیتهای شایان توجهی در این زمینه صورت پذیرفته است و انتظار آن میرود که با تصویب منطقه آزاد تجاری جلفا این محور توسعه بیشتری یابد.

▪ **محور میانه - تبریز:** این محور به دلیل قرارگیری در مسیر شبکه ترانزیتی تهران - بازرگان از نظر بازرگانی دارای اهمیت فوقالعادهای است و در حال حاضر بعد از دو محور یاد شده، عمدهترین مسیر تجهیز شده از نظر شبکههای زیربنایی و فعالیتهای اقتصادی به شمار میرود. البته محور بستانآباد - تبریز بیشتر از بقیه مسیرهای محور توسعه یافته و فعالیتهای عمده صنعتی بخصوص صنایع غذایی و چوبی در این محور استقرار یافتهاند.

▪ **محور صوفیان - شبستر - شرفخانه:** محور یاد شده با برخورداری از شبکه ارتباطی و ریلی مناسب به ایستگاه رازی در غرب کشور منتهی میشود. از جمله ویژگیهای شایان توجه این محور می توان به دسترسی به منطقه گردشگری شرفخانه و امکان اتصال به ایستگاه رازی از این طریق اشاره نمود. (شکل شماره ۵).



شکل ۵- محورهای تجهیز شده وضع موجود استان آذربایجان شرقی

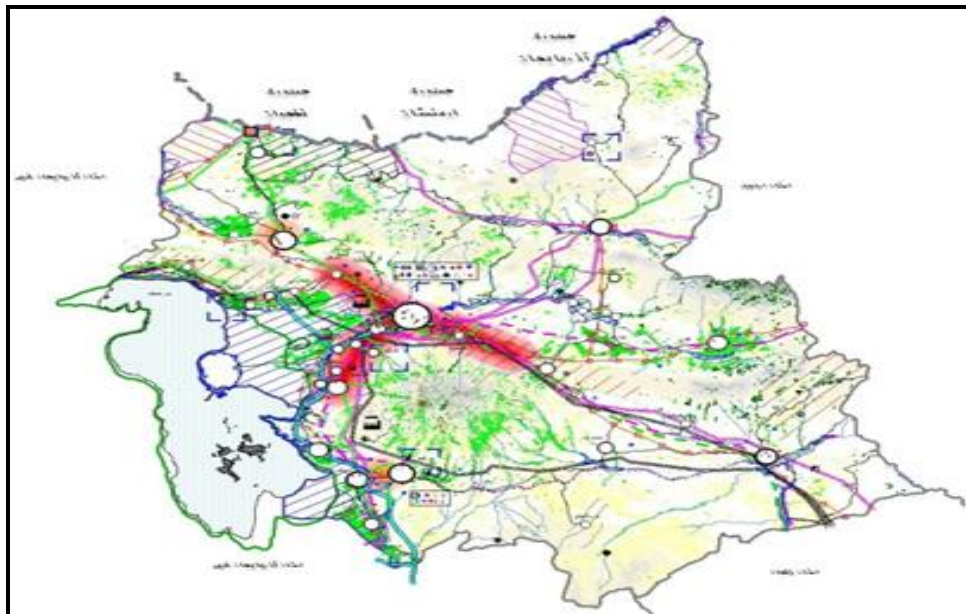
با وجود آن که محورهای یاد شده در زمره محورهای ساختارمند و تجهیز شده استان جای دارند، در سالهای اخیر، فعالیتهای بسیاری در محور تبریز - اهر و بستانآباد - سراب - اردبیل صورت پذیرفته است. البته با کشف و استخراج معادن مس سونگون و استقرار صنایع وابسته به این معدن انتظار می رود که در سالهای آتی از عمده محورهای تجهیز شده استان باشد. محور بستانآباد - سراب - اردبیل نیز جهت تقویت ارتباط اردبیل با تبریز در حال تجهیز می باشد.

بررسی کانونها و محورهای ممتاز توسعه استان:

سازمان فضایی فعالیتها و مراکز زیستی در بستر ویژگیهای طبیعی فضای جغرافیایی استان، شکلگیری دو فضای کاملاً مجزا از هم را نشان می دهند. نیمه غربی استان دارای همگرایی قابل توجه شبکههای زیربنایی، مراکز

زیست و زمین‌های حاصلخیز بر بستر دشتهای تبریز، مرند و مراغه بوده؛ حجم وسیعی از فعالیت‌ها و جمعیت استان را به خود اختصاص داده است. این در حالی است که نیمه شرقی استان همواره به دلیل شرایط طبیعی و محرومیت از شبکه‌های زیربنایی در زمره ی مناطق محروم و حاشیه‌ای استان به شمار می‌رود. در مجموع کانونها و محورهای عمده توسعه استان را می‌توان بدین شرح برشمرد: (شکل شماره ۶).

- محور بستان‌آباد - تبریز به مثابه بستر استقرار کارگاه‌های صنعتی کوچک و متوسط مقیاس؛
- محور تبریز - آذرشهر با دارا بودن تمرکز بسیار مناسب صنایع بزرگ، شهرکهای صنعتی، مراکز زیست شهری و روستایی بزرگ و محدوده‌های کشاورزی آبی؛
- محور تبریز - صوفیان با دارا بودن توزیع کارگاههای صنعتی کوچک و متوسط و مراکز زیست شهری و روستایی بزرگ همپيوند با محدوده‌های زراعت آبی.



شکل ۶- کانونها و محورهای عمده توسعه استان

علاوه بر محورهای یاد شده، کانونهای توسعه مراغه، بناب و مرند از عمده کانونهای توسعه استان به شمار می‌روند که در بستر دشتهای مرند و مراغه توسعه یافته و از تمرکز مناسب جمعیت شهری، مراکز روستایی بزرگ، فعالیت‌های صنعتی و کارگاهی و زراعت آبی برخوردار هستند.

سازمان فضایی استان در مجموع از شبکه ارتباطی بین‌المللی تهران - تبریز - جلفا و تبریز - میاندوآب متأثر شده و استقرار بخش عمده‌ای از امکانات استان حول این محورهای ارتباطی آرایش فضایی جمعیت و فعالیتها را در سطح استان شکل داده است. از این روست که دو فضای کاملاً مجزا از هم در سطح استان به چشم می‌خورد:

۱. نیمه غربی استان شامل محوری شمالی - جنوبی از جلفا - مرند - تا تبریز - آذرشهر - مراغه و بناب، که بخش عمده‌ای از این محور که نیمه غربی استان را تشکیل می‌دهد در همجواری با شبکه‌های ارتباطی ملی و بین‌منطقه‌ای و شبکه‌های زیربنایی مناسب قرار گرفته و در حال حاضر نیمه توسعه یافته استان به شمار می‌رود. استقرار صنایع بزرگ، کارگاههای صنعتی کوچک و متوسط، محدوده‌های زراعی آبی و باغی، روستاهای بزرگ، شهرهای پرجمعیت، دامداریهای صنعتی و فعالیت‌های بازرگانی از دیگر ویژگی‌های برجسته و ممتاز نیمه غربی استان محسوب می‌شوند.

۲. نیمه شرقی استان که به دلیل ویژگی‌های طبیعی و کوهستانی بودن منطقه و عدم امکان ارتباط محوری با سایر استانهای همجوار همواره در محرومیت بوده است. اگر چه در برخی موارد، قابلیت توسعه در آنها بیشتر از سایر مناطق استان دیده می‌شود. استقرار بخش عمده‌ای از روستاهای کم‌جمعیت و پراکنده با اقتصاد غالب رمه‌گردانی و دامداری سنتی، کشاورزی دیم و استقرار شهرهای کم‌جمعیت از ویژگیهای عمده نیمه شرقی استان به شمار می‌روند.

الف) محور مرند - جلفا به دلیل اینکه در سالهای اخیر منطقه ویژه اقتصادی جلفا تأسیس شده است از عمده محورها و کانونهای مهم استان است که ضرورت توسعه و تجهیز آن جهت بهره‌برداری از قابلیت‌های بازارچه‌های مرزی و منطقه ویژه اقتصادی اجتناب‌ناپذیر به نظر می‌رسد.

ب) محور بستان‌آباد - سراب از دیگر محدوده‌های حاشیه‌ای دارای قابلیت استان می‌باشد که به دلیل برخورداری از منابع طبیعی مناسب و زمینهای کشاورزی مرغوب و همچنین امکان ایجاد ارتباط بین منطقه‌ای با اردبیل جهت ایجاد همگرایی منطقه‌ای، ضرورت توسعه و استفاده از قابلیت‌های آن کاملاً احساس می‌شود.

ج) محور بستان‌آباد - اهر که دارای قابلیت توسعه بسیار بالایی در زمینه گردشگری و توسعه معادن مس و صنایع وابسته به آن می‌باشد از سرمایه‌های عظیم منطقه‌ای و حتی ملی به شمار می‌آید و استفاده از این قابلیت‌ها منطقه شمالی استان را از بن‌بست کوهستانی خارج و وارد چرخه اقتصادی استان خواهد کرد.

د) محور میانه - تبریز به دلیل استقرار شبکه‌های زیربنایی مناسب و قرارگیری بر مسیر جاده ترانزیتی بین‌المللی دارای قابلیت توسعه به ویژه در زمینه فعالیتهای خدماتی و بازرگانی است.

ه) محور تبریز - ارومیه از راه دریا به دو دلیل دارای اهمیت فراوان است:

۱) به منظور ایجاد همگرایی میان استانهای آذربایجان غربی - شرقی و اردبیل، مبارزه با موانع طبیعی ضروری و اجتناب‌ناپذیر است. موانع کوهستانی در شرق استان آذربایجان شرقی و ضعف شبکه‌های ارتباطی مانع ارتباط و پیوند محکم استان آذربایجان شرقی با اردبیل گشته و بخش عمده‌ای از ارتباط این استان متوجه سایر استانهای همجوار بخصوص تهران گردیده است.

۲) در غرب استان نیز وجود مانع طبیعی دریاچه ارومیه و عدم امکان ارتباط جاده‌ای و ریلی مناسب پیوند طبیعی، اجتماعی و اقتصادی استان را با آذربایجان غربی نیز دچار مشکل ساخته و حتی پیوندهای فرهنگی این سه استان را تحت تأثیر قرار داده است.

تجزیه و تحلیل و ترسیم استخوانبندی استان آذربایجان شرقی:

استان آذربایجان شرقی در مجموع با سه مشکل برای رسیدن به توسعه موزون و هماهنگ روبرو است:

- تمرکز شدید جمعیت، خدمات و سرمایه‌گذارها در شهر تبریز و پیرامون که باعث ناهمگونی فضایی و عقب افتادگی سایر مناطق به خصوص روستاها شده است.
- وجود خلاء سکونتگاهی در نظام سلسله‌مراتب سکونتگاهی در استان و عدم توجه به نقش شهرهای میانی در تعدیل نظام سکونتگاهی و ایجاد ارتباط با مراکز کوچک سکونتگاهی
- ضعف خدمات رسانی به روستاها و عدم وجود ارتباط منطقی روستاها با سطوح بالاتر از خود.

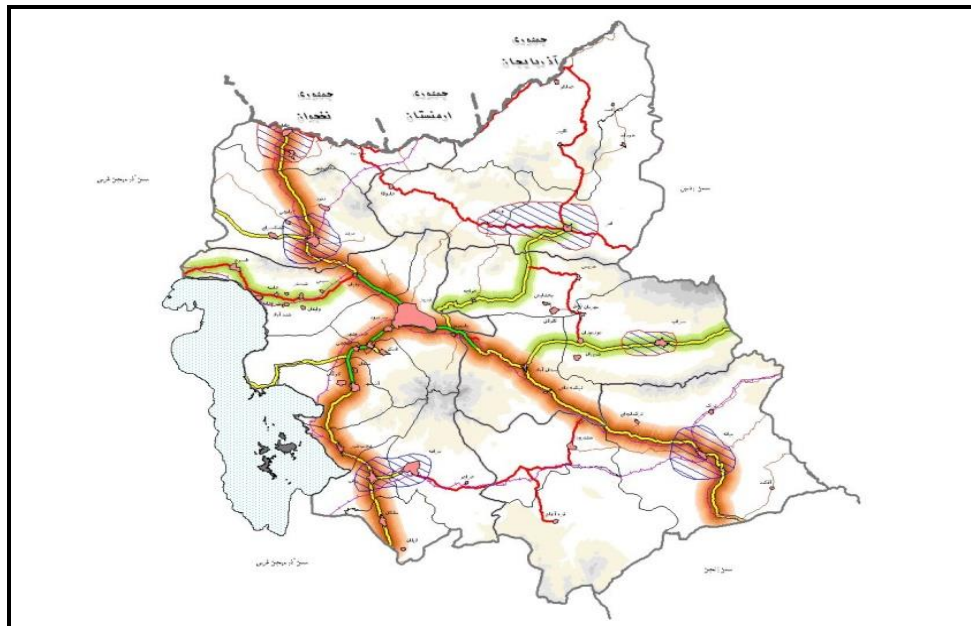
در راستای تحقق اهداف چشم‌انداز بلندمدت توسعه کشور، نظریه پایه توسعه ملی و جهت‌گیریهای آمایش سرزمین و با توجه به ویژگیهای استان، مأموریت‌ها و وظایف اصلی آن در راستای ارتقاء نقش اجرایی کشور به ترتیب بر پایه «بخش‌های صنعت، معدن، خدمات و استفاده حداکثر از قابلیت‌های کشاورزی» استوار خواهد بود.

محورهای ملی و فراملی:

- **محور میانه - تبریز- جلفا** که در واقع یکی از مهم‌ترین محورهای تجهیز شده استان است و از نظر ملی نیز نقش عمده‌ای ایفا می‌کند با شکل‌گیری و توسعه منطقه آزاد تجاری جلفا، توسعه صنایع و استقرار فعالیت‌های عمده خدماتی و بازرگانی، استخوانبندی اصلی پیکره فضایی استان را تشکیل خواهد داد. بر همین اساس ضروری است تجهیز شبکه‌های زیربنایی این محور بخصوص اتمام سریع آزادراه زنجان- تبریز تا جلفا و بازرگان و شبکه ریلی تبریز- میانه در اولویت قرار گرفته و مراکز جمعیتی آن در همین راستا تجهیز و تقویت شوند.
- **محور تبریز- میاندوآب** که در حال حاضر دومین محور عمده توسعه استان است و بخش عمده‌ای از فعالیت‌ها و مراکز شهری و روستایی استان در این محور استقرار یافته‌اند، همچنان در افق طرح بعنوان یکی از مهم‌ترین محورهای دارای قابلیت توسعه استان خواهد بود و بر همین اساس ضروری است که تجهیز شبکه‌های زیربنایی بخصوص استانداردسازی بزرگراه این محور و تجهیز مراکز جمعیتی آن در اولویت قرار گیرد.

محورهای منطقه‌ای و استانی:

- **محور تبریز- اهر** با کانون‌های توسعه ورزقان و کلیبر با توجه به استقرار دو مجموعه صنعتی و معدنی بزرگ در منطقه شمالی و بهره‌برداری از قابلیت‌های توریستی منطقه عمده‌ترین محور توسعه نیمه شرقی استان خواهد بود و ضرورت دارد جهت خروج منطقه شمالی استان از بن بست و تثبیت جمعیت منطقه ضمن توسعه شبکه‌های زیربنایی این محور به بهره‌برداری از معادن نفلین سینیت و معادن عظیم مس سونگون و توسعه فعالیت‌های صنعتی و معدنی بصورت مجموعه‌های یکپارچه فرآوری مواد معدنی تا تولید کالاهای مصرفی اقدام شود.
- **محور بستان آباد - سراب- اردبیل** یکی از محورهای منطقه‌ای است که جهت تقویت ارتباطات میان منطقه‌ای با استانهای همجوار در اولویت تجهیز قرار دارد. این محور دارای قابلیت استقرار صنایع تبدیلی کشاورزی و دامی است و بعنوان قطب صنایع تبدیلی دامی استان به شمار می‌رود.
- **محور صوفیان - شبستر- تسوج** با دارا بودن قابلیت‌های زیربنایی، توریستی و کشاورزی یکی دیگر از محورهای توسعه استان است. (شکل شماره ۷).



شکل ۷- محورهای استراتژیک پیشنهادی برای توسعه افق ۱۴۰۰ استان آذربایجان شرقی

کانونهای عمده توسعه استان:

- **قطب توسعه جلفا:** توسعه و تجهیز منطقه آزاد تجاری جلفا با عملکرد ملی - فراملی که موقعیت بسیار مناسبی را برای استان فراهم ساخته از اولویت‌های اصلی توسعه استان است.
- **قطب توسعه اهر:** این قطب بعنوان مرکز منطقه شمالی استان ایفای نقش خواهد کرد و با استقرار مجموعه‌های صنعتی - معدنی و بهره برداری از قابلیت‌های توریستی در اطراف آن، توسعه مناسبی در این منطقه و به تبع آن تعادل نسبی در فضای استان حاصل خواهد شد.
- **قطب توسعه سراب:** قابلیت‌های کشاورزی و دامی سراب، ضرورت توسعه صنایع تبدیلی دامی و کشاورزی را در منطقه شرق میانی اجتناب‌ناپذیر کرده است.
- **قطب توسعه میانه:** با توجه به قرارگیری میانه در محور ملی زنجان - تبریز استفاده از قابلیت‌های بازرگانی و خدماتی آن و همچنین توسعه صنایع ذوب آهن و صنایع وابسته به آن بر تعادل نسبی فضای جغرافیایی استان تأثیر بسزایی خواهد گذاشت.
- **قطب توسعه مراغه + بناب:** این قطب در واقع یکی از کانون‌های توسعه کشاورزی، صنعتی و خدماتی استان است و به عنوان یک مجموعه واحد، نقش مهمی در تمرکززدایی از مرکز و تعادل فضایی ایفا می‌کند. تقویت نقش‌های خدماتی و بازرگانی این کانون بر این نقش به صورت شایان توجهی خواهد افزود.
- **قطب توسعه مرند:** این قطب هم در واقع مهم‌ترین مرکز جمعیتی منطقه شمال غربی استان به شمار می‌رود که از قابلیت‌های خدماتی و کشاورزی مناسب برای توسعه برخوردار است.
- البته از دیگر کانون‌های توسعه استان می‌توان به کانون‌های هشترود، کلیبر و هریس نیز یاد کرد.

کانونهای اولویت دار توسعه در استان:

- **قطب توسعه جلفا:** به دلیل اهمیت ملی و نقش آن در توسعه صادرات ملی و منطقه‌ای
- **قطب توسعه اهر:** به منظور ایجاد تعادل فضایی، محرومیت‌زدایی، بهره‌برداری بهینه از معادن غنی منطقه با ایجاد مجموعه‌های صنعتی - معدنی و تثبیت جمعیت
- **قطب توسعه سراب:** به منظور ایجاد تعادل فضایی در منطقه شرق میانی، ایجاد قطب تولید و تبدیل محصولات دامی و کشاورزی و تثبیت جمعیت.

از دیگر سو با دگرگونی‌های نظام شهری و خدماتی استان، شهر تبریز با پذیرش نقش‌های ملی و فراملی بخصوص در زمینه خدمات و بازرگانی به منظور تمرکززدایی از کلانشهر تبریز و ایجاد فضای متعادل توزیع جمعیت، ۵ شهر میانی دارای نقش‌های ناحیه‌ای خواهند بود و بخشی از نقش‌های مرکز به این شهرها منتقل خواهد شد. شهر مرند در منطقه شمال غربی، اهر در منطقه شمالی، مراغه + بناب در منطقه غربی دریاچه ارومیه، میانه در منطقه جنوبی و سراب در منطقه شرق میانی نقش شهرهای سطح ۲ استان را ایفا خواهند کرد. سایر مراکز شهرستان‌های استان نیز سطح ۳ و شهرهای کوچک سطح ۴ را تشکیل خواهند داد.

نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادها:

تدوین چشم‌انداز توسعه استان در افق ۱۴۰۰ در واقع ماحصل جمع‌بندی مطالعات وضع موجود، تحلیل قابلیت‌ها و تکنیهای آذربایجان شرقی با محوریت نظریه پایه توسعه استان است. تحلیل‌های مربوط به جمعیت، نظام اسکان و اشتغال با استناد به چشم‌انداز کلان استانی و محاسبات نرخ رشد، متناسب با بارگذاری جمعیت و فعالیت‌ها در شهرهای مختلف این پهنه، سقف جمعیتی حدود ۴/۵ میلیون نفر را برای استان رقم می‌زند. این مهم خود، به نوعی،

نگرش منطقی نسبت به روند گذشته استان، مقوله مهاجرفرستی آن و همچنین نقش و مسئولیت عملکردی استان را در افق یاد شده تأیید می‌کند. لازم به یادآوری است که نسبت جمعیت شهری و روستایی استان در افق طرح ۷۰ به ۳۰ در نظر گرفته شده است. با توجه به جایگاه محوری توسعه استان در افق ۱۴۰۰ در بخشهای صنعت، معدن و خدمات، انتظار آن می‌رود که ترکیب اشتغال در این بازه زمانی نیز دگرگون شود. به گونه‌ای که اشتغال در بخش کشاورزی از ۲۵٪ به ۱۶٪ کاهش یافته، در بخش صنعت و معدن از ۳۷٪ به ۴۰٪ افزایش و با توجه به نقش خدماتی این استان در سطح ملی و فراملی به ۴۴٪ ارتقاء یابد.

در زمینه شبکه‌های زیربنایی، موقعیت استان بعنوان پل ارتباطی به کشورهای منطقه قفقاز و منطقه شمالغرب کشور ارتقا داده است. مسیرهای بزرگراهی استان براساس محورهای میانه - تبریز - جلفا و بازرگان، تبریز - میاندوآب به جنوب کشور و اردبیل - سراب - تبریز از طرف دیگر بنا شده است که مسیر اولی در واقع نقش ترانزیتی بین‌المللی و مسیرهای دوم و سوم نقش ارتباطی درون منطقه‌ای را ایفا می‌کنند. عمده‌ترین بخش شبکه دسترسی‌های اصلی در منطقه شمال استان صورت خواهد گرفت و جهت دسترسی سریع از اردبیل به مرزهای جلفا در شمال استان و همچنین خروج منطقه از بن بست‌های کوهستانی و استفاده از قابلیت‌های گردشگری منطقه ارسباران، ارتقاء شبکه دسترسی اهر - ورزقان - سیه رود - جلفا به جاده اصلی از اولویت‌های اصلی شبکه‌های دسترسی اصلی استان به شمار می‌روند. از دیگر سو، توسعه شبکه ارتباطی اصلی اهر - کلیبر و جاده اصلی مرزی تا جلفا از دیگر اولویت‌های شبکه‌های ارتباطی استان به شمار می‌روند.

در زمینه شبکه‌های ریلی با توجه به اینکه استان با دو کشور ارمنستان، آذربایجان و جمهوری خودمختار نخجوان همسایه است؛ استفاده از قابلیت‌های این کشورها برای ارتباط ریلی با آنها و ایجاد امکان ارتباط با سایر کشورهای منطقه قفقاز و روسیه از طریق این کشورها در اولویت قرار می‌گیرد. بر همین اساس ایجاد انشعاب ریلی از نوز به ارمنستان که در واقع از طریق این کشور به سایر کشورهای منطقه قفقاز قابل اتصال است، از اولویت‌های اصلی شبکه ریلی استان به شمار می‌رود. از طرف دیگر ایجاد انشعاب از میانه به اردبیل، پارس‌آباد و آستارا جهت ارتباط با شبکه ریلی جمهوری آذربایجان و ارتباط با شبکه ریلی سایر کشورهای منطقه قفقاز و انتقال سریع کالا و خدمات کشورهای حوزه دریای خزر به مرزهای غربی و شمالغرب کشور از دیگر اولویت‌های توسعه شبکه ریلی استان است. از شبکه‌های درون منطقه‌ای نیز احداث خط میانه - تبریز و مراغه - میاندوآب - ارومیه از دیگر برنامه‌های پیش‌بینی شده برای توسعه شبکه ریلی استان است.

در زمینه بخش انرژی و شبکه‌های توزیع آن با توجه به موقعیت استان در انتقال انرژی گاز به ترکیه و احتمال افزایش ظرفیت آن به دلیل انعقاد قراردادهای جدید با کشورهای اروپایی جهت پیوستن به خط لوله انتقال گاز ایران - ترکیه - اروپا انتظار آن می‌رود که در این زمینه، آذربایجان شرقی با استفاده مناسب از موقعیت و عبور شبکه‌ها از محدوده استان بعنوان یک قابلیت زیربنایی با ایجاد انشعاب جهت تغذیه صنایع در مسیر نسبت به بهبود مصرف انرژی در سطح استان اقدام نماید. از طرف دیگر با توجه به سیاست‌های مبتنی بر کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و استفاده از سوخت‌های پاک سعی شده تمام نقاط شهری استان در افق ۱۴۰۰ از شبکه گاز مناسب برخوردار باشند و روستاهای در محدوده این شبکه‌ها نیز برحسب اولویت و تراکم جمعیت و فعالیتها از شبکه گاز برخوردار باشند. در بخش خدمات، به ویژه در زمینه بازرگانی، آموزش عالی و بهداشت و درمان، استان دارای نقش فراملی و ملی شایان توجهی است. در زمینه بازرگانی، تقویت زیرساخت‌های لازم برای ایفای نقش سطح ملی تخلیه و توزیع کالا، توسعه منطقه آزاد تجاری جلفا، توسعه گمرکات تبریز، سهلان، مراغه، جلفا و تجهیز آنها به تکنولوژی روز، ایجاد و توسعه

بورس کالا در تبریز و مراغه، ایجاد مراکز بازاریابی الکترونیکی در تبریز، جلفا و شهرهای میانی استان و استفاده از قابلیت‌های نمایشگاه بین‌المللی تبریز با توسعه و تجهیز آن بعنوان مرکز بین‌المللی نمایشگاه‌های منطقه قفقاز و کشورهای اکو از عمده‌ترین راهبردهای توسعه بخش بازرگانی در افق طرح می‌باشد.

منابع و مأخذ:

۱. اجلالی، پرویز (۱۳۷۳): تحلیل منطقه‌ای و سطح‌بندی سکونتگاهی، انتشارات سازمان برنامه و بودجه، چاپ اول، تهران.
۲. احمدی‌پور، زهرا و میثم میرزایی تبار (۱۳۸۹): «نقش احساس مکانی در سازماندهی سیاسی فضا»، فصلنامه جغرافیایی آمایش محیط، سال ۳، شماره ۱۲، ملایر، صص ۶۲-۴۷.
۳. اردشیری، مهیار (۱۳۷۰): نقش شهرکهای جدید در توازن منطقه‌ای، درسنامه کارشناسی ارشد گروه شهرسازی، دانشگاه شیراز.
۴. امیدوار، کمال، بیرانوندزاده، مریم و ابراهیم رستم گورانی (۱۳۸۸): «تحلیل شبکه شهری و توزیع فضایی جمعیت در کانونهای شهری استان هرمزگان»، فصلنامه جغرافیایی چشم انداز زاگرس، سال ۱، شماره ۲، بروجرد، صص ۱۱۰-۱۳۲.
۵. پرزادی، طاهر، اسدی، صالح، مولایی قلیچی، محمد و حجت شیخی (۱۳۹۱): «بررسی تحلیل قابلیت‌های مزایای نسبی توسعه منطقه ای در بنادر شمالی ایران با استفاده از تلفیق تکنیکهای *electre* و *topsis*»، فصلنامه برنامه ریزی منطقه‌ای، سال دوم، شماره ۶، مردشت، صص ۲۹-۱۵.
۶. پورمحمدی، محمدرضا (۱۳۸۶): مطالعات طرح آمایش استان آذربایجان شرقی، استانداری آذربایجان شرقی، طرح پژوهشی، تبریز.
۷. پورمحمدی، محمدرضا و نادر زالی (۱۳۸۳): «بررسی و تحلیل نگرشهای جغرافیایی در توسعه منطقه ای و تطبیق آن با ویژگیهای استان آذربایجان شرقی»، مجله علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه تبریز.
۸. داداش پور، هاشم (۱۳۸۸): «خوشه های صنعتی، یادگیری نوآوری و توسعه منطقه ای»، مجله راهبرد یاس، شماره ۱۸، تهران، صص ۷۳-۵۳.
۹. رستم پور، هوشنگ، محمدی یگانه، بهروز و حسن حیدری (۱۳۸۹): «تبیین سازمان فضایی سیستم های شهری مطالعه موردی استان بوشهر و فارس»، فصلنامه جغرافیایی آمایش محیط، سال ۳، شماره ۱۱، ملایر، صص ۱-۲۵.
۱۰. رندینلی، دنیس (۱۳۶۸): ویژگیهای جمعیتی شهرهای متوسط، ترجمه: مجید محمدی خبازان، انتشارات سازمان برنامه و بودجه، چاپ اول، تهران.
۱۱. روشندل، جلیل (۱۳۸۴): امنیت ملی و نظام بین‌المللی، انتشارات سمت، چاپ اول، تهران.
۱۲. زالی، نادر (۱۳۷۹): سطح بندی توسعه منطقه ای در استان آذربایجان شرقی، پایان نامه کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه شیراز.
۱۳. زالی، نادر (۱۳۸۹): «رویکرد آمایشی در تحلیل نظام شهری با تأکید بر مفهوم مناطق همگن و اداری»، مجله مطالعات و پژوهشهای شهری و منطقه ای، سال اول شماره ۴، اصفهان، صص ۹۴-۷۷.
۱۴. زین العابدین، یوسف و انام کایاز (۱۳۸۹): «جایگاه موقعیت جغرافیایی در نظریه های ژئوپلیتیک»، فصلنامه جغرافیای انسانی، سال سوم، شماره ۱، گرمسار، صص ۵۵-۴۵.

۱۵. سیف‌الدینی، فرانک و موسی پناهنده خواه (۱۳۸۹): «چالشها و موانع برنامه ریزی توسعه منطقه ای در ایران»، مجله پژوهش های جغرافیای انسانی، شماره ۷۳، تهران، صص ۹۸-۸۳.
۱۶. شبانی، مرضیه، حسینی، سیدحسن و حسن بیک محمدی (۱۳۸۸): «سنجش توسعه نیافتگی صنعتی شهرستان آباده با استفاده از GIS»، فصلنامه جغرافیا و مطالعات محیطی، سال اول، شماره ۲، نجف آباد، صص ۶۸-۵۵.
۱۷. شکویی، حسین (۱۳۷۳): دید گاههای نو در جغرافیای شهری، جلد اول، انتشارات سمت، تهران.
۱۸. صرافی، مظفر (۱۳۷۷): مبنای برنامه ریزی توسعه منطقه ای، انتشارات سازمان برنامه و بودجه، چاپ اول، تهران.
۱۹. ضرابی، اصغر و میرنجف موسوی (۱۳۸۸): «بررسی کارکرد شهرهای کوچک در نظام شهری و توسعه منطقه ای استان یزد»، مجله جغرافیا و برنامه ریزی محیطی، سال ۲۰، شماره پیاپی ۳۴، اصفهان، صص ۱۸-۱.
۲۰. عظیمی، ناصر (۱۳۸۱): پویا شهرنشینی و مبنای نظام شهری، نشر نیکا، چاپ اول، تهران.
۲۱. قالیباف، محمدباقر، عزت پناه، بختیار و سیدموسی پور موسوی (۱۳۸۹): «تمرکزگرایی فضایی و اثرات آن بر گسترش فیزیکی و ساختار فضایی شهر»، مجله فضای جغرافیایی، سال دهم، شماره ۳۲، اهر، صص ۱۸۰-۱۵۱.
۲۲. قالیباف، محمدباقر و سیدموسی پورموسوی (۱۳۸۷): «ژئوپلیتیک نوین خاورمیانه و سیاست خارجی ایران»، مجله پژوهش های جغرافیای انسانی، شماره ۶۶، تهران، صص ۶۹-۵۳.
۲۳. گیلبرت، آلن و ژوزف گالگر (۱۳۷۵): شهرها فقر و توسعه، شهرنشینی در جهان سوم، ترجمه: پرویز کریمی ناصری، انتشارات شهرداری ها و دهیاری های کشور، چاپ اول، تهران.
۲۴. هنسن، نایلز (۱۳۷۶): سیاستگذاری منطقه‌ای در جهانی در حال دگرگونی، ترجمه: پرویز اجلالی، انتشارات دفتر آمایش و برنامه ریزی منطقه ای سازمان برنامه و بودجه، چاپ اول، تهران.
۲۵. هیلهورست، ژوزف (۱۳۷۰): برنامه ریزی منطقه‌ای برداشت سیستمی، ترجمه: سیدغلامرضا شیرازیان، انتشارات سازمان برنامه و بودجه، چاپ اول، تهران.

26. Darwent, d. f, (197): *Growth poles and growth centers in regional planning , regional policy*

27. Habitat (1985): *The Role of the Small and Intermediate Towns in National Development , , United Nation, Center for Human Settlements , Nairobi.*

28. Harry , W. Richardson (1986): *Regional policy in developing countries , regional and urban economics , volume 1*

29. Hilhorst , J.G.M (1971): *Regional planning , A system Approach, Rotterdam University Press.*

30. Richardson , H.W. (1977): *City Size and National Spatial Strategies in Developing Countries, world bank staff working paper.*

