

مجتمع خدماتی رفاهی بین راهی امام رضا (ع) ابرکوه



مجری و مشاور طرح: شرکت صنایع معادن و عمران رضوی

محل اجرای طرح: استان یزد، محور ابرکوه سه راهی سورمق، کیلومتر ۱۰

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمه

در طرح توجیهی کسب و کار پیش رو، طرح احداث مجتمع بین راهی در مسیر ابرکوه همراستا با الگوی آستان قدس رضوی برای مجتمع های بین راهی امام رضا (ع)، از دیدگاه فنی و اقتصادی مورد بررسی قرار گرفته و نتایج حاصل از آن، به عنوان مبنایی جهت تصمیم گیری در مدیریت و پیشبرد سرمایه گذاری ایجاد مجتمع بین راهی قرار خواهد گرفت. گزارش حاضر مطالعات امکان سنجی طرح احداث مجتمع بین راهی در شهرستان ابرکوه می باشد که جهت استاندارد سازی رویه افزایش سرمایه در گردش تدوین شده است. این سند ضمن تشریح موقعیت کنونی، نیازها، انتظارات و نتایج پیش بینی شده را شرح می دهد و کلیه جوانب آن را ارزیابی می کند. در این گزارش ابتدا محصولات و خدمات پیش بینی شده در طرح معرفی شده سپس بررسی های لازم در خصوص برآورد سرمایه گذاری ثابت به عمل می آید و سپس بر اساس برنامه فروش شرکت، سرمایه در گردش مورد نیاز طرح برآورد و در ادامه تحلیل های مالی در خصوص شاخص های مالی طرح اعم از نرخ بازگشت سرمایه و ارزش خالص فعلی صورت گرفته است تا با استفاده از آن نتایج تحلیلی، سرمایه گذار محترم بتواند کلیه اطلاعات مورد نیاز را کسب کرده و در جهت انجام سرمایه گذاری با دید باز و فراگیر اقدام نماید.

شایان ذکر است بهتر است واحدهای خدماتی، با توجه به حضور صاحبان بزرگ این صنعت در کشور، انعطاف لازم جهت ارائه انواع خدمات رفاهی و تفریحی مورد نیاز گردشگران را داشته باشند تا بتوانند در جذب گردشگر موفق تر عمل کرده و مخاطب خود را افزایش دهند.

بخش اول:

مشخصات و سوابق شرکت صنایع معادن و عمران رضوی

۱-۱- مشخصات ثبتی شرکت

نام و نوع شرکت: شرکت صنایع معادن و عمران رضوی (سهامی خاص)

تاریخ، شماره و محل ثبت: شماره ثبت ۱۲۰۶۹ تاریخ ۱۳۷۶/۰۴/۱۴، اداره کل ثبت شرکت ها و موسسات غیر

تجاری مشهد

شناسه ملی: ۱۰۳۸۰۰۵۳۵۹۹

محل دفتر مرکزی: خراسان رضوی، مشهد، بلوار خیام، تقاطع بلوار سجاد، ابتدای خیابان دستغیب، روبروی

اداره کل راه و شهرسازی

کدپستی: ۹۱۸۵۷۳۷۹۴۹

تلفن: ۰۵۱-۳۱۰۱

۱-۱-۱- سرمایه و سهامداران

جدول ۱: اسامی سهامداران

ردیف	نام سهامداران	تعداد سهام	درصد هر یک نسبت به کل
۱	شرکت صنایع معادن و عمران رضوی	۱۰۰	۱۰۰

۱-۱-۲- اعضای هیئت مدیره شرکت

جدول ۲: اعضای هیئت مدیره

ردیف	نام و نام خانوادگی	سمت
۱	دکتر مهدی قربانی	مدیرعامل
۲	محمد مقدوری	رئیس هیئت مدیره
۳	خلیل الله کاظمی خیبری	نائب رئیس هیئت مدیره
۴	محمد صارمی	عضو هیئت مدیره
۵	حسین علی پورچکاب	عضو هیئت مدیره
۶	علیرضا خانمحمدی	عضو هیئت مدیره

۱-۱-۳- تاریخچه و تجربیات

«شرکت صنایع معدن و عمران رضوی» در آذر ماه ۱۴۰۱ و پس از ادغام موسسه عمران و توسعه رضوی، شرکت بتن و ماشین قدس رضوی و شرکت معدن قدس رضوی تشکیل شد. این ادغام در راستای سیاست های کلان آستان قدس رضوی مبنی بر بازنگری چیدمان کلی واحدهای تحت پوشش و با هدف تعدد و تنوع مجموعه های دارای کارکرد مشابه و همچنین راهبرد مشارکت، مورد اجماع مدیران بنیاد بهره وری موقوفات قرار گرفت. موسسه عمران و توسعه رضوی در سال ۱۳۷۱، شرکت بتن و ماشین قدس رضوی در سال ۱۳۷۶ و شرکت معدن قدس رضوی در سال ۱۳۷۶ در اداره ثبت شرکت ها ثبت شده بودند. فعالیت های شرکت صنایع معدن و عمران رضوی حاصل از تجمیع فعالیت های این سه مجموعه یعنی مشاوره و پیمانکاری در پروژه های عمرانی، اکتشاف، استخراج و بهره برداری از معدن، تولید محصولات ساختمانی (که در حال حاضر هبلکس، بتن آماده، قطعات بتنی و مصالح شنی می باشد) و بازرگانی محصولات تولیدی شرکت و سایر مصالح (شامل آهن آلات) و کارگزاری بهره برداری مجتمع های تجاری و اقامتی (که در حال حاضر ۱۷ بازار آستان قدس و مجموعه اقامتی قصرالضیافه) می باشد. این شرکت در راستای فعالیت های خود اقدام به سرمایه گذاری و مشارکت کرده و پروژه های تحقیق و توسعه تعریف می نماید.



لیست برخی پروژه های عمرانی مهم:

- ۱- استادیوم ورزشی امام رضا علیه السلام (مشهد)
- ۲- مجتمع های بین راهی امام رضا علیه السلام (۲۳ مجتمع)
- ۳- مجتمع تجاری اطلس (مشهد)
- ۴- هتل قدس (مشهد)
- ۵- ایستگاه راه آهن سبزوار
- ۶- احداث مسیر کوشش تا خلیج
- ۷- مدرسه امام خمینی (ره) قم
- ۸- بهره برداری از معادن سنگ ساختمانی و فرآوری آن در کارخانجات وابسته

شرکت بتن ماشین قدس رضوی:

با اتخاذ تصمیمات مدیریتی کلان در مجموعه آستان قدس رضوی، جمعی از کارکنان به همراه تعدادی از ماشین آلات ساختمانی از تاریخ ۱۳۷۳/۰۱/۰۱ از سازمان عمران و توسعه حریم حرم رضوی (ع) منفک و با هدف مشارکت در طرح توسعه حریم حرم حضرت امام رضا (ع) و تمرکز در تولید بتن، مصالح بتنی و قطعات پیش ساخته و همچنین تجمیع ماشین آلات ترابری و راه سازی و فعالیتهای عمرانی در داخل و خارج از کشور در سال ۱۳۷۶ تأسیس و تحت شماره ۱۲۰۶۹ در اداره ثبت شرکتهای بنام شرکت ساختمانی بتن و ماشین قدس رضوی در مشهد مقدس به ثبت رسید.

این شرکت پس از اجرای پروژه های عظیم عمرانی در حرم مطهر امام رضا (ع) در دومین کلان شهر مذهبی جهان با کوله باری از تجارب ارزنده علمی، اجرایی، تخصصی و کسب رتبه بندی کشوری پایه یک در رشته ابنیه و ساختمان، و پایه یک در راه و ترابری، پایه سه در تأسیسات و تجهیزات؛ ضمن حفظ وظیفه تشکیلاتی، پا به عرصه اجرای پروژه های عمرانی شهری و انبوه سازی مسکن گذاشته و با بالفعل درآوردن توانمندیهای بالقوه در قالب شرکتی توانمند به نمایندگی از آستان قدس رضوی، سرفصل دیگری از رسالت خدمتگذاری به مجاورین و زائرین صاحب عظیم الشان تشکیلات آستان قدس رضوی را گشود.

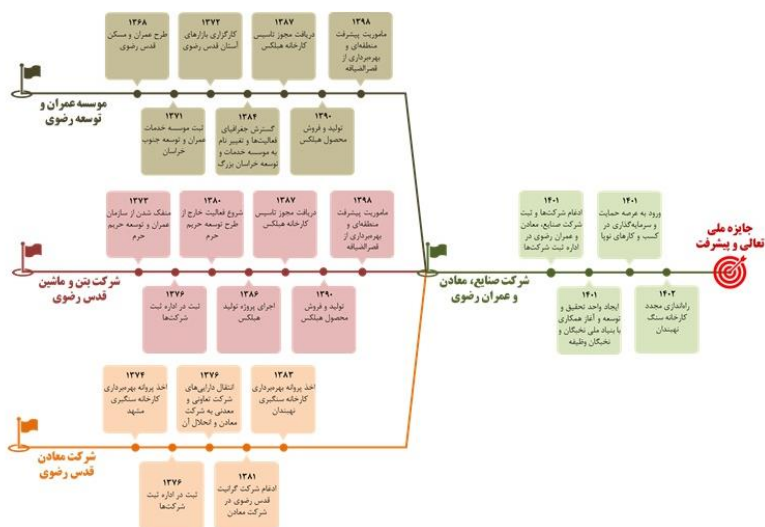
شرکت معادن قدس رضوی:

«شرکت معادن قدس رضوی» (سهامی خاص) در تاریخ ۱۳۷۶/۵/۲۸ به منظور اکتشاف، تجهیز و بهره برداری از معادن و ایجاد صنایع وابسته در داخل و خارج از کشور تاسیس و به ثبت رسید که بعد از تاسیس این شرکت، «شرکت تعاونی و معدنی» منحل و تمام دارائی ها و فعالیت شرکت مذکور به «شرکت معادن قدس رضوی» واگذار گردید.

ضمناً شرکت گرانیت قدس رضوی (سهامی خاص) نیز یکی دیگر از شرکتهای زیر مجموعه آستان قدس رضوی بوده که در تاریخ ۱۳۶۹/۱/۲۱ تاسیس و در مورخه ۱۳۸۱/۱۲/۲۵، فعالیتهای شرکت گرانیت قدس رضوی متوقف و منحل و عملاً در شرکت معادن قدس رضوی ادغام گردید. در تاریخ ۱۳۹۷/۸/۲۰ دستور توقف فعالیت شرکت معادن قدس رضوی صادر و از تاریخ فوق تا اوایل سال ۱۳۹۹ اکثر پرسنل تعدیل و مراحل جمع شدن شرکت در دستور کار قرار گرفت. بعد از تغییر ساختار آستان قدس رضوی و تغییر سیاستهای مدیران ارشد دستور فعالیت شرکت مجدداً صادر و تا اوایل سال ۱۴۰۱ ادامه یافت.

موسسه عمران و توسعه رضوی:

پس از پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی به منظور برچیدن زاغه ها در سطح شهر « طرح جابجایی و اسکان» شروع به کار که با نگرش به عملکرد مثبت و بازده مفید به « طرح عمران و مسکن قدس رضوی طبس» گسترش و پس از دو سال با نام «موسسه خدمات عمران و توسعه جنوب خراسان» در ۲۱ دی ماه ۱۳۷۰ تاسیس و در ۱۹ خرداد ماه ۱۳۷۱ به شماره ۳۳۹ به ثبت رسید که با توجه به گستردگی فعالیت در استانهای خراسان و کشور در سال ۱۳۸۴ به «موسسه خدمات و توسعه خراسان بزرگ» و در نهایت «موسسه عمران و توسعه رضوی» تغییر نام پیدا کرد.



بخش دوم:

مطالعات اقتصادی

۲-۱- مقدمه

در چند سال اخیر، احداث مجتمع‌های خدماتی-رفاهی بین راهی در جاده‌های کشور جهت بهبود خدمات رفاهی و ساماندهی بهتر خدمات جاده‌ای، مورد توجه قرار گرفته است. با بهره‌گیری از قابلیت‌های بالقوه این مجتمع‌ها، می‌توان از آنها در جهت نیل به اهداف بزرگتری چون توسعه و توازن منطقه‌ای استفاده کرد. همچنین، در نظر گرفتن نقش‌های جدید برای این مجتمع‌ها، می‌تواند گام‌های مهمی در جهت توسعه پایدار مناطق، همراه با تاثیرات متقابل آنها بر محیط و مردم باشد و باعث آن شود که ادامه فعالیت این مجتمع‌ها و گسترش دامنه فعالیت آن‌ها از نظر اجتماعی و اقتصادی توجیه پذیر باشد.

۲-۲- تاریخچه مجتمع‌های بین راهی

منابع تاریخی حکایت از آن دارند که بنیانگذار احداث بناهای مذکور هخامنشیان بوده اند. در دوره اشکانیان، همانند عهد هخامنشی توسعه راه‌ها و ایجاد ایستگاه‌های بین راهی بویژه در مسیر تاریخی جاده ابریشم اهمیت فوق العاده‌ای داشته است. در دوره اسلامی نیز عوامل متعددی در شکل‌یابی، توسعه و گسترش کاروانسراها دخالت داشته که اهم آنها عوامل مذهبی، نظامی و اقتصادی است. قرن پنجم (ه.ق) عصر شکوفایی هنرهای اسلامی بویژه هنر معماری است. بنیان گسترش شبکه راه‌های تجاری واحداث کاروانسراهای متعدد در مسیر جاده‌ها و داخل شهرها در این دوره بوده است. در دوره تیموری توسعه تجارت، معماری و ایجاد کاروانسراها شتاب بیشتری یافت ولی عصر طلایی ایجاد کاروانسراهای ایران متعلق به دوره صفوی است که بقایای ۱۰۰ کاروانسرای که در آن دوره ساخته شده هنوز در کنار جاده‌ها ایران پابرجاست.

۲-۳- سوابق مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین راهی

۲-۳-۱- سوابق تاریخی

سوازی آنکه در طول تاریخ هر یک از تسهیلات بین راهی، می‌توانسته است به عنوان عاملی در ایجاد یک هسته شهری محسوب شود، امروزه هر کدام از آنها نیز در هیئت جدیدی خود را نمایان ساخته اند. مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین‌راهی نقش سابط‌ها را به منزله مکانی برای رفع خستگی، رباط‌ها، استادها و تمثیل‌ها را به عنوان کمپ یا توقف‌گاه برای سکونت، کاربات، کاروانسرا و خان‌ها را به عنوان اقامتگاه و محلی برای اطراق و تامین سایر مایحتاج مسافران و حتی مکانی برای مبادله اجناس و تعاملات اجتماعی و فرهنگ، میهمانخانه و دسکره به منزله مکان استراحت شبانه یا محلی برای تفرج و گذراندن اوقات فراغت را ایفا می‌کنند.

از سوی دیگر تامین مایحتاج مسافران به شیوه امروزی در فروشگاه های مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی صورت می گیرد، ضمن آنکه با توجه به تنوع خدمات و افزایش نیازها، این مجتمع های خدماتی مانند تسهیلات ارتباط، پارک کودکان، تسهیلات امدادی و بهداشتی و مانند آنها را نیز ارائه می کنند.

۲-۳-۲- سوابق جهانی

در حال حاضر، تجمیع خدمات رفاهی در جاده ها در قالب مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی به عنوان یک شیوه پذیرفته شده در جهان محسوب می شود. در این زمینه، دولت ها صرفاً به توجیهات اقتصادی این مجتمع ها توجه ندارند، بلکه منافع زیست محیطی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی این مجتمع ها تا جایی است که دولت ها برای احداث مجتمع خدماتی - رفاهی بین راهی تسهیلات ویژه ای را قائل می شوند. به عنوان مثال، دولت ترکیه دستورالعملی تهیه کرده است که همزمان با احداث یک اتوبان، مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی وابسته به آن به طور همزمان احداث شود. در این مورد الگوی واحدی برای احداث مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی در کشورها وجود ندارد؛ زیرا ویژگی های هر کشور ایجاب می کند که سیاست ایجاد مجتمع های خود را متمایز با دیگر کشورها اعمال دارد. به عنوان مثال در عربستان سعودی مجتمع ها به طور عمده با هدف ارائه خدمات به زیارت کنندگان و مسافران خارجی طراحی می شوند که نیازهای محدود دارند، اما حجم وسیعی از خدمات برای ارائه به آنها وجود دارد.

در بعضی از دیگر کشورها علاوه بر نیازهای رفاهی، به سایر نیازهای رهگذران جاده ها مانند نیازهای تفریحی و گردشگری توجه ویژه ای شده است. به عنوان مثال در نمونه های موجود در بریتانیا و کانادا ایجاد تسهیلاتی بیشتر مورد توجه قرار می گیرد که رهگذران جاده ها ضمن دستیابی به خدمات ضروری خود، از طبیعت اطراف حداکثر بهره را ببرند.

سوابق جهانی بیانگر آن است که مجتمع های احداثی در هر یک از کشورها دارای تنوع بسیاری است. به عنوان نمونه در یک بزرگراه در آلمان یا ترکیه، گستردگی مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی متفاوت است و همچنین سطوح مختلف خدمات ارائه شده، به مکان، ویژگی های طبیعی و فاصله بستگی دارد. علاوه بر آن، خدمات ارائه شده در سایر جاده ها اعم از جاده های منطقه ای، ملی و بین المللی متفاوت است. با توجه به آنچه بیان شد، سوابق جهانی بیانگر آن است که مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی در جهان صرفاً نقش خدمات رسانی به رهگذران جاده ها را بر عهده ندارند، بلکه علاوه بر فراهم آوردن تسهیلات رفاهی برای رهگذران جاده ها، مسائلی همچون توسعه و توازن منطقه ای، توسعه پایدار و مسائل تفریحی را در دستور کار خود قرار می دهند.

۲-۴- بررسی نقش های مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی

همانگونه که اشاره شد نمی توان مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی و راه ها را به صورت مستقل از بستر آنها یعنی منطقه و ساکنان آن مورد توجه قرار داد. در این زمینه، مجتمع بین راهی به طور مستمر با محیط اطراف خود در حال تبادل متقابل یعنی تاثیر گذاری و تاثیر پذیری هستند. از این رو نقش های مختلفی اعم از اقتصادی، بازرگانی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، دفاعی، بصری و زیست محیطی بر آنها مترتب است. مجموعه این نقش ها بیانگر مشخصات همان نظامی است که دانش برنامه ریزی شهری و منطقه ای سعی در اصلاح و پیشبرد آن دارد. با توجه به آنچه بیان شد، در این قسمت نقش های مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی مورد بررسی قرار می گیرد تا بر اساس نتایج حاصل از بررسی این نقش ها، ضمن به حداکثر رسانیدن رفاه رهگذران جاده ها، بتوان از ظرفیت بالقوه و نهفته این مجتمع ها در جهت اهداف توسعه منطقه همچون نیل به توسعه پایدار و توازن منطقه ای بهره گرفت. این نقش ها به صورت زیر است:

۲-۴-۱- نقش اقتصادی

معیار اصلی در بررسی نقش اقتصادی مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی توجه به اصل اقتصادی عرضه و تقاضاست. خدمات رسانی این مجتمع ها به مناطق اطراف باعث افزایش دامنه سود آوری زمین های منطقه و ایجاد توازن و برابری زمین های دور افتاده نسبت به زمین های شهری می شود. همچنین ارائه خدمات به مسافران و رهگذران با توجه به لزوم آسان سازی امور مسافرت، به علت مهیا ساختن کالا و خدمات مورد نیاز آنها، کاهش هزینه های جابه جایی و پویایی نیروی کار و تولید در مقیاس بزرگ را در پی دارد. این مجتمع ها می توانند با عرضه خدمات و کالا، در کاهش هزینه سفر موثر بوده و با فراهم ساختن خدمات مورد نیاز، قابلیت منطقه برای جذب مسافران را به واسطه وجود مناظر مناسب طبیعی، ارائه خدمات، تمرکز در یک مکان، وجود تاسیسات امدادی و ایجاد فرصت های شغلی افزایش دهند و نتایجی همچون رفع خستگی مسافر، کاهش حوادث ناشی از سفر، تامین نیازهای امدادی و رفاهی سفر و ارتباط بخشیدن بین حوزه های زیستی درون منطقه ای را به دنبال داشته باشند.

۲-۴-۲- نقش بازرگانی

به دلیل اهمیت مقوله بازرگانی، این نقش مجزا از نقش اقتصادی مورد بررسی قرار می گیرد. احداث مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی با توجه به آسان سازی امر سفر، کاهش هزینه های جابه جایی کالا را در پی دارد که نتیجه مستقیم آن پویایی نیروی کار و تقسیم کار جغرافیایی خواهد بود. علاوه بر آن، اصلاح الگوی مصرف، محرومیت زدایی از مناطق دور افتاده، تامین کالاهای مورد نیاز منطقه توسط مجتمع ها، کاهش قیمت کالاها در عرصه های شهری و منطقه ای اطراف و کاهش تمرکز ناشی از وجود نیاز مندی های منطقه ای در سطح

شهرها از اعم نقش های بازرگانی این مجتمع ها محسوب می گردد؛ همچنین ایفای این نقش ها توسط مراکز خدماتی رفاهی بین جاده ای به طور غیر مستقیم باعث ایجاد تعادل بین اراضی منطقه ای خواهد گشت. ایجاد مراکز فعالیت شغلی پراکنده، و نیز جلوگیری از حمل و نقل مضاعف از روستا به شهر و شهر به روستا، از آن جمله است.

۲-۴-۳- نقش اجتماعی

نتایج برنامه ریزی برای ارزش های اجتماعی در بلند مدت نمایان می شود. نقش ارزش های اجتماعی مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی در کوتاه مدت ملموس نیست، ولی مهمترین تاثیرات آن در سطح ملی می تواند شامل ایجاد انگیزه در پیوستگی ساکنان منطقه با یکدیگر، ترغیب به گردشگری توسط گروه های مختلف جمعیت، آشنایی اقوام و فرهنگ های مختلف با یکدیگر، ایجاد روحیه های شاد به خاطر وجود تسهیلات ناشی از سفر، اطمینان خاطر مسافران از نحوه و کیفیت عرضه کالا و خدمات، و مواردی مشابه آنها باشد.

۲-۴-۴- نقش سیاسی و اداری

از مهمترین اثرات سیاسی و اداری مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی می توان به همگرایی اجتماعی، ایجاد پیوند ملی، پیوستگی ساکنان منطقه با یکدیگر، گسترش واحد های اجتماعی و آمیزش فرهنگ ها اشاره کرد که این مساله می تواند به گسترش قلمرو سیاسی و افزایش حضور حکومت مرکزی در نقاط مختلف منتهی شود. این مجتمع ها به سهم خود در همگرایی سیاسی، عدالت اجتماعی، افزایش اشتغال، توازن منطقه ای، رونق اقتصادی و تقویت ثبات سیاسی نقش مهمی ایفا خواهند کرد. از سوی دیگر وجود واحد های انتظامی و نظارتی در این مجتمع ها نیز نقش مهمی در افزایش ثبات اجتماعی و سیاسی خواهد داشت.

۲-۴-۵- نقش فرهنگی

مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی می توانند بر تقویت ارزش های فرهنگی خود و حوزه اطراف موثر واقع شوند. تبعات اقتصادی و اجتماعی این مجتمع ها به ظهور و رشد استعداد های مردمی منطقه، تغییر نگرش مردم منطقه و مسافران جاده ها به عملکرد های بازرگانی و خدماتی، آموزش همگانی، تبلیغ عوامل فرهنگی و مذهبی، تبادل و تعامل فرهنگی و استفاده بهینه از اوقات فراغت و ارتقای سطح فرهنگی منجر خواهد شد.

۲-۴-۶- نقش دفاعی

در اوقاتی که دفاع از پهنه کشور در برابر بیگانگان لازم باشد، مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی به ویژه در مناطق مرزی، می تواند به عنوان یک قرارگاه پشتیبانی مطرح شوند. این مجتمع ها در اوقات دفاع و با توجه به موقعیتی که نسبت به راه های ارتباطی دارند، قابلیت دفاع را افزایش خواهند داد. این مجتمع ها در اوقات

ویژه می توانند به عنوان پایگاه دفاعی یا پادگان، ارائه خدمات رفاهی به رزمندگان و سربازان، بیمارستان صحرائی، محل فعالیت های پشتیبانی دفاعی، تامین مهمات و آذوقه و مانند آنها تبدیل شوند.

۲-۴-۷- نقش بصری

از مهمترین نقش های بصری مورد انتظار از مجتمع های بین راهی، می توان به ایجاد زمینه برای رهگذران در ایجاد انگیزه توقف و استفاده از مناظر طبیعی و مصنوعی زیبا، افزایش شادابی و رضایت مسافران، رفع خستگی آنها، تنوع منظر و ایجاد انگیزه برای ادامه مسیر اشاره کرد.

۲-۴-۸- نقش زیست محیطی

مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی، زمینه ساز ادغام و همسانی جاده با محیط طبیعی اطرف خود خواهند بود. اختصاص مکان و محدوده مشخصی از زمین و آماده سازی یک مجتمع خدماتی رفاهی که اصول محیط زیست را رعایت کند، ضمن ارج نهادن به حفظ محیط، خود زمینه ساز تقویت مشارکت در نگهداری از آن است. همچنین تأمین نیازهای تفریحی مسافران، محدود کننده دخالت نامناسب انسان در طبیعت خواهد بود. تعیین مکان برای تعویض روغن یا مواد مستعمل اتومبیل و مواد شوینده و شیمیایی، از پراکنش آلاینده ها در محیط و آلودگی خاک خواهد کاست. تمرکز فعالیت های تفریحی و رفاهی در نقاط مشخص، آسیب به طبیعت اطراف (جنگل، مرتع، پوشش گیاهی، آب و خاک) را به حداقل می رساند. همچنین ایجاد فضای سبز در مجتمع ها، خود به مثابه گسترش دامنه فضای سبز در محیط به حساب می آید که نقش مناسبی در لطافت هوا خواهد داشت. از سوی دیگر تمرکز فعالیت ها در این مجتمع ها احتمال آسیب به پناهگاه های وحشی را به حداقل می رساند، ضمن آنکه امکان نظارت نهاد های ذیربط را بر حفاظت از محیط زیست تقویت خواهد کرد و بهداشت محیط را ارتقا خواهد داد.

۵-۲- تجزیه و تحلیل احداث مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی

بررسی سوابق تاریخی و جهانی مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی بیانگر آن است که بضاعت موجود در مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی، به مراتب فراتر از خدمات رسانی به رهگذران جاده هاست. از این رو از دیدگاه برنامه ریزی شهری و منطقه ای این ظرفیت وجود دارد که بتوان از پتانسیل های این مجتمع ها در جهت نیل به اهدافی همچون توسعه پایدار و متوازن در منطقه بهره برد. بدین منظور بررسی نقش این مجتمع ها از ابعاد مختلف می تواند این قابلیت ها را به نحو بهتری مشخص سازد.

با بررسی نقش های عنوان شده در بالا و به خصوص با توجه به ابعاد زیست محیطی بر شمرده شده از مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی، نقش آنها از نظر توسعه پایدار اهمیت ویژه ای در توسعه منطقه دارد. لذا مکان

یابی صحیح این مجتمع ها ضمن آنکه مشارکت مردم را برای توفیق نقش مجتمع ها بر می انگیزد، به برخورد فرهنگ ها، ایجاد عدالت و توازن منطقه ای، تنوع سفر و ایمنی و سلامت روانی مسافران که از الزامات توسعه پایدار است، منتهی خواهد شد. مجموع این مسائل بیانگر آن است که مجتمع های خدماتی رفاهی بین راهی نقش قابل توجهی در رشد منطقه، توسعه پایدار آن و حفظ و توازن منطقه ای ایفا خواهند کرد.

۲-۶- مشوق ها و حمایت های قانونی از سرمایه گذاری در مجتمع خدماتی رفاهی بین راهی

بر اساس ماده ۱۳۱ قانون برنامه سوم تنفیذی در ماده ۲۹ به سازمان حمل و نقل جاده ای و پایانه های کشور اجازه داده می شود به منظور کمک به تدارک ناوگان حمل و نقل جاده ای بین شهری و احداث پایانه های مسافری و باری و مجتمع های خدمات رفاهی بین راهی توسط بخش غیر دولتی با اولویت تعاونی ها و ایثارگران، از محل منابع داخلی در قالب وجوه اداره شده نزد بانکها نسبت به تامین تسهیلات اعتباری بانکی، اقدام کرده و مابه التفاوت نرخ سود را از منابع داخلی خود پرداخت کند.

در همین راستا تاکنون متقاضیان بسیاری در ایجاد مجتمع های خدمات رفاهی بین راهی، از تسهیلات سازمان حمل و نقل جاده ای و پایانه ها استفاده نموده اند، ضمن اینکه سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری به منظور کمک به ایجاد زیرساخت های احداث مجتمع های خدمات رفاهی بین راهی کمک های مالی بسیاری نموده است.

بر اساس ماده ۲۲ قانون الحاق موادی به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۸۰/۱۱/۲۷ به منظور تسریع در امر توسعه هتلها و اقامتگاهها و سایر تأسیسات گردشگری، با تقاضای سازمان میراث فرهنگی و گردشگری:

- ۱) سازمان ملی زمین و مسکن موظف است اراضی مورد نیاز را به قیمت کارشناسی به صورت اجاره به شرط تملیک پنج ساله در اختیار سرمایه گذاران قرار دهد.
- ۲) سازمان جنگلها و مراتع و آبخیز داری کشور و ادارات کل منابع طبیعی استانها و سازمان امور اراضی وزارت جهاد کشاورزی، مکلفند اراضی مورد نیاز را به قیمت منطقه ای در اختیار سرمایه گذاران قرار دهند.
- ۳) تغییر کاربری اراضی برای استقرار هتلها با پیشنهاد سازمان میراث فرهنگی و گردشگری در کمیسیون ماده (۵)، موضوع قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، به طور فوق العاده مورد بررسی و اقدام قرار خواهد گرفت.
- ۴) عوارض ناشی از تغییر کاربری و فروش تراکم به اقساط پنج تا ده ساله از شروع بهره برداری، توسط سرمایه گذاران به شهرداری مربوط پرداخت خواهد شد.

بر اساس ماده ۶ قانون توسعه صنعت ایرانگردی و جهانگردی، مصوب ۱۳۷۰ سازمان زمین شهری، شهرداریها، سازمان جنگلها و مراتع کشور و سایر وزارتخانهها و سازمانهای ذیربط موظفند زمین مورد نیاز برای احداث تأسیسات ایرانگردی و جهانگردی را با معرفی سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، به قیمت منطقه ای یا تمام شده، به گونه ای که موجب تقلیل در آمد عمومی نشود به متقاضیان واگذار نمایند.

بر اساس ماده ۱۲ آیین نامه اجرایی قانون توسعه صنعت ایرانگردی و جهانگردی، تأسیسات ایرانگردی و جهانگردی و دفاتر خدمات مسافرتی و سایر تأسیسات مشابه از جمله مؤسسات داخل تأسیسات جهانگردی، از نظر پرداخت عوارض صدور پروانه ساختمانی مشمول تعرفه بخش صنایع می باشند و شهرداری ها موظفند عوارض مقرر را فارغ از نوع پروانه و کاربری زمین بر اساس تعرفه بخش صنایع و با معافیت از عوارض عرصه غیر از عوارض نوسازی، فقط در مورد ساختمان محاسبه و دریافت کنند.

همچنین براساس تبصره ماده فوق الذکر شهرداریها موظفند برای افزایش زیربنای تأسیسات ایرانگردی و جهانگردی، عوارض مقرر را بر اساس تعرفه بخش صنعت و با حداکثر تخفیف محاسبه و دریافت کنند.

علاوه بر این بر اساس بند ب ماده صدرالذکر، تأسیسات ایرانگردی و جهانگردی و دفاتر خدمات مسافرتی از نظر هزینه های سوخت، آب، برق و تلفن، اعم از انشعاب و مصرف، مشمول تعرفه های بخش صنایع بوده و دستگاه های ذیربط موظفند هزینه ها مربوط را فارغ از نوع پروانه ساخت، کاربری محل و میزان مصرف، بر اساس تعرفه بخش صنعت محاسبه و دریافت کنند.

۲-۷- شهرستان ابرکوه

شهرستان ابرکوه با ۵۸۰۰ کیلومتر مربع وسعت در جنوب غربی شهرستان تفت و استان یزد واقع شده است و فاصله مرکز شهرستان با مرکز استان ۱۵۰ کیلومتر است. این شهرستان از شمال به شهرستان اشکذر استان یزد و شهرستان شهرضا استان اصفهان، از شرق به شهرستان خاتم یزد و از غرب و جنوب به شهرستان آبادیه استان فارس محدود می شود. شهر ابرکوه و روستاهای همجوار آن در گذشته بر سر راه ابریشم قرار داشته اند. در سده های پیش و پس از اسلام به خاطر قرار گرفتن ابرکوه بر سر راهی که از مشرق می آمد و به شمال غرب می رفت و راهی که از جنوب می آمد و به آن می پیوست یا راهی که به طرف ماوراءالنهر یا در اصطلاح خراسان و ترکستان می رفت، مورد توجه بوده است. سلاطین و حکام در لشکرکشی ها از این شهر عبور می کردند یا چند روزی در آن توقف می کردند و این راه چه پیش از اسلام و چه پس از اسلام مورد استفاده آنان واقع می شد، از جمله شاه عباس صفوی که در امتداد این راه، کاروان سراهای متعددی برای استراحت کاروانیان ساخت. اکنون ابرکوه طبق اعلام اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری بخاطر داشتن آثار طبیعی

و باستانی شاخص جزء ۱۴ شهر نمونه گردشگری ایران است. این شهرستان دارای بیش از ۴۰۰ اثر تاریخی است که ۱۴۳ اثر آن در فهرست آثار ملی ایران به ثبت رسیده است.

۲-۷-۱- سابقه تاریخی

با توجه به آثار و ابنیه‌های باقی‌مانده می‌توان پی به قدمت بسیار ابرکوه برد؛ ولی تاریخ دقیق آن را می‌بایست در نوشته‌های پراکنده جست. در کتاب «شناخت ابرکوه و قدمت آن» از قول احمد بن حسین بن علی، کاتب مؤلف کتاب تاریخ جدید یزد آمده زمانی که اسکندر کثه (یزد کنونی) به عنوان زندان قرار داد (یعنی زمانی که تازه یزد را بنیان نهاد) ناییبی برای خود در «ری» تعیین نمود که از ایالات ابرقو، اصفهان، اصطخر و قم، خراج به نزد وی می‌فرستاد. در صورت صحت این گفته قدمت ابرکوه نه تنها از یزد بیشتر است بلکه در آن زمان هم‌سنگ و هم‌رده ی ایالات اصفهان و اصطخر قلمداد می‌شده. درباره ی ابرکوه در نگاشته‌های قدیم سخن فراوان رفته است. بنابر روایت حمدالله مستوفی «در ابتدا در پایان کوهی ساخته بوده‌اند و برکوه می‌گفتندش و بعد از آن بر صحرایی که اکنون هست این شهر کرده‌اند. شهری کوچک است. کسی که از راه سورمق یا دهبید بیاید هنوز هم در دامن کوهی سنگی، که در صحرا جا مانده است آثار شهر قدیم، و در کنار خرابه‌های عتیق، شهر جدید را که مستوفی اشاره می‌کند می‌بیند».

ابرکوهی که در دشت واقع است از حیث آبادی شباهتی به ابرقوی عهد مغول ندارد بلکه در حقیقت میان آبادی کنونی او و ویرانه‌های اطرافش تفاوتی نیست، بنابر بعضی اقوال که بسیار متحمل هم است این شهر در حمله افغان‌ها خراب شده است (۱۱۳۵ هجری) ولی علت حقیقی ویرایش سابق بر هجوم افغان‌هاست. این شهر هم مثل بلاد بسیاری که پیش از این آباد و سرسبز بوده‌اند، در گذشته یا بحال نزع افتاده است زیرا که تنها علت عمران این بلاد وقوع در سر راه تجارتهای بوده و با انحراف تجارت رشته حیات آن‌ها منقطع شده است، راه معروف کاروانی عهد مغول که از خلیج فارس تا دریای سیاه کشیده بود از هرز شروع و پس از عبور کرمان و یزد و سلطانیه و تبریز به سواحل دریای سیاه می‌رسید و ادویه چین و هند و نیل سوده و مشک و صمغ و اجناس ابریشمی و بنه کرمان و یزد و شیراز و سنگ‌های قیمتی را که شیراز و هرمز و سلطانیه بازار عمده آن به‌شمار می‌آمد به اروپا می‌رسانید.

۲-۷-۲- موقعیت جغرافیایی

وسعت ابرکوه ۵۶۴۱ کیلومتر مربع می‌باشد و در مختصات جغرافیایی ۵۲ درجه و ۵۸ دقیقه شرقی و ۳۰ درجه و ۴۶ دقیقه شمالی و با ۱۵۵۰ متر ارتفاع از سطح دریای آزاد واقع شده است. از نظر توپوگرافی، دشت ابرکوه جزئی از فرورفتگی شرق زاگرس در فلات خشک مرکزی ایران است که رشته کوه‌های زاگرس چون حصارای انتهایی این دشت را در جهت غرب و جنوب در بر می‌گیرد و کُفه (کویر) ابرکوه با کمتر از ۱۴۵۰ متر پست‌ترین

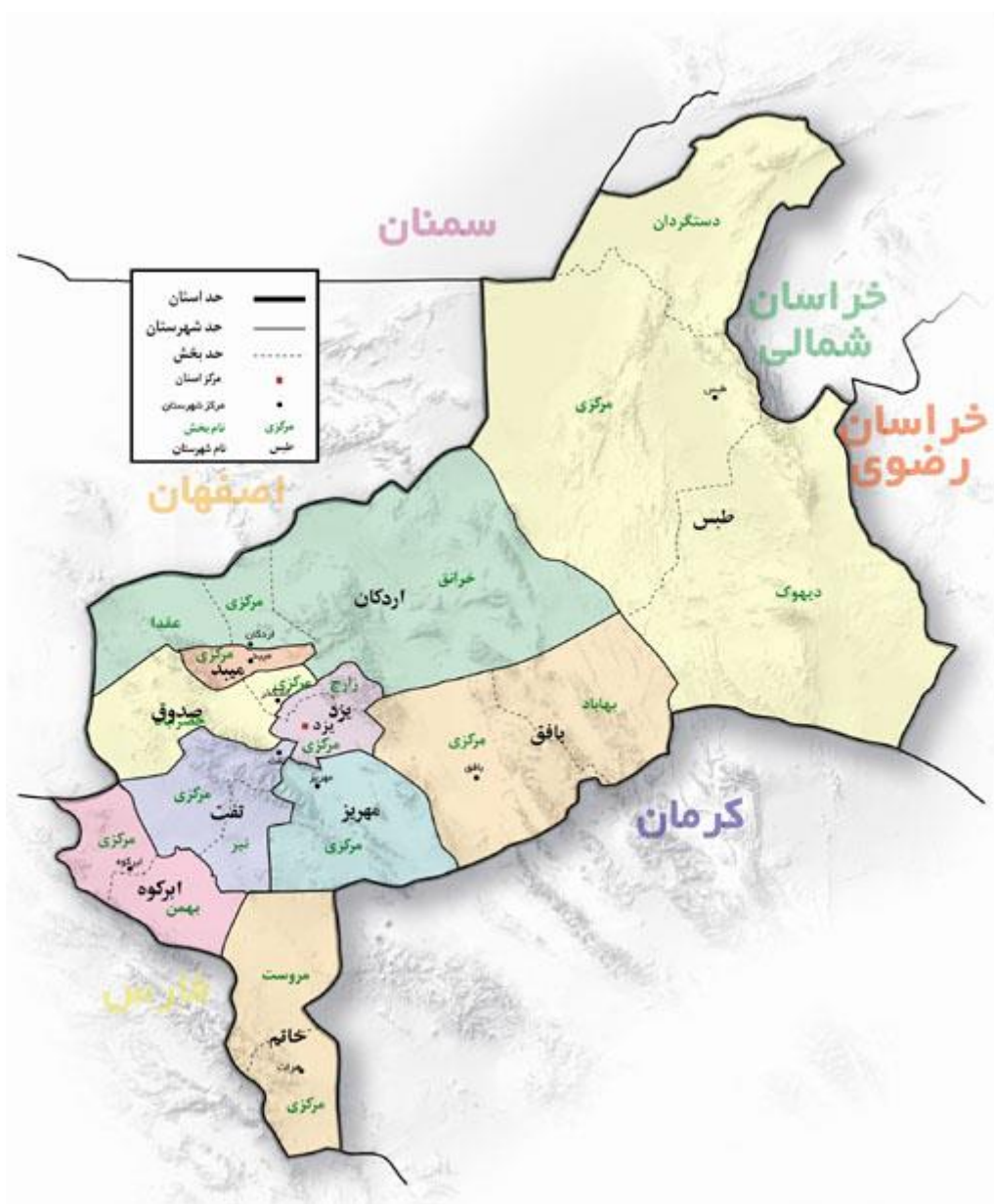
محل این حوزه است. ابرکوه دارای اقلیم گرم و خشک بیابانی می‌باشد. ابرکوه در جنوب غربی شهرستان تفت و استان یزد واقع شده‌است. این شهرستان از شمال به شهرستان اشکذر استان یزد و شهرستان شهرضا استان اصفهان، از شرق به شهرستان خاتم یزد و از غرب و جنوب به شهرستان آبادستان فارس محدود است.

۲-۷-۳- تقسیمات کشوری

ابرکوه تا سال ۱۳۶۶ جزء استان فارس بود و بخشی از شهرستان آبادستان بود که بعد از آن از استان فارس جدا و به استان یزد ملحق و به عنوان بخشی از شهرستان تفت قرار گرفت و از سال ۱۳۷۴ به شهرستان ابرکوه تبدیل شد. این شهرستان از دو بخش به نام مرکزی و بهمن تشکیل شده که هر بخش دارای ۲ دهستان و یک شهر می‌باشد، شهر ابرکوه در بخش مرکزی قرار گرفته که شامل دهستان تیرجرد و دهستان فراغه می‌شود.

۲-۷-۴- جمعیت

بنابر سرشماری مرکز آمار ایران، جمعیت شهرستان ابرکوه در سال ۱۳۹۵، برابر با ۵۱۱۰۳ نفر بوده‌است. جمعیت شهر ابرکوه در سال ۱۳۹۵ برابر با ۲۷،۵۲۴ نفر بوده‌است. با توجه به توسعه ی صنعتی شهر ابرکوه، این شهر مهاجرپذیر بوده و جمعیت شهر ابرکوه در سال ۱۴۰۱ بیش از ۳۵،۰۰۰ نفر برآورد می‌شود. از نظر نرخ باسوادی، یکی از موفق‌ترین برنامه‌های مبارزه با بی‌سوادی کشور در این شهرستان اجرا شده‌است.



شکل ۱: نقشه استان یزد و قرارگیری شهرستان ابرکوه و بخش بندی آن

۲-۷-۵- ویژگی‌های فرهنگی و بومی شهرستان ابرکوه

مردمان ابرکوه با زبان فارسی صحبت می‌کنند. لهجه‌ی مردمان آنها ابرقوه‌ی است. واژگان لهجه ابرکوهی در کتابی با عنوان فرهنگ لغات شهرستان ابرکوه توسط رضا ربانی گردآوری شده است. اکثریت مردم ابرکوه مسلمان و شیعه دوازده امامی می‌باشند. این شهرستان نیز مثل سایر شهرستان و روستاهای ایران برخی از

رسوم و فرهنگ بومی خودشان را حفظ کرده‌اند. به عنوان مثال در اول ماه شعبان بانوهای ابرکوهی برای اولین سالگرد فوت شدگان، نانی به نام براتی می‌پزند. این نان را بین فامیل و بستگانشان پخش می‌کنند.

شهرستان ابرکوه دارای انواع بازی‌های بومی و محلی ایران است. انواع بازی‌های محلی در شهرستان ابرکوه نیز در کتاب تألیفی رضا ربانی آمده است. انواع بازی‌ها در این شهرستان کم کم رو به فراموشی نهاده است. بازی‌ها در این شهرستان نشان دهنده‌ی شور و نشاط زندگی‌های قدیمی در این منطقه است.

۲-۷-۶- اقلیم و آب و هوا

شهرستان ابرکوه در فلات مرکزی ایران، در کنار کویری به نام کفهی ابرکوه در ارتفاع ۱۵۱۰ متری واقع شده است. این شهر دارای مختصات جغرافیایی ۳۰ درجه و ۴۶ دقیقه شمالی و ۵۲ درجه و ۵۸ دقیقه شرقی است. این شهرستان وسعتی بیش از پنج هزار و ششصد کیلومتر مربع دارد. کویر کفهی ابرکوه در شرق شهر ابرکوه واقع شده است. امروزه این منطقه به صورت معدن نمک تبدیل شده است. ابرکوه در ناحیه‌ی کویری یزد واقع شده است. آب و هوای این شهرستان در تابستان گرم و خشک است و در زمستان سرد است. میزان بارندگی در ابرکوه کم است. بیشترین درجه حرارت این شهرستان مربوط به ماه‌های خرداد، تیر، مرداد و شهریور است. خنک‌ترین ماه‌های این شهرستان مربوط به ماه‌های آذر، دی و بهمن است.

۲-۷-۷- وضعیت اقتصادی

با توجه به موقعیت ممتاز جغرافیایی ابرکوه و راه‌های بزرگ تجارتي و کاروانی که از آن عبور می‌کرده است و امروزه نیز با قرار گرفتن در نقطه تلاقی محورهای اصلی یزد و شیراز، و قرار گرفتن در مسیر راه‌های زیارتی خراسان و عتبات عالیات، ضمن این که موقعیت خود را حفظ کرده بلکه بر موقعیتش نیز افزوده شده است و همیشه به عنوان یک شهر مطرح در مرکز کشور مورد توجه قرار گرفته است. اقتصاد شهرستان ابرکوه مثل اغلب نقاط کشور ایران بستگی به تولیدات کشاورزی و دامی دارد. شهرستان ابرکوه با توجه به وضعیت جغرافیایی و اقلیمی خود، دارای پتانسیل‌های بالایی در زمینه‌های کشاورزی، دامداری و معدنی است. در حوزه کشاورزی، تولیدات متنوعی از جمله گندم، جو، ذرت، گیاهان دارویی، خرما و انگور در این منطقه به دست می‌آید. همچنین در حوزه دامداری، پرورش گاو، گوسفند و بز نیز به عنوان یکی از منابع اصلی درآمد مردم شهرستان محسوب می‌شود. در زمینه صنعت نیز، تولیدات متنوعی از جمله سیمان، کاشی و سرامیک، لبنیات و فرش دستباف در این منطقه به دست می‌آید. با توجه به وجود این پتانسیل‌های بالای اقتصادی، شهرستان ابرکوه به عنوان یکی از مناطق پر رونق در استان یزد شناخته می‌شود.

با توجه به پتانسیل های بالای کشاورزی و دامداری در شهرستان ابرکوه، اولویت سرمایه گذاری در این حوزه هاست. به علاوه، توسعه صنایع معدنی مانند استخراج سنگ آهن و سیمان نیز می تواند جهت سرمایه گذاری مورد توجه قرار گیرد. همچنین، تولید فرش دستباف و لبنیات نیز از دیگر فعالیت های اقتصادی مهم در این منطقه است که می تواند برای سرمایه گذاری جذاب باشد. در نهایت، توسعه صنایع گردشگری و محصولات دستی نیز می تواند به عنوان گزینه های دیگری برای سرمایه گذاری در شهرستان ابرکوه مطرح شود.

۲-۷-۸- کشاورزی و دامداری

بخش کشاورزی در شهرستان ابرکوه به عنوان یکی از محورهای توسعه همه جانبه این شهرستان مطرح بوده و به همین لحاظ در طول برنامه ها تلاش و سرمایه گذاری کلانی برای دستیابی به اهداف توسعه در بخش کشاورزی انجام شده است. در فروردین ۱۴۰۱ کشاورزان این شهرستان با استفاده از روش های ترویجی، فنون علمی و اجرای طرح های نوین آبیاری در سال زراعی ۱۴۰۰، ۲۱۰ هزار تن محصول تولید کردند که نسبت به سال زراعی قبل از آن ۱۰ درصد افزایش داشت. ابرکوه همچنین رتبه سوم تولید محصول دامی استان یزد را در اختیار دارد و در سال ۱۴۰۰، ۴۰ تن محصولات دامی تولید شده که ۱۰ درصد رشد داشته است.

۲-۷-۹- آثار تاریخی و نقاط دیدنی و گردشگری

از آثار گردشگری منطقه ابرکوه جاذبه طبیعی درخت سرو کهنسال، بناهای تاریخی گنبد عالی، مسجد جامع ابرکوه، مسجد بیرون، مناره های نظامیه، قلعه شهرسب، خانه های قدیمی خانه آقازاده، خانه سیدعلی آقا، خانه قیومی و ... را می توان نام برد. ابرکوه طبق اعلام اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری بخاطر داشتن آثار طبیعی و باستانی شاخص جزء ۱۴ شهر نمونه گردشگری ایران است. این شهرستان دارای بیش از ۴۰۰ اثر تاریخی است که ۱۴۳ اثر آن در فهرست آثار ملی ایران به ثبت رسیده است.



شکل ۲: مکان های تاریخی و دیدنی ابرکوه