

طرح توجیهی احداث متل و مجتمع بین راهی (متل ..)



مجری طرح: آقای

مشاور طرح: شرکت تسکو (تدبیرگران آتی نگر سهندسیما)

محل اجرای طرح: آذربایجان غربی،



بِسْمِ اللَّهِ

كُنْ بِعِيدِ الْهِمَمِ إِذَا طَلَبْتَ كَرِيمَ الظَّفَرِ إِذَا غَلَبَتْ

هر گاه در پی چیزی هستی ، بلند همت باش و آن گاه که چیره شدی، در پیروزی کریم باش. حضرت علی (ع)

شماره صفحه

فهرست موضوعات

۸.....	بخش اول: خلاصه طرح.....
۹.....	۱-۱- مقدمه
۹.....	۲-۱- مشخصات سرمایه‌گذاری
۹.....	۳-۱- هدف از اجرای پروژه متل و مجتمع بین راهی
۱۰.....	۴-۱- مشخصات سرمایه‌گذاران
۱۰.....	۵-۱- توانمندی‌های سرمایه‌گذاران
۱۰.....	۶-۱- مجوزهای لازم فعالیت
۱۱.....	بخش دوم: مطالعات اقتصادی
۱۲.....	۱-۲- مقدمه
۱۲.....	۲-۲- تاریخچه مجتمع‌های بین راهی
۱۳.....	۳-۲- سوابق مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین راهی
۱۳.....	۱-۳-۲- سوابق تاریخی
۱۳.....	۱-۳-۲- سوابق جهانی
۱۴.....	۴-۲- بررسی نقش‌های مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین راهی
۱۵.....	۱-۴-۲- نقش اقتصادی
۱۵.....	۲-۴-۲- نقش بازرگانی
۱۶.....	۳-۴-۲- نقش اجتماعی
۱۶.....	۴-۴-۲- نقش سیاسی و اداری
۱۶.....	۵-۴-۲- نقش فرهنگی
۱۶.....	۶-۴-۲- نقش دفاعی
۱۷.....	۷-۴-۲- نقش بصری
۱۷.....	۸-۴-۲- نقش زیست محیطی
۱۸.....	۵-۲- تجزیه و تحلیل احداث مجتمع‌های خدماتی رفاهی بین راهی
۲۰.....	۶-۲- مشوق‌ها و حمایت‌های قانونی از سرمایه‌گذاری در مجتمع‌های رفاهی بین راهی
۲۱.....	۷-۲- شهرستان خوی
۲۲.....	۸-۲- جذابیت‌های گردشگری منطقه
۲۴.....	۹-۲- تقسیمات کشوری شهرستان خوی
۲۴.....	۱۰-۲- جغرافیای منطقه
۲۵.....	۱۱-۲- فرهنگ منطقه
۲۵.....	۱۲-۲- جاذبه‌های تاریخی و طبیعی و اقتصادی منطقه
۲۶.....	۱-۱۲-۲- آثار تاریخی و مذهبی
۲۶.....	۲-۱۲-۲- طبیعت
۲۷.....	۳-۱۲-۲- جشنواره‌های تابستانی در خوی
۲۷.....	۴-۱۲-۲- محصولات

۲۷.....	۲-۱۲-۵- معادن
۲۸.....	۲-۱۲-۶- پایانه مرز رازی خوی
۲۸.....	۲-۱۲-۷- حمل و نقل شهرستان خوی
۳۰.....	۲-۱۲-۸- صنعت
۳۰.....	۲-۱۲-۹- منطقه ویژه اقتصادی خوی
۳۰.....	۲-۱۲-۱۰- منطقه آزاد شهرستان خوی
۳۰.....	۲-۱۲-۱۱- شهرهای خواهرخوانده و هم پیوند
۳۱.....	۲-۱۳- معرفی شهر قطور
۳۲.....	۲-۱۴- معرفی متل و مجتمع بین راهی شاهین
۳۶.....	۲-۱۵- ظرفیت خدمات مجتمع
۳۶.....	۲-۱۶- ضوابط و استانداردهای مرتبط
۳۷.....	۲-۱۷- مختصات مکانی طرح
۳۸.....	فصل سوم: مطالعات فنی
۳۹.....	۳-۱- هزینه‌های ثابت سرمایه‌گذاری
۴۰.....	۳-۱-۱- زمین
۴۱.....	۳-۱-۲- محوطه‌سازی و آماده‌سازی زمین
۴۲.....	۳-۱-۳- احداث ابنیه و مستحقات
۴۲.....	۳-۱-۴- تجهیزات و ماشین‌آلات
۴۳.....	۳-۱-۵- تاسیسات
۴۵.....	۳-۱-۶- انشعابات
۴۶.....	۳-۱-۷- تجهیزات و لوازم اداری
۴۶.....	۳-۱-۸- هزینه‌های قبل از بهره‌برداری
۴۷.....	۳-۲- هزینه‌های عملیاتی و جاری طرح
۴۸.....	۳-۲-۱- هزینه تامین مواد اولیه
۴۹.....	۳-۲-۲- هزینه‌های پرسنلی
۵۰.....	۳-۲-۳- برآورد هزینه استهلاک
۵۱.....	۳-۲-۴- برآورد هزینه نگهداری و تعمیرات
۵۱.....	۳-۲-۵- هزینه انرژی و ارتباطات
۵۲.....	۳-۳- درآمدهای ناشی از فعالیت‌های کارگاه
۵۳.....	بخش چهارم: تحلیل‌های مالی طرح
۵۴.....	۴-۱- شاخص‌های مالی طرح
۵۵.....	۴-۲- پیش‌بینی سود و زیان
۵۶.....	۴-۳- برآورد سرمایه در گردش
۵۷.....	۴-۴- هزینه‌های ثابت و متغیر طرح
۵۸.....	۴-۵- صورت جریان وجوه نقد

-
- ۴-۶- تحلیل هزینه فایده..... ۵۹
- ۴-۷- ترازنامه..... ۶۰
- ۵- جمع بندی و نتیجه گیری..... ۶۱

ردیف	خلاصه طرح	
۱	عنوان طرح	احداث متل و مجتمع بین راهی
۲	مجری طرح	
۳	محل اجرای طرح	آذربایجان غربی،
۴	خدمات طرح	• سوئیت • کارواش • رستوران و کافی شاپ • عطاری • هایپر مارکت • شهر بازی • پارکینگ خودرو • نمازخانه
۵	مساحت مجتمع	۵۹۱۹ مترمربع
۶	سرمایه گذاری ثابت طرح	۴۷,۶۶۶ میلیون ریال
۷	سرمایه در گردش	۲,۹۶۱ میلیون ریال
۸	سرمایه گذاری کل طرح	۵۰,۶۲۶ میلیون ریال
۹	آورده متقاضی	۴۰,۶۱۷ میلیون ریال
۱۰	تسهیلات بلند مدت (۵ ساله)	۱۰,۰۰۰ میلیون ریال (یک سال تنفس)
۱۱	تسهیلات سرمایه در گردش (۱ ساله)	۰ میلیون ریال
۱۲	شاغلین طرح	۱۳ نفر
۱۳	فروش سالیانه	۳۶,۶۷۷ میلیون ریال
	نقطه سر به سر	۳۱٪
۱۴	نرخ بازده داخلی طرح	۳۱٪
۱۵	نرخ بازگشت سرمایه	۱۷٪
۱۶	دوره بازگشت سرمایه	۶ سال
۱۷	سود/زیان خالص	۱۱,۱۰۹ میلیون ریال

مقدمه

در مطالعات امکان‌سنجی، طرح از دیدگاه بازار، فنی مالی اقتصادی طرح مورد بررسی قرار گرفته و نتایج حاصل از آن به عنوان مبنایی جهت تصمیم‌گیری سرمایه‌گذار جهت اجرا یا عدم اجرای طرح توسعه مورد استفاده قرار می‌گیرد. گزارش حاضر مطالعات امکان‌سنجی احداث متل و مجتمع بین راهی واقع در جاده می‌باشد که جهت استانداردسازی رویه سرمایه‌گذاری که بایستی در توسعه این طرح مدنظر قرار گیرد، تدوین شده است.

در این مطالعات اقتصادی و وضعیت اجتماعی، اقتصادی، سیاسی، صنعتی و گردشگری مورد مطالعه معرفی شده سپس مطالعات فنی در خصوص هزینه‌های کارکردی ارائه خدمات بررسی شده و در نهایت ظرفیت‌های اقتصادی، میزان سرمایه‌گذاری ثابت و در گردش مورد نیاز برای اجرای توسعه مجتمع برآورد شده تا با استفاده از آن سرمایه‌گذار محترم بتواند کلیه اطلاعات مورد نیاز را کسب و در جهت انجام سرمایه‌گذاری اقتصادی با دیدگاه باز اقدام نمایند.

بخش اول: خلاصه طرح

۱-۱- مقدمه

هدف از تهیه این گزارش، بررسی مطالعات امکان‌سنجی به منظور احداث متل در منطقه می‌باشد. توضیح اینکه محاسبات مالی و اقتصادی با ارزیابی‌های انجام‌شده و با توجه به بودجه پیش‌بینی شده توسط مجری طرح با فرض تحقق برآوردهای انجام شده در بودجه سنوات آتی، انجام شده است. اشاره به این مطلب ضرورت دارد به دلیل برآوردی بودن بودجه پیش‌بینی شده توسط مجری طرح طی دوره زمانی فوق‌الذکر، تحقق درآمدهای مندرج در بودجه ارائه شده وابسته به ثبات شرایط اقتصادی و دسترسی به منابع مالی لازم است. از آنجایی که برآوردهای بعمل آمده لزوماً به صورت صددرصد با واقعیات موجود در آینده مطابقت نخواهد داشت، نتیجتاً شرایط پیش‌بینی شده لزوماً به طور کامل، قابل تحقق نیست.

۱-۲- مشخصات سرمایه‌گذاری

موضوع سرمایه‌گذاری طرح: احداث متل و مجتمع بین راهی

عنوان طرح: ایجاد ☒ توسعه ☐ تکمیل ☐ بهره‌برداری ☐

میزان اشتغال‌زایی طرح: ۱۳ نفر

آدرس دقیق محل اجرای طرح: آذربایجان غربی،

۱-۳- هدف از اجرای پروژه متل و مجتمع بین راهی

هدف از اجرای این پروژه احداث متل و مجتمع خدماتی رفاهی بین راهی می‌باشد که در راستای گسترش گردشگری منطقه خدمات زیر را به ارائه می‌دهد:

(۱) سوئیت

(۲) پارکینگ خودرو

(۳) نمازخانه و سرویس بهداشتی

(۴) کافی‌شاپ و رستوران سنتی

(۵) هایپر مارکت

(۶) عطاری

(۷) کارواش

(۸) شهر بازی کودکان

۴-۱- مشخصات سرمایه گذاران

ردیف	نام و نام خانوادگی	شماره ملی	حق السهم
۱			
۲			
۳			

۵-۱- توانمندی های سرمایه گذاران**۶-۱- مجوز های لازم فعالیت**

ردیف	شرح	مرجع صادر کننده
۱	مجوز ایجاد/اصلاح/ تکمیل تاسیسات گردشگری	سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری
۲	پروانه ساختمان	شهرداری
۳	مجوز تغییر کاربری زمین	سازمان جهاد کشاورزی

بخش دوم: مطالعات اقتصادی

۲-۱- مقدمه

چند سالی است که احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی در جاده‌های کشور به منظور ساماندهی خدمات بین راهی جاده‌ای و افزایش رفاه رهگذران جاده‌ها مورد توجه قرار گرفته است. لیکن قابلیت‌های بالقوه بسیاری در این مجتمع‌ها نهفته است که می‌توان از آنها در جهت نیل به اهداف بزرگتری همچون «توسعه منطقه ای» و توازن منطقه‌ای بهره برد. از سوی دیگر در نظر گرفتن نقش‌های جدید برای این مجتمع‌ها، ضمن آنکه می‌تواند گام‌های مهمی در جهت توسعه پایدار مناطق تلقی گردد باعث آن می‌شود که ادامه فعالیت مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی و گسترش دامنه فعالیت آنها از نظر اقتصادی توجیه پذیر باشد در این زمینه تبعات مثبت احداث این مجتمع‌ها، به ویژه جنبه‌های گردشگری و نقش آنها در توسعه پایدار منطق ای، همراه با تأثیرات متقابل آنها بر مردم آذربایجان غربی و رهگذران جاده‌های قطور - خوی تا به حدی است که بعضاً این الزام را ایجاد می‌کند که نهاد‌های اجرایی برای احداث این مجتمع‌ها و کمک به استقرار فعالیت آنها پیشقدم شوند.

۲-۲- تاریخچه مجتمع‌های بین راهی

منابع تاریخی حکایت از آن دارند که بنیانگذار احداث بناهای مذکور هخامنشیان بوده‌اند. در دوره اشکانیان، همانند عهد هخامنشی توسعه راه‌ها و ایجاد ایستگاه‌های بین راهی بویژه در مسیر تاریخی جاده ابریشم اهمیت فوق‌العاده‌ای یافت. 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 بین‌راهی

۲-۳-۱- سوابق تاریخی

سواي آنکه در طول تاريخ هر يك از تسهيلات بين راهي، مي توانسته است به عنوان عاملي در ايجاد يك هسته شهري محسوب شود، امروزه هر کدام از آنها نيز در هيئت جديدي خود را نمايان ساخته اند. مجتمع هاي خدماتي رفاهي بين راهي نقش سابط ها را به منزله مكاني بقراي رفع خستگي، رباط ها، استاداها و تمثيل ها را به عنوان كمپ يا توقف گاه براي سكونت، كارات، كاروانسرا و خان ها را به عنوان اقامتگاه و محلي براي اطق و تامين ساير مايحتاج مسافران و حتي مكاني براي مبادله اجناس و تعاملات اجتماعي و فرهنگي، ميهمانخانه و دسكراه به منزله مكان استراحت شبانه يا محلي براي تفرج و گذراندن اوقات فراغت را ايفا مي كنند. در اين ميان، با جايگزيني اتومبيل به جاي چها پا، اكنون طويله ها، نعل بندي ها، آغل ها و بارانداها رجاي خود را به توقفگاه هاي وسيله نقليه، پمپ بنزين، تعويض روغني ها، تعميرگاه ها و محل شستشوي اتومبيل داده است. از سوي ديگر تامين مايحتاج مسافران به شيوه امروزي در فروشگاه هاي مجتمع هاي خدماتي - رفاهي بين راهي صورت مي گيرد، ضمن آنكه با توجه به تنوع خدمات و افزايش نيازها، اين مجتمع هاي خدماتي مانند تسهيلات ارتباطي، پارک کودکان، تسهيلات امدادي و بهداشتي و مانند آنها را نيز ارائه مي کنند.

۲-۳-۱- سوابق جهاني

در حال حاضر، تجمع خدمات رفاهي در جاده ها در قالب مجتمع هاي خدماتي - رفاهي بين راهي به عنوان يك شيوه پذيرفته شده در جهان محسوب مي شود. در اين زمينه، دولت ها صرفا به توجيهات اقتصادي اين مجتمع ها توجه ندارند، بلكه منافع زيست محيطي، اجتماعي فرهنگي و سياسي اين مجتمع ها تا جايي است كه دولت ها براي احداث مجتمع خدماتي - رفاهي بين راهي تسهيلات ويژه اي را قائل مي شوند. به عنوان مثال، دولت تركيه دستورالعملي تهيه كرده است كه همزمان با احداث يك اتوبان، مجتمع هاي خدماتي - رفاهي بين راهي وابسته به آن به طور همزمان احداث شود. در اين مورد الكوي واحدي براي احداث مجتمع هاي خدماتي - رفاهي بين راهي در كشور ها وجود ندارد. زيرا ويژگي هاي هر كشور ايجاب مي كند كه سياست ايجاد مجتمع هاي خود را متمايز با ديگر كشورها اعمال دارند. به عنوان مثال در عربستان سعودي مجتمع ها به طور عمده براي زيارت كنندگان و مسافران خارجي كه نياز هاي محدود و حجم وسيع خدمات برخوردارند، طراحي مي شوند.

در بعضی دیگر از کشورها علاوه بر نیازهای رفاهی به سایر 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 توجه ویژه ای بر مسائل تفریحی و گردشگری معطوف شده است و بیشتر ایجاد تسهیلاتی 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 کشور ها دارای تنوع بسیاری است به عنوان نمونه در یک بزرگراه در آلمان یا ترکیه گستردگی مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی متفاوت است و به مکان ، ویژگی های طبیعی و فاصله ، سطوح مختلفی از خدمات را ارائه می دهند بستگی دارد. علاوه بر آن خدمات ارائه شده در سایر جاده ها اعم از جاده های منطقه ای ، بین منطقه ای 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 صرفا 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 مجتمع های خدماتی - رفاهی بین « نظریه نظام ها » منطقه و ساکنان آن مورد توجه قرار داد . در این زمینه ، بر اساس 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 زینتی 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 انواع 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 ای 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 مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی توجه به اصل اقتصادی عرضه و تقاضاست. خدمات رسانی این مجتمع‌ها به مناطق اطراف باعث افزایش دامنه سودآوری زمین‌های منطقه و ایجاد توازن و برابری زمین‌های دور افتاده نسبت به زمین‌های شهری می‌شود. همچنین ارائه خدمات به مسافران و رهگذران با توجه به لزوم آسان‌سازی امور مسافرت، به علت مهیا ساختن کالا و خدمات مورد نیاز آنها، کاهش هزینه‌های جابه‌جایی و پویایی نیروی کار و تولید در مقیاس بزرگ را در پی می‌آورد. این مجتمع‌های می‌توانند با عرضه خدمات کالا، در کاهش هزینه سفر موثر افتند و با فراهم ساختن خدمات مورد نیاز، قابلیت منطقه برای جذب مسافران به واسطه وجود مناظر مناسب طبیعت، ارائه خدمات، تمرکز در یک مکان، وجود تاسیسات امدادی، ایجاد فرصت‌های شغلی، گسترش ساختن عرضه خدمات افزایش دهند و نتایجی همچون رفع خستگی مسافر، کاهش حوادث ناشی از سفر، تامین نیازهای امدادی و رفاهی سفر و ارتباط بخشیدن بین حوزه‌های زیستی درون منطقه‌ای را به دنبال داشته باشند.

۲-۴-۲- نقش بازرگانی

به دلیل اهمیت مقاله بازرگانی، این نقش به نحو مجزایی از نقش اقتصادی مورد بررسی قرار می‌گیرد. احداث مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین راهی با توجه به آسان‌سازی امر سفر، کاهش هزینه‌های جابه‌جایی کالا 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 افتاد، تامین کالاهای مورد نیاز منطقه توسط مجتمع‌ها، کاهش قیمت کالاها در عرصه‌های شهری و منطقه‌ای اطراف و کاهش تمرکز ناشی از وجود نیازمندی‌های منطقه‌ای در سطح شهرها از اعم نقش‌های بازرگانی این مجتمع‌ها محسوب می‌گردد. همچنین ایفای این نقش‌ها توسط مراکز خدماتی - رفاهی بین جاده‌ای به طور غیر مستقیم باعث ایجاد تعادل بین اراضی منطقه‌ای خواهد گشت.

ایجاد مراکز فعالیت شغلی پراکنده‌ای که سهمی از آنها بر عهده مجتمع‌های خدماتی - رفاهی صورت خواهد بود 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 نقش های 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

ایجاد مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی می تواند بر تقویت ارزش های فرهنگی خود و حوزه اطراف موثر واقع شود . 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 قرار گاه 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 صحرایی ، محل فعالیت های پشتیبانی دفاعی ، تامین مهمات و آذوقه و مانند آنها تبدیل شوند.

۲-۴-۷- نقش بصری

از مهمترین نقش هایی که از دیدگاه 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 اطراف 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 تامین نیازهای تفریحی مسافران ، محدود کننده دخالت نامناسب انسان بر طبیعت خواهد بود . تعیین مکان برای تعویض روغن یا مواد مستعمل اتومبیل و مواد شوینده و شیمیایی ، از پراکنش آلاینده ها 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 نیز در لطافت هوا خواهد داشت . از سوی دیگر تمرکز فعالیت ها در مجتمع های خدماتی- رفاهی بین راهی ، احتمال آسیب به پناهگاه های وحشی را به حداقل خواهد رسانید . ضمن آنکه امکان نظارت نهاد های ذیربط را بر حفاظت از محیط زیست تقویت خواهد کرد و بهداشت محیط را ارتقا خواهد بخشید .

۲-۵- 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 های موجود در مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی به مراتب فراتر از خدمات رسانی به رهگذران جاده هاست . از این رو ازدیدگاه 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 توازن منطقه ای بهره برد بدین منظور بررسی نقش این مجتمع ها از ابعاد مختلف می تواند این قابلیت ها را به نحو بهتری مشخص می سازد.

از بعد اقتصادی ، ایجاد مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی ، نقش مهمی ایفا می کند. ایجاد عدالت و توازن منطقه ، اشتغال زایی ، کاهش قیمت ، افزایش رقابت ، ایجاد صرفه در مقیاس وسیع ، ایجاد تخصص ، محرومیت زدایی ، تقویت بعد گردشگری مناطق و جاده ها ، کاستن از حوادث جاده ها ، کاستن از حوادث جاده ای، افزایش عرضه زمین و به ویژه خلق فرصت های جدید شغلی در منطقه بارزترین نقش های این مجتمع ها محسوب می شود. از بعد بازرگانی نیز این مجتمع ها با تسهیل امر سفر ، باعث گسترش دامنه تاثیرات بازارهای قدیم و ایجاد افزایش حمل و نقل مضاعف ، خواهند شد . مجموعه ابعاد اقتصادی و بازرگانی مورد اشاره ، با توجه به ایجاد فرصت های رشد در منطقه خود، عامل مهمی در جهت نیل به توسعه و توازن منطقه ای محسوب می گردند.

مجتمع های خدماتی - رفاهی در عملکرد بلند مدت خود در تقویت ارزش های اجتماعی راه ها قابلیت بالایی خواهد داشت . به عنوان مثال ، احداث این مجتمع ها می تواند نتایج مثبت مانند پیوستگی ساکنان مناطق و بزرگتر شدن واحد های اجتماعی ، همگرایی اجتماعی و پیوند ملی و کاستن از جرایم و بزه و تخلفات قانونی را در پی داشته باشد اهمیت نقش های غیر اقتصادی مجتمع های نهان نگاری تا به حدی است که نمی توان در بررسی جایگاه این مجتمع ها ، آنها را نادیده گرفت . بعضا هر کدام به تنهایی می تواند دلیلی برای احداث مجتمع های دیگر قرار گیرد . به عنوان مثال از بعد سیاسی گسترش قدرت و قلمر حکومت مرکزی ، ایجاد ثبات سیاسی و افزایش نظارت دولتی ، از جمله نقش هایی است که می تواند حکومت مرکزی را مجاب به احداث این مجتمع ها کند.

از سوی دیگر ، نقش های فرهنگی قابل توجهی نیز بر مجتمع های خدماتی - رفاهی بین راهی مرتبت است . ایجاد این مجتمع ها ، ضمن فراهم کردن زمینه برای رشد استعداد ها ، عاملی در جهت تقویت آموزش همگانی ، تغییر نگرش مسافران و

ساکنان منطقه نسبت به کار و به ویژه، رشد فرهنگ اجتماعی، تبادل و تعامل فرهنگی، استفاده بهینه از اوقات فراغت و همچنین قابلیت تبلیغ برای مسائل فرهنگی و مذهبی به شمار می‌رود.

نقش این مجتمع‌ها از بعد نظامی نیز بسیار حائز اهمیت است این نقش هنگامی به اوج خود می‌رسد که وضعیت تدافعی برای کشور در اولویت باشد قابلیت این مجتمع‌ها برای تغییر عملکرد به پیگاه نظامی، پادگان و یا استفاده‌های پشتیبانی مانند دفتر فرماندهی، مکانی برای درمان مجروحان جنگی، انبار مهمات و آذوقه یا حتی مکانی برای ارائه خدمات به سربازان عازم یا برگشته از مناطق جنگی حکایت از اهمیت تدافعی این مجتمع‌ها به ویژه در مناطق مرزی دارد. در این زمینه مجموعه عوامل فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و تأمینی نیاز است تا پیش زمینه‌های توسعه در یک منطقه حاصل شود که این مهم به کمک مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی در حد خود امکان‌پذیر است.

همچنین حضور این مجتمع‌ها در جاده‌ها، ضمن آنکه می‌تواند زمینه‌ای در جهت غنای بصری جاده‌ها به شمار رود، عاملی در جهت ایجاد تنوع و رهایی از یکنواختی جاده‌ها و در نتیجه رفع خستگی رهگذران به شمار می‌رود. در ملاحظات زیست محیطی نیز هر چند مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی، خود تا حدی به عنوان یک عامل بر هم‌زننده محیط زیست محسوب می‌شوند، اما این مجتمع‌ها نقش قابل توجهی نیز در زدودن آسیب‌های وارده به محیط زیست ایفا می‌کنند. مهمترین نقش مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی هدایت و نظارت بر دخالت انسان در طبیعت و تأمین رفاه در جاده هاست، به نحوی که با استقرار خدماتی همچون تعمیرگاه، تعویض روغن، کارواش، توزیع سوخت، فضای بازی کودکان، آشپزخانه، دستشویی، جایگاه جمع‌آوری زباله و مانند آنها، آسیب‌های وارد بر محیط زیست به حداقل می‌رسد. به ویژه آنکه با جمع‌آوری، هدایت و تصفیه فاضلاب و بویژه فاضلاب‌های شیمیایی و مشتقات نفتی و همچنین جمع‌آوری زباله‌ها از الودگی طبیعت، مناظر، آب‌های سطحی و زیرزمینی کاسته می‌شود.

از طرف دیگر این مجتمع‌ها با فراهم آوردن فضای بازی کودکان، طبخ غذا یا حتی محل توقف اتومبیل و فضای تفریح و تفرج، مانند هجوم بی‌قیدیو بند انسان‌ها به داخل طبیعت می‌گردد. علاوه بر آن، فضای سبز ایجاد شده در مجتمع‌ها بر کل منطقه و روحیه مسافران و اهالی ناحیه تأثیر مثبت خواهد داشت.

با توجه به ابعاد زیست محیطی بر شمرده شده از مجتمع‌های خدماتی - رفاهی بین‌راهی، نقش آنها از نظر توسعه پایدار اهمیت ویژه‌ای در توسعه منطقه‌ای می‌یابد لذا مکان‌یابی صحیح این مجتمع‌ها ضمن آنکه مشارکت مردم را برای توفیق بخشیدن به نقش مجتمع‌ها بر می‌انگیزد، به برخورد فرهنگ‌ها، ایجاد عدالت و توازن منطقه‌ای، تنوع سفر و ایمنی و

سلامت روانی مسافران که از ملازمت 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 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 ايثارگران، 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 ایجاد مجتمع های خدمات رفاهی بین راهی بسیاری 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 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.