



موسسه آبادانی و سازسازی ایران



منطقه ویژه اقتصادی سبزول

دومین پایتخت حکمداری از



نقطه آغاز...



اعضاء محترم هیئت موسس



حضرت آیت الله
حاج علی اصغر باقانی
نماینده ادوار مجلس



مرحوم حجت الاسلام والمسلمین
غلامحسین ابراهیمی
امام جمعه سابق



حضرت آیت الله
حاج غلامرضا مفیسه
امام جمعه



جناب آقای دکتر
محمدرضا محسنی ثانی
نماینده ادوار مجلس



مرحوم دکتر
محمدرضا راه چینی
نماینده ادوار مجلس



جناب آقای مهندس
محمدرضا خیرآبادی
شهردار اسبق سبزوار



جناب آقای دکتر
علی سلیمانی
فرماندار اسبق سبزوار

اشتهال آفرین
دانش بنیان
تولید
۱۴ سال

اعضاء محترم فعلی هیئت امنا



مهندس قاسم شعبانی عطار
فرماندار اسبق سبزوار



دکتر محمدرضا محسنی ثانی
نماینده ادوار مجلس



آیت الله حاج غلامرضا مفیسه
امام جمعه



آیت الله حاج محمد سعیدی
معاون حوزه علمیه کشور



حاج علی بروغنی
نماینده ادوار مجلس



دکتر عباس محمدیان
ریاست اسبق دانشگاه حکیم



سید مهدی افشاری
معمد شهرستان



دکتر محمد دلبری
معاون اقتصادی و عمرانی آستان قدس



حاج محمود میر خسروی
معمد شهرستان



حاج محمود ساده
معمد شهرستان



دکتر سید محسن فاضل هاشمی
استاد دانشگاه



مهندس جلال جمالی کاظمینی
مدیر ادوار جهاد سازندگی



دکتر اسمعیل فیله کش
مدیر ادوار ایستگاه تحقیقات



دکتر سید مجید ریاض سروشی
استاد دانشگاه



حاج مهدی شمس آبادی
معمد شهرستان



دکتر رضا وشفکر
استاد دانشگاه



مهندس قاسم روزبه
معمد شهرستان



حاج مهدی محسنی ثانی
معمد شهرستان



دکتر ابوالقاسم ابراهیمی
معاون ادوار دانشگاه علوم پزشکی
فرماندار جغتای

بِسْمِ رَبِّ الْمَجَاهِدِينَ فِي سَبِيلِ اللَّهِ

دیوار سرمداران، دیاری که رنج دوران بر گزیده دارد و از سر آغازش تا همیشه تاریخ مهر شیعه به جان و دل آغشته، باید که افتخار هر آبادگری باشد اما چه کند این دیوار سرگذشتی جز محنت در طول تاریخ به خود ندیده است. اما در سه دهه قبل جماعتی فرهیخته در این دیوار همت بلند داشتند و عزم آبادانی این شهر آرمیده بر کرانه کویر نمودند. بطوریکه در سایه وفاق، اجماع، دلسوزی و نگاه خیرخواهانه این فرهیختگان در ساختار هیئت امناء و هیئت مدیره موسسه موسسه آبادانی دیوار سرمداران به لطف پروردگار توفیقات بزرگی در فراهم آوری زیرساخت های این دیوار و جبران عقب ماندگی تاریخ آن کسب کردند. روی هم رفته افق روشنگرانه و نگاه همدلانه اعضای محترم هیئت امناء و هیئت مدیره سر منشاء بسیاری از فرآیندهای توسعه در دهه های اخیر در دیوار سرمداران بوده است. به واقع اگر اهتمام مجددانه ی همه موثرین در موسسه نبود به یقین استضعاف مضاعف دامن گیر این خطه، بیشتر از پیش رخ می نمود. لکن با وجود خدمات درخشان این نهاد مردمی، مدت هاست که آماج ناراستی و نامردمی شخصیت های حقوقی و حقیقی شده است، شخصیت هایی که می بایست در ایجاد بستر توسعه و رفع کاستی های مردم نجیب و مومن این دیوار کوشا باشند. اینک که فشارها و تازیانه های متحجرانه و ضد توسعه از سر حقد و خودبینی برگزیده راستی و مجاهدت این جماعت بی وقفه فرود می آید و رمق جان همت های متعالی موسسه را بریده است، با شرایط سخت موجود، بمنظور اعتلای دیوار سرفراز سرمداران، اعضای هیئت مدیره رجاء واثق دارند به ارشاد و راهنمایی موثر اعضای محترم هیئت امناء به جهت برون رفت از این وضعیت دشوار.

پیشاپیش از بذل توجه اعضای محترم هیئت امنای موسسه آبادانی دیوار سرمداران بی نهایت سپاسگذارم

و من الله توفیق - رئیس هیات مدیره

اعضاء محترم ادوار هیئت مدیره



جناب آقای مهندس سید جلال علوی
(نائب رئیس هیئت مدیره)



جناب آقای دکتر جواد طیبی
(رئیس هیئت مدیره)



جناب آقای علی منهاجی
(مدیر عامل)



جناب آقای محمود فتح الهی
(عضو اصلی هیئت مدیره)



جناب آقای محمد همایی
(عضو اصلی هیئت مدیره)



جناب آقای مهندس منوچهر خیراندیش
(خزانه دار)



سید مهدی افقهی
مدیر عامل ادوار



حاج مهدی محسنی ثانی
مدیر عامل ادوار



حاج علی زرقانی
عضو اسبق هیئت مدیره



مهندس جلال جمالی کاظمینی
عضو اسبق هیئت مدیره



حاج هادی سدیدیان
مدیر عامل ادوار



حاج محمود خسروی
عضو اسبق هیئت مدیره



حاج مهدی صفار
عضو اسبق هیئت مدیره



حاج علی اسکندری
عضو اسبق هیئت مدیره



مهندس آرش پاریسیان
عضو اسبق هیئت مدیره



حاج مهدی شمس آبادی
عضو اسبق هیئت مدیره



مرحوم سرهنگ یاسدار فیض آبادی
عضو اسبق هیئت مدیره





گمان نمی‌کنم عبادتی بالاتر از خدمت به محرومین وجود داشته باشد.



دولت از نیروهای جهادی حمایت ویژه میکند.

آحاد این ملت، باید دست به دست هم بدهند و کشور خودشان را با قدرت بسازند. ما احتیاجی به کسی نداریم.

گروهی که از ابتدای انقلاب با احساس وظیفه، برای این شهر به میدان آمدند با هزار گرفتاری، فرودگاه ساختند، راه آهن و قسمتی زیادی از این کارها را برای این شهر انجام دادند. آنان گروه متدینی هستند، چرا جلو فعالیت ایشان را گرفته اید، که برخی از آنان استعفا دادند و رفتند جای دیگری دارند می‌روند.



اساسنامه مؤسسه آبادانی دیار سرداران

مجمع عمومی امنا

فصل اول - کلیات و اهداف :

ماده ۱- نام سازمان مردم نهاد مورد نظر مؤسسه آبادانی دیار سرداران است که در این اساسنامه به لحاظ رعایت اختصار «موسسه» نامیده می‌شود.

ماده ۲- نوع فعالیت: کلیه فعالیت های موسسه غیر سیاسی و غیر انتفاعی - غیر دولتی بوده و در موضوع اجتماعی با رعایت کامل قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران و این اساسنامه فعالیت خواهد نمود.

ماده ۳- محدوده فعالیت موسسه به صورت فرا استانی و در سطح استان های خراسان رضوی، خراسان شمالی، خراسان جنوبی، سمنان و تهران است.

ماده ۴- محل: مرکز اصلی موسسه در استان خراسان رضوی - شهرستان سبزوار به نشانی: فرمانداری - خیابان فرمانداری - خیابان نواب صفوی - پلاک ۸۸ - طبقه همکف - کدپستی ۹۶۱۳۸۶۵۹۵۵ واقع است و در صورت لزوم می تواند پس از کسب مجوز از مرجع صدور پروانه برابر مقررات در سایر نقاط داخل یا خارج کشور شعبه یا دفتر نمایندگی ایجاد نماید.

ماده ۵- تابعیت: موسسه تابعیت جمهوری اسلامی ایران را دارد و کلیه اعضای آن التزام خود را به قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران اعلام می دارند.

ماده ۶- مدت فعالیت موسسه از تاریخ تاسیس به مدت نامحدود می باشد.

ماده ۷- دارایی اولیه موسسه اعم از منقول و غیر منقول مبلغ یک میلیون ریال می باشد که از سوی هیئت موسس تماما پرداخت شده و در اختیار موسسه قرار گرفته است.

ماده ۸- هیئت موسس مؤسسه اشخاصی هستند که برای تهیه مقدمات تشکیل قیام نموده و بعد از تاسیس تحت عنوان موسسه مسئولیتی نخواهند داشت.

ماده ۹- اهداف موسسه عبارتند از :

الف: کلیات

۱- ایجاد زمینه های اشتغال و همچنین پیشرفت صنعت با به کار گیری نیروها و امکانات موجود.

۲- تامین نیازهای جامعه با الهام از ارزش های فرهنگ و اصول ترسیم شده انقلاب و نیروهای کارآمد و متخصص به منظور توسعه و آبادانی و ارتقاء سطح فرهنگ.

۳- ارتقا و بهبود فعالیت های اجتماعی متناسب با ارزش های اسلامی.

۴- تلاش برای توسعه پایدار و ارتقا سطح مراکز اجتماعی.

ب: به روش اجرای هدف

۱- همکاری با دانشگاه ها و مراکز تحقیقاتی به منظور شناسایی ظرفیت های اجتماعی.

۲- کمک به شناسایی محورهای توسعه پایدار در راستای اجرای اهداف.

۳- همکاری با سازمان ها و نهادهای مرتبط به منظور رفع مشکلات و ضعف ها در حوزه های اجتماعی.

۴- تلاش برای محقق کردن شاخص های اقتصاد اسلامی با همکاری دستگاه ها و سازمان های مرتبط و متولی.

۵- ایجاد زمینه جهت فرصت های شغلی با همکاری بخش های دولتی و

غیردولتی در راستای اجرای اهداف.

۶- چنانچه اجرایی نمودن مواردی از اهداف نیازمند به کسب مجوز از دستگاه خاصی باشد، اقدام پس از تصویب مجوز صورت می گیرد.

فصل دوم: ساختار

ماده ۱۰- ارکان موسسه عبارتند از :

۱- مجموعه عمومی - ۲- هیئت مدیره - ۳- بازرس

ماده ۱۱- وظایف مجمع عمومی موسس :

۱- انجام اقدامات اولیه برای تاسیس موسسه؛

۲- تهیه و طرح اساسنامه و تصویب آن؛

۳- انتخاب اعضای هیئت امنا؛

۴- انتخاب اولین مدیران و بازرسان.

تبصره ۱- اکثریت لازم جهت تشکیل مجمع عمومی موسس در بار اول با حضور نصف بعلاوه یک اعضا بوده و در صورت عدم حد نصاب اکثریت لازم، درباره در بار دوم با حضور یک سوم اعضا رسمیت خواهد یافت.

تبصره ۲- تصمیمات مجمع عمومی موسس با اکثریت دو سوم آراء حاضرین با تایید مرجع صدور پروانه و دستگاه تخصصی اتخاذ رسمی می شود.

ماده ۱۲- مجمع عمومی عادی متشکل از اعضای هیئت امنا بوده و عالی ترین مرجع تصمیم گیری است که به صورت عادی یا فوق العاده تشکیل می شود. تعداد اعضای هیئت امنایی ۱۹ نفر می باشد.

ماده ۱۳- چنانچه ادامه همکاری هر یک از اعضای هیات امنا به علل فوت، عزل و یا استعفا غیر ممکن شود، هیئت امنا شخص واجد شرایط و مورد اعتماد دیگری را با رای اکثریت نسبی اعضا به عنوان عضو هیئت



امنا انتخاب می نماید.

ماده ۱۴- مجمع عمومی عادی هیئت امنا سالانه در دی ماه تشکیل خواهد شد. جلسه با حضور نصف به علاوه یک اعضا در بار اول رسمیت یافته و با حضور هر تعداد از اعضا در بار دوم تشکیل و رسمی خواهد بود.

تبصره ۱- اکثریت لازم جهت اتخاذ تصمیم مجمع عمومی عادی، نصف به علاوه یک آرا حاضرین در جلسه رسمی مجمع می باشد؛ مگر در خصوص انتخاب مدیران یا بازرسان که با اکثریت نسبی خواهد بود. در صورتی که در دعوت نخست اکثریت حاصل نشد، جلسه دوم به فاصله حداقل ۱۰ (ده) روز تشکیل و با هر تعداد از اعضای حاضر، جلسه رسمیت خواهد یافت.

تبصره ۲- مجمع عمومی هیئت امنا ممکن است به صورت فوق العاده در هر زمان به تقاضای هیئت مدیره یا بازرسان (ها) یا یک پنجم اعضای هیئت امنا در صورتی که هیئت مدیره یا بازرسان طرف مدت ۲۰ روز به درخواست اعضا مبنی بر تشکیل مجمع عمل ننماید، تشکیل می گردد.

تبصره ۳- دعوت برای مجمع عمومی عادی از طریق درج آگهی در روزنامه کثیرالانتشار حداقل ۱۰ روز و حداکثر ۴۰ روز قبل از برگزاری مجمع و با دعوت (کتبی - تلفنی) صورت می پذیرد.

تبصره ۴- روزنامه کثیرالانتشار برای درج آگهی ها، روزنامه ابرار می باشد.

ماده ۱۵- وظایف مجمع عمومی عادی هیئت امنا:

۱- انتخاب اعضای هیئت مدیره و بازرسان (اصلی و علی البدل)؛

۲- استماع و رسیدگی به گزارش هیئت مدیره و بازرسان (ها)؛

۳- تعیین خط مشی کلی موسسه؛

۴- بررسی و تصویب یا رد پیشنهادهای هیئت مدیره.

۵- تعیین عضو جانشین هیات امنا؛

۶- تصویب ترانامه و بودجه موسسه؛

۷- تعیین روزنامه کثیرالانتشار جهت درج آگهی ها و دعوت نامه ها؛

۸- عزل اعضا امنا هیئت مدیره و بازرسان.

ماده ۱۶- مجمع عمومی فوق العاده با شرایط زیر تشکیل خواهد شد:

۱- بار درخواست اکثریت اعضای هیئت مدیره یا بازرسان؛

۲- با درخواست یک پنجم اعضای هیئت امنا.

تبصره ۱- دعوت برای مجمع عمومی فوق العاده کتبی بوده و حداقل ۱۰ (ده) روز قبل از تشکیل آن به اطلاع اعضا امنا خواهد رسید.

تبصره ۲- اکثریت لازم جهت تشکیل مجمع عمومی فوق العاده بار اول همان شرایط مجمع عمومی عادی می باشد و در بار دوم با حضور بیش از یک سوم اعضای امنا تشکیل می گردد.

تبصره ۳- تصمیمات مجمع عمومی فوق العاده با تصویب دو سوم اعضای حاضر در جلسه معتبر خواهد بود.

ماده ۱۷- وظایف مجمع عمومی فوق العاده:

۱- تصویب تغییرات اساسنامه؛

۲- بررسی و تصویب یا رد انحلال موسسه؛

۳- تغییر در میزان سرمایه؛

۴- انحلال قبل از موعد؛

۵- هر گونه تغییر در ماهیت.

ماده ۱۸- جلسات مجمع عمومی امنا توسط هیئت رئیسه ای مرکب از یک رئیس، یک منشی و دو ناظر، اداره می شوند.

تبصره ۱- اعضای هیئت رئیسه نباید از بین کاندیداهای هیئت مدیره و بازرسان باشند و با اعلام قبولی نامزدی خود در مجمع عمومی، انتخاب خواهند شد.

تبصره ۲- رئیس هیئت مدیره، رئیس هیئت رئیسه ی مجمع عمومی خواهد بود مگر اینکه موضوع عزل یا انتخاب هیئت مدیره باشد.

ماده ۱۹- هیئت مدیره:

موسسه دارای هیئت مدیره ای مرکب از ۵ نفر عضو اصلی و ۲ نفر عضو علی البدل خواهد بود.

تبصره ۱- جلسات هیئت مدیره با حضور بیش از نصف اعضا رسمیت یافته و تصمیمات متخذه با اکثریت آرا حاضرین معتبر خواهد بود.

تبصره ۲- شرکت اعضای هیئت مدیره در جلسات آن ضروری است و غیبت هر یک از اعضا بدون عذر موجه و بدون اطلاع قبلی تا ۳ جلسه متوالی یا ۶ جلسه متناوب در حکم استعفا ی عضو غایب خواهد بود.

تبصره ۳- دعوت از اعضای هیئت مدیره باید حداقل ۷ روز قبل از تشکیل جلسه به صورت قانونی انجام پذیرد.

ماده ۲۰- در صورت استعفا یا فوت یا سلب شرایط هر یک از اعضای هیئت مدیره یا بازرسان عضو علی البدل برای مدت باقیمانده هیئت مدیره یا بازرسانی به جای عضو اصلی انجام وظیفه خواهد نمود.

در صورتیکه تعداد هیئت مدیره یا بازرسان به هر دلیل کمتر از تعداد اعضای اصلی شود و ورود اعضای علی البدل نیز موجب تکمیل آن نشود، مجمع عمومی حسب مورد به صورت عادی یا به صورت فوق العاده جهت تکمیل تعداد باقیمانده اعضا برگزار خواهد گردید.

ماده ۲۱- هیئت مدیره علاوه بر جلساتی که به طور مرتب و حداقل هر ماه ۱ بار تشکیل می گردد بنا به ضرورت با دعوت کتبی یا تلفنی رئیس یا نائب رئیس تشکیل جلسه فوق العاده خواهد داد.

تبصره: نحوه تشکیل جلسه فوق العاده به موجب آئین نامه داخلی است که به تصویب هیئت مدیره خواهد رسید.

ماده ۲۲- اعضای هیئت مدیره در اولین جلسه ای که بعد از انتخاب شدن تشکیل می دهند، از بین خود یک نفر رئیس، یک نفر نائب رئیس و یک نفر خزانه دار انتخاب خواهند نمود. حدود اختیارات آن ها را اساسنامه یا آیین نامه ای که به تصویب مجمع عمومی امنا خواهد رسید، مشخص می نماید.

تبصره ۱- هیئت مدیره در هر موقع می تواند افراد فوق الذکر را از سمت های مذکور عزل کند.

تبصره ۲- هیئت مدیره در صورت لزوم می تواند سمت های دیگری برای سایر اعضا هیئت مدیره تعریف نماید.

ماده ۲۳- هیئت مدیره برای مدت ۲ سال انتخاب خواهند شد. انتخاب مجدد هیئت مدیره برای دوره های بعدی بلامانع بوده همچنین هیئت مدیره موظف است حداکثر ۳ ماه قبل از پایان تصدی خود از مجمع

عمومی عادی امنا به منظور انتخابات هیئت مدیره جدید دعوت نماید. هیئت مدیره، قبل از درج آگهی موظف است دستور و زمان برگزاری مجمع را به تأیید مرجع صدور پروانه برساند و حداقل ده روز قبل از پایان تصدی خود نتیجه انتخابات را به مراجع ذی ربط و ذی صلاح اعلام نماید.

ماده ۲۴- هیئت مدیره نماینده قانونی موسسه بوده و وظایف و اختیارات آن در چارچوب اساسنامه به شرح ذیل می باشد:

حفظ و حراست اموال منقول و غیر منقول، رسیدگی به حساب ها، پرداخت دیون و وصول مطالبات، اجرای مصوبات مجمع عمومی، افتتاح حساب در بانک ها طی انجام تشریفات قانونی، تعقیب جریانات قضائی و اداری وثبتی در کلیه مراحل قانونی در محاکم، تعیین حکم و تعیین کیل و عزل آن، قطع و فصل دعاوی از طریق سازش (مصالحه) و در صورت اقصاء تفویض و واگذاری تمام یا قسمتی از اختیارات خود به هر شخص دیگر اعم از حقوقی یا حقیقی با حق توکیل و سایر وظایفی که بر اساس اساسنامه به هیئت مدیره واگذار گردیده، به طور کلی هیئت مدیره می تواند هر اقدام و معامله ای را که ضروری بداند در مورد نقل و انتقال اموال منقول که مستلزم تصویب مجمع عمومی باشد پس از تصویب مجمع به نام موسسه انجام دهد.

تبصره ۱- جز درباره موضوعاتی که به موجب مفاد این اساسنامه اخذ تصمیم و اقدام درباره آن ها در صلاحیت خاص هیئت امنا است، هیئت مدیره کلیه اختیارات لازم برای اداره امور مشروط به رعایت حدود اهداف و اساسنامه را دارا می باشد.

تبصره ۲- هیئت مدیره پس از تصویب می تواند در انجام معاملات و یا پرداخت هزینه های جاری موسسه تا مبلغ ۳,۰۰۰,۰۰۰ ریال بدون تصویب مجمع عمومی رأسا اقدام نماید.

ماده ۲۵- مجمع عمومی عادی امنا ۱ نفر را به عنوان بازرسان اصلی و ۱ نفر را به عنوان بازرسان علی البدل برای مدت یک سال انتخاب خواهد نمود.

ماده ۲۶- هیئت مدیره از بین خود یا خارج، یک نفر را به سمت مدیر عامل انتخاب نموده و حدود اختیارات و مدت تصدی و حق الزحمه او را تعیین می نماید.

تبصره: مدیر عامل نمی تواند در عین حال رئیس هیئت مدیره باشد مگر با تصویب سه چهارم آراء حاضرین اعضای مجمع عمومی.

ماده ۲۷- بازرسان می تواند در هر موقع هر گونه رسیدگی و بازرسی را در مورد عملیات موسسه انجام داده و اسناد، مدارک و اطلاعات مربوطه را مطالبه کرده و مورد رسیدگی قرار دهد و در صورت لزوم تقاضای تشکیل جلسه فوق العاده مجمع عمومی را بنماید.

ماده ۲۸- هیئت مدیره و بازرسان تا زمانی که جانشین آنها از سوی مجمع عمومی انتخاب نشده اند در مسئولیت خود خواهند بود.

ماده ۲۹- اشخاص ذیل نمی توانند به عنوان بازرسان انتخاب شوند:

۱- کسانی که به علت ارتکاب جرم و به موجب حکم قطعی دادگاه از حقوق اجتماعی کالا و یا بعضاً محروم شده باشند؛ ۲- مدیران و مدیر عامل؛

۳- اقربای سببی و نسبی مدیران و مدیر عامل تا درجه سوم از طبقه اول و دوم؛

۴- همسر اشخاص مذکور در بند ۲.

تبصره: انتخاب مجدد بازرسان بلامانع است.

ماده ۳۰- وظایف بازرس به شرح ذیل است:

۱- بررسی کلیه اسناد و اوراق مالی و تهیه گزارش برای مجمع عمومی امنا؛

۲- مطالعه گزارش سالانه هیئت مدیره اعم از مالی و غیر مالی و تهیه گزارش عملکرد برای اطلاع مجمع عمومی؛

۳- گزارش هر گونه تخلف هیئت مدیره از مفاد اساسنامه به مجمع عمومی امنا؛

۴- اظهار نظر کتبی درباره صحت صورت دارایی، عملکرد و مطالبات و اطلاعاتی که هیئت مدیره و مدیران در اختیار مجمع عمومی گذاشته اند؛

۵- سایر وظایفی که اساسنامه و قوانین و مقررات موضوعه به عهده بازرس قرار داده است.

تبصره: بازرس می تواند بدون داشتن حق رأی در جلسات هیئت مدیره شرکت نماید.

ماده ۳۱- مدیرعامل بالاترین مقام اجرایی موسسه است و در حدود اختیاراتی که از طرف هیئت مدیره و اساسنامه به وی تفویض می گردد نماینده موسسه محسوب شده و از طرف موسسه حق امضا دارد.

تبصره ۱- عزل مدیرعامل از اختیارات هیئت مدیره میباشد که باید مستند و مدلل باشد.

تبصره ۲- اگر مدیرعامل عضو هیئت مدیره باشد دوره مدیریت عاملی او از مدت عضویتش در هیئت مدیره بیشتر نخواهد بود، لیکن انتخاب مجدد او طبق مقررات این اساسنامه بلامانع می باشد.

تبصره ۳- کلیه اسناد و اوراق بهادار و تعهدآور با امضای مدیرعامل و خزانه دار و در غیاب خزانه دار با امضای رئیس هیئت مدیره و با مهر موسسه معتبر خواهد بود.

ماده ۳۲- مدیرعامل مجری مصوبات مجمع عمومی و هیئت مدیره بوده و دارای اختیارات و مسئولیت های ذیل می باشد:

۱- نمایندگی قانونی در مراجع رسمی و نهادها و در برابر اشخاص حقیقی و حقوقی؛

۲- استخدام و عزل و نصب کارکنان در حدود ضوابط و مصوبات و با تصویب هیئت مدیره؛

۳- نگهداری دارایی، اموال، حساب ها، اسناد و دفاتر؛

۴- اعمال اختیاراتی که به صورت موردی یا مقطعی از جانب هیئت مدیره به وی تفویض شده باشد؛

۵- ارائه پیشنهاد های لازم در زمینه گسترش، بهبود و هماهنگی در فعالیت های موسسه به هیئت مدیره جهت ارائه به مجمع عمومی؛

۶- تهیه پیش نویس ترازنامه، بودجه، خط مشی و گزارش سالانه جهت بررسی هیئت مدیره و ارسال به مجمع عمومی؛

۷- تهیه پیش نویس آیین نامه های مورد لزوم جهت طرح و تصمیم گیری در هیئت مدیره؛

۸- نظارت و ایجاد هماهنگی در فعالیت شعب، نمایندگی ها و دفاتر؛

۹- پیشنهاد برگزاری جلسه مجمع عمومی فوق العاده با ذکر علل موجه برای تصویب به هیئت مدیره؛

۱۰- انجام سایر وظایف و اختیاراتی که طبق اساسنامه و قوانین و مقررات

مربوطه به مدیرعامل محول شده یا بشود.

ماده ۳۳- حقوق و مزایای مدیرعامل به وسیله هیئت مدیره تعیین می شود.

در صورتی که مدیرعامل از اعضای هیئت مدیره نباشد، بدون داشتن حق رأی می تواند در جلسات هیئت مدیره شرکت نماید.

ماده ۳۴- مدت مأموریت مدیرعامل از مدت مأموریت هیئت مدیره تجاوز نخواهد کرد و تغییر یا تجدید انتخاب او نیز بلامانع است. به هر صورت مدیرعامل در صورت انقضا مدت مأموریت موظف است تا تعیین جانشین وظایف محوله را انجام دهد.

ماده ۳۵- بودجه موسسه از طریق ذیل تأمین می شود.

الف) هدیه، اعانه و هبه اشخاص حقیقی و حقوقی اعم از داخلی و خارجی و دولتی و غیر دولتی. ب) وقف و حبس. پ) وجوه حاصل از فعالیت های انجام شده در چارچوب موضوع فعالیت، اهداف و اساسنامه سازمان و آئین نامه.

ماده ۳۶- درآمد و هزینه های موسسه در دفاتر قانونی ثبت و شرح بیلان آن حداکثر تا دو ماه پس از پایان هر سال مالی به مراجع ذیربط ارائه خواهد شد.

تبصره ۱- هیئت مدیره مکلف است کلیه درآمدهای حاصله سالانه را مطابق اساسنامه صرف اهداف و وظایف نماید و چنانچه وجوه مازاد بر هزینه های مخصوص موجود است در حساب مخصوصی به نام موسسه نزد یکی از بانک های رسمی ایران نگهداری نماید.

تبصره ۲- سال مالی موسسه منطبق با سال شمسی بوده و همواره به پایان اسفند ماه ختم می شود به استثناء سال مالی اول که از بدو تأسیس لغایت اسفند ماه سال همان سال خواهد بود.

تبصره ۳- مکاتبات رسمی موسسه با امضای مدیرعامل صورت می پذیرد.

تبصره ۴- کلیه مدارک، پرونده ها و مکاتبات در دفتر مرکزی نگهداری می شود.

تبصره ۵- مصوبات و صورت جلسات هیئت مدیره در دفاتر مخصوص به ترتیب تاریخ ثبت و به امضای اعضای ذیربط خواهد رسید.

ماده ۳۷- هیئت مدیره مکلف است هر گونه تغییر یا اصلاح اساسنامه را به مرجع صادر کننده پروانه فعالیت اعلام نماید و در صورت موافقت مرجع صدور پروانه به تصویب مجمع عمومی رسانده و نتیجه آن را برای انجام تشریفات اداری ثبت و به مرجع صدور پروانه اعلام نماید.

ماده ۳۸- هیئت مدیره مکلف است محل موسسه و تغییرات بعدی آن را به مرجع صادر کننده پروانه فعالیت اعلام نماید.

ماده ۳۹- موسسه دارای سربرگ، مهر و یا آرم مخصوص خواهد بود که متن آن با تصویب هیئت مدیره و برابر مقررات، تهیه خواهد شد.

هیئت مدیره مکلف است نمونه سربرگ، مهر و آرم تهیه شده را به مرجع صادر کننده پروانه فعالیت و ثبت شرکت ها ارسال نماید.

تبصره - هیئت مدیره در حفظ و حراست از مهر و آرم مسئولیت قانونی دارد.

ماده ۴۰- انحلال: در صورت انحلال موسسه، مجمع عمومی فوق العاده حداقل ۳ نفر را به عنوان هیئت تصفیه انتخاب و این هیئت موظف خواهد

بود پس از رسیدگی به حساب ها و تسویه بدهی ها و وصول مطالبات

باقی مانده و تعیین دارایی مسلم اعم از منقول و غیر منقول دارایی موسسه را به تصویب مجمع عمومی فوق العاده برساند. هیئت مذکور موظف است نتیجه را به مرجع صادر کننده پروانه فعالیت ارائه نماید.

تبصره ۱: مجمع عمومی فوق العاده موظف است دارایی سازمان را پس از انحلال که با نظارت مرجع صدور پروانه به یکی از سازمان های مردم نهاد با موضوع فعالیت مشابه تعیین می گردد، واگذار نماید.

تبصره ۲- تصفیه امور مربوط بر طبق مفاد اساسنامه و قوانین موضوعه صورت خواهد پذیرفت.

تبصره ۳- هیئت تصفیه از بین خود، یک نفر را به عنوان مدیر تصفیه انتخاب می نماید.

تبصره ۴- مدیر تصفیه موظف است یک نسخه از گزارش را به مرجع صدور پروانه و ثبت شرکت ها ارائه نماید.

ماده ۴۱- چنانچه فعالیت های مندرج در اهداف این اساسنامه نیازمند کسب مجوز خاص از سایر دستگاه های دولتی باشد، موسسه موظف است نسبت به کسب مجوز مورد نظر اقدام نماید.

ماده ۴۲- مواردی که در این اساسنامه پیش بینی نشده است بر اساس آئین نامه ذیربط تأسیس و فعالیت سازمان های مردم نهاد و عموماً قانون تجارت خواهد شد.

ماده ۴۳- این اساسنامه مشتمل بر ۳ فصل و ۴۳ ماده و ۳۵ تبصره در نشست مجمع عمومی فوق العاده به تصویب رسید.

فرودگاه سبزوار

راهی که رفته ایم

توافق ساخت پروژه فرودگاه جدید سبزوار بر اساس مطالعات انجام شده (از سال ۱۳۴۵ و مراحل تکمیلی و تأیید فنی آن پس از پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی، تا سال ۱۳۷۲) فی مابین وزارت راه و ترابری و موسسه آبادانی دیار سریداران سال ۱۳۷۳

انجام توافقات لازم و تهیه و تنظیم صورتجلسات مورد نیاز با درج مفادی مبنی بر تعهدات طرفین. از سال ۱۳۷۳ آغاز گردید

آغاز تصرف و تملک حدوداً ۳۰۰ هکتار زمین مورد

نیاز پروژه و تجهیز کارگاه سال ۱۳۷۴

شروع احداث بانده فرودگاه و ساختمان ترمینال و تأسیسات و ساختمان های پلیس و سپاه و جایگاه سوختگیری هواپیما و ساختمان هواشناسی و ...، از ۱۳۷۴ الی ۱۳۸۱

اجرای فنس کشی، محوطه سازی، فضای سبز، انتقال

برق و ...، از ۱۳۷۸ الی ۱۳۸۲

فرودگاه سبزوار

دومین فرودگاه مرز مجاز هوایی شمال شرق کشور

فرودگاه سبزوار به عنوان یکی از مهمترین زیرساخت های توسعه در غرب خراسان رضوی است که با همت و دور اندیشی شماری از فرهیختگان و نخبگان دیار سریداران در سال های دهه ۱۳۷۰ ساخته شد و در سال ۱۳۸۲ به افتتاح رسید و با توجه به موقعیت انحصاری اش در غرب خراسان رضوی، در طول حدود ۲ دهه فعالیت خود تا کنون خدمات فراوانی را در عرصه حمل و نقل هوایی به مردم بیش از ۱۰ شهرستان غرب خراسان رضوی و بعضا حتی شهرستان های استان خراسان شمالی و سمنان ارائه کرده است.

شهرهای دارای فرودگاه ایران



ظرفیت پشتیبانی فرودگاه سبزوار



ظرفیت پشتیبانی مستقیم فرودگاه سبزوار برای دست کم ۱۴ شهرستان شمال شرق کشور با جمعیتی حدود ۲ میلیون نفر در هنگام بروز حوادث غیر مترقبه (بر اساس گزارش کمیسیون تخصصی)

های عملیاتی و فنی، با فرود اولین پرواز مسافری در تاریخ ۱۳۸۳/۰۷/۰۲ فعالیت خود را رسماً در عرصه حمل و نقل هوایی کشور آغاز نمود. فرودگاه سبزوار در حال حاضر دارای یک باند به طول ۳۱۷۸ متر و یک ترمینال مسافری به مساحت ۱۸۰۵ متر مربع می باشد و ظرفیت پذیرش سالانه ۷۰۸،۲۵۵ هزار نفر مسافر می باشد.

تلاش های مردم سبزوار برای داشتن فرودگاهی فعال و پویا در غرب خراسان رضوی فقط به افتتاح این پروژه ختم نشد، بلکه پس از افتتاح نیز تلاش هایی برای تبدیل شدن به مرز مجاز هوایی، برقراری پروازهای مرتب هفتگی یا حتی روزانه به تهران، تأمین روشنایی باند برای انجام پروازها در شب، پشتیبان شدن فرودگاه سبزوار برای فرودگاه بین المللی مشهد، برقراری پروازهای بین المللی، ایجاد گمرک در فرودگاه سبزوار و ... را انجام دادند که همه در زمان خود به انجام رسید.

با مصوبه هیئت دولت در اردیبهشت ماه ۱۳۸۵ فرودگاه سبزوار بعنوان مرز مجاز هوایی شناخته شد که منجر به ارتقاء موقعیت استراتژیک این شهر در میان شهرستان های استان خراسان و منطقه شمال شرق کشور شد. زیرا تا قبل از سبزوار تنها شهرستان مشهد در خراسان رضوی مرز مجاز هوایی بود و اکنون در کنار کلانشهر مشهد، شهرستان سبزوار تنها شهرستانی است که از مرز مجاز هوایی برخوردار است. حتی فرودگاه بجنورد مرکز استان خراسان شمالی چند سال بعد از فرودگاه سبزوار به مرز مجاز هوایی ارتقاء پیدا کرد.

مسیر پرواز های فرودگاه سبزوار



لازم به ذکر است که در حال حاضر در سرتاسر ایران اسلامی ۶۱ شهر دارای فرودگاه وجود دارد که از این تعداد فرودگاه ۸ کلانشهر تهران، مشهد، شیراز، اصفهان، تبریز، زاهدان، بندرعباس و یزد بین المللی است و فرودگاه ۲۷ شهر از جمله اهواز، اردبیل، ارومیه، آبادان، بیرجند، کرمانشاه، گرگان، همدان، ساری، رشت و ... که اکثر مراکز استان های کشور هستند مرز مجاز هوایی است و فرودگاه سبزوار در بین این گروه جای دارد و فرودگاه ۲۶ شهر دیگر از جمله مراکز استان هایی نظیر سمنان و یاسوج و شهرهای دیگری نظیر شاهرود، نوشهر، طبس، زابل، رامسر و ... فقط داخلی هستند و مجاز به انجام پروازهای خارجی نمی باشند. در جدول زیر فهرست کامل فرودگاه های بین المللی، مرز مجاز هوایی، داخلی و در دست مطالعه کشور در سال ۱۴۰۰ قابل مشاهده است:

از اولویت ها تبدیل شد و مورد پیگیری نمایندگان و فرمانداران وقت قرار گرفت. اما با اینکه مطالعات کافی جهت ضرورت ساخت فرودگاه در سبزوار انجام شده بود، دولت همچنان حاضر به اختصاص بودجه لازم برای ساخت فرودگاه سبزوار نبود و سرانجام مردم سبزوار کمر همت را بستند تا خودشان این کار مهم و پر هزینه را به انجام برسانند.

در نتیجه در سال ۱۳۷۳ جمعی از بزرگان، بازاریان، نخبگان و دلسوزان توسعه سبزوار هیئت امنایی برای ساخت فرودگاه تشکیل دادند و بعد از مذاکراتی که با دولت و نمایندگان انجام دادند، قرار شد دولت فرودگاه قدیم سبزوار و تعدادی دیگر از اراضی در اطراف شهر سبزوار (محدوده شهرک اندیشه و سجاده شهر) را به هیئت امناء فرودگاه واگذار کنند تا آن ها بتوانند از طریق فروش این اراضی، هزینه تملک حدود ۳۰۰ هکتار اراضی فرودگاه جدید را در جنوب غرب شهر سبزوار تأمین کنند.

از آنجایی که برای انجام این تبادلات یعنی واگذاری زمین هایی که متعلق به دولت بوده به هیئت امنای ساخت فرودگاه سبزوار و انجام سایر پروژه های اجرایی، نیاز به این وجود داشت که طرف مقابل دولت، یک ماهیت حقوقی داشته باشد و هیئت امناء فرودگاه تا آن زمان ماهیت حقوقی نداشت و فقط یک تشکل کاملاً مردمی بود که به صورت هیئتی جمع شده بودند، لذا هیئت امناء فرودگاه مجبور شدند اقدام به تأسیس موسسه ای رسمی و حقوقی بکنند تا بتواند طرف مقابل دولت در واگذاری ها، تبادلات و قراردادهای مالی و اجرایی و مدیریتی باشد. بدین ترتیب موسسه آبادانی دیار سریداران در سال ۱۳۷۵ از دل تلاش های مردم سبزوار برای ساخت فرودگاه به وجود آمد و از آن به بعد رسماً پیگیر ساخت فرودگاه و سایر پروژه های توسعه ای غرب خراسان رضوی شود. موسسه آبادانی دیار سریداران (هیئت امنای فرودگاه سبزوار) توانستند همه عملیات تملک زمین، ساخت باند فرودگاه، برج مراقبت، ساختمان اداری، ترمینال مسافری، فضای سبز و ... را در حدود ۵ سال یعنی تا ابتدای ۱۳۸۰ به انجام برسانند که این سرعت عمل در اجرای یک پروژه بزرگ عمرانی و زیرساختی در نوع خود یک رکورد محسوب می شود. پس از ساخت ابنیه لازم در فرودگاه، موسسه آبادانی دیار سریداران طبق توافقات اولیه پروژه را به دولت تحویل داد تا تجهیز و بهره برداری آن را به انجام برساند. تجهیز فرودگاه نیز توسط دولت به مدت ۲ سال انجام شد و سرانجام فرودگاه جدید سبزوار در تاریخ ۱۳۸۲/۱۱/۱۸ افتتاح و بعد از استقرار یگان های پلیس، سپاه و تجهیز ترمینال مسافری و کلیه قسمت

الته سابقه برخوردار سبزوار از فرودگاه به دهه ۱۳۳۰ بر می گردد. زمانی که یک فرودگاه نظامی در این شهر ساخته شد. در واقع فرودگاه قدیم سبزوار در سال ۱۳۳۳ در زمینی به مساحت ۱۰۳ هکتار با باندی خاکی به بهره برداری رسید و در سال ۱۳۴۵ روکش باند آن آسفالت شد. همچنین در همان سال ها فکر ارتقاء فرودگاه نظامی سبزوار به یک فرودگاه باری و مسافربری مطرح شد. زیرا نیمه غربی خراسان بزرگ فاقد فرودگاه بود و با توجه به وجود شهرستان های متعدد و جمعیت چشمگیر این منطقه، وجود یک فرودگاه مسافربری ضروری تلقی می شد. لذا مطالعاتی در این زمینه انجام گرفت اما منجر به کار اجرایی برای ساخت فرودگاه سبزوار نشد تا اینکه با وقوع انقلاب اسلامی ایران و با همت و پیگیری مردم سبزوار مجدداً پروژه ساخت فرودگاه این شهر توسط نمایندگان دور اول مجلس شورای اسلامی کلید خورد و مطالعات لازم انجام گرفت اما مشخص شد محل فرودگاه قدیم سبزوار برای ارتقاء به یک فرودگاه مسافربری مناسب نیست و لازم شد جانمایی جدیدی برای ساخت فرودگاه جدید انجام بگیرد. ولی به دلیل وقوع جنگ تحمیلی که به مهمترین اولویت کشور در سالهای دهه ۱۳۶۰ تبدیل شد، بودجه کافی برای اجرای فرودگاه در غرب خراسان وجود نداشت و این پروژه برای چند سال مسکوت ماند. تا اینکه در دهه ۱۳۷۰ که کشور ایران بعد از دوران جنگ، وارد دوران سازندگی شده بود، با پیگیری مردم و نخبگان دیار سریداران مجدداً پروژه ساخت فرودگاه این شهر به یکی

فرودگاه‌های تحت نظارت و مالکیت شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران در سال ۱۴۰۰							
ردیف	داهلی	ردیف	مرز هوایی	ردیف	بین المللی	ردیف	در دست مطالعه
۱	ابوموسی	۱	ایرانک	۱	اسپهان	۱	آباد
۲	ایران شهر	۲	اردبیل	۲	بندر عباس	۲	بروجرد
۳	آختاچاری	۳	ارومیه	۳	نیریز	۳	سبز
۴	بهرگان	۴	اهواز	۴	زاهدان	۴	شهید مدرس (تربت حیدریه)
۵	پارس آباد مغان	۵	ایلام	۵	شیراز	۵	کشمیر
۶	چهرم	۶	آبادان	۶	مشهد	۶	
۷	جیرفت	۷	باصفورد	۷	میرآباد	۷	
۸	خارکند	۸	بهر	۸	یزد	۸	
۹	خوی	۹	بندر لنگه				
۱۰	داراب	۱۰	بوشهر				
۱۱	رامسر	۱۱	بیرجند				
۱۲	زاین	۱۲	خرم آباد				
۱۳	زرگان (آموزش)	۱۳	رشت				
۱۴	سراوان	۱۴	رفسنجان				
۱۵	سمنان	۱۵	زنجان				
۱۶	سهند (مراغه)	۱۶	ساری (دشت ناز)				
۱۷	سیریز	۱۷	سبزوار				
۱۸	شاهرود	۱۸	سندج				
۱۹	طوس	۱۹	سرخان				
۲۰	فسا	۲۰	شهرکرد				
۲۱	کاشان	۲۱	صلوچ (خلیج فارس)				
۲۲	کاشمران	۲۲	کرمان				
۲۳	لاوان	۲۳	کرمانشاه				
۲۴	ماهشهر	۲۴	کرمان				
۲۵	نوشهر	۲۵	لرستان				
۲۶	باسوج	۲۶	لامرد				
		۲۷	صمدان				



در شهرستان سبزووار پایان داد و پس از برگزاری یک نشست خبری در فرودگاه سبزووار این شهر را به مقصد تهران ترک کرد. همچنین در سال ۱۳۹۸ در جریان سفر استانی حسن روحانی رئیس دولت دوازدهم به استان خراسان رضوی، فرودگاه سبزووار اولین محل حضور و نقطه شروع سفر استانی هیئت دولت به خراسان رضوی بود. تا کنون شرکت های هواپیمایی آسمان، ایران ایر (هما)، ماهان، آتا و تابان در فرودگاه سبزووار پرواز داشته اند.

بر مبنای اولین توافقات برای ساخت فرودگاه سبزووار تعهدات به دو بخش تقسیم می شود. یکی تعهدات موسسه آبادانی دیار سربرداران به عنوان بخش مردمی است که داوطلب مشارکت در این پروژه بود و دیگری تعهدات بخش دولتی است. اما در پایان کار ساخت فرودگاه و اکنون پس از نزدیک به دو دهه از بهره برداری آن، با استناد به مدارک و سوابق و صورتجلسه های موجود می توان به جرأت گفت موسسه خیلی بیشتر از حد تعهدات خودش ماموریت انجام داده که این مستلزم هزینه های مادی و معنوی خارج از توافق بوده است.

در واقع ماجرا به این شکل پیش رفت که بعد از اینکه موسسه تعهد خود را در تصرف و تملک اراضی فرودگاه و عملیات روسازی و زیرسازی باند راهم انجام داد، دولت به دلایل مختلف از انجام تعهدات خود در احداث بعضی ساختمان ها و تاسیسات لازم برای فرودگاه خودداری می کرد و موسسه که تا اینجای کار هزینه زیادی انجام داده بود و نمی خواست پروژه متوقف شود، مجبور می شد خودش در توافقاتی جدید انجام بخش های دیگری از کار که در واقع در تعهد دولت بوده، را نیز قبول کند و دولت هم در هر مرحله می گفت اگر این قسمت از کار را هم انجام دهید، بقیه اش را ما انجام می دهیم. در نهایت می توان گفت بین ۷۵ تا ۸۰ درصد کارها را موسسه انجام داد و فقط بعضی بخش های کار نظیر تجهیز فرودگاه به دستگاه های ناوبری که فقط در انحصار دولت است و موسسه نمی توانست چنین دسترسی هایی داشته باشد، توسط دولت انجام شد.

این ها به خاطر این بود که موسسه به عنوان یک موسسه عام المنفعه واقعا دلسوز انجام پروژه فرودگاه بود و خصوصا چون هزینه

مادی و معنوی زیادی هم کرده بود، به هیچ وجه دلش نمی خواست این پروژه بخوابد اما مثلا اداره کل فرودگاه های استان، وزارت راه یا شرکت فرودگاه های کشور هیچ کدام چندان دلسوز و پیگیر اجرای این پروژه نبودند و شاید حتی از خدایشان بود که کار انجام نشود تا مجبور نشوند در مرحله آخر تجهیزات ناوبری و کادر تخصصی و سایر پرسنل مورد نیاز را به این فرودگاه بدهند. اما موسسه تنها دلسوز این پروژه بود و در میانه راه، دستش زیر ساطور بود و به همین خاطر تلاش می کرد که هر طور شده، ساخت فرودگاه را به سرانجام برساند و این تعهداتی که خارج از توافق اولیه بود را می پذیرفت و همه اعضای آن اعم از شخصیت های حقوقی و چه شخصیت های حقیقی برای ایجاد منابع جدید آستین بالا می زدند. در واقع دست اندرکاران موسسه هر کدام آبرو و حیثیت و شخصیت ممتاز و معتمد اجتماعی خودشان را به همراه تلاشی صادقانه به میدان آوردند و همه به صورت افتخاری تلاش کردند تا آرزو و ایده برخوردار از فرودگاه برای سبزووار تحقق یابد. اگر جز به رسم عشق ورزیدن به توسعه و پیشرفت شهر و دیار و مایه گذاشتن از جان در مسیر این هدف، نیت دیگری در کار بود، هیچ دلیلی نداشت که این آقایان روزی دوبار یکی بعد از نماز صبح که هوا هنوز روشن نشده بود و دیگری بعد از نماز مغرب و عشا در جلسات مربوط به این پروژه شرکت می کردند و آخر شب هم معمولا بازدید میدانی از پروژه انجام می دادند و هر کدام نکاتی و موارد مهمی را یادآوری می کردند و در طول روز هم که می خواستند به شغل و امورات روزانه خود بپردازند، بخش زیادی از زمانشان را صرف پیگیری ها و تماس ها و امور فرودگاه می کردند. چنین تلاش و پشتکاری برای غیرانتفاعی و عقل و منطق که دلشان پیشرفت و این سرزمین چنین از خود داشته باشند غیر از جهاد گذاشت. شاید و نیروهای مقام معظم اشاره کرده شامل همین



ها و امور فرودگاه می کردند. چنین تلاش و یک کار افتخاری خارج از عرف و است و فقط کسانی سرشار از عشق به اعتلای این شهر و باشد می توانند گذشتگی هایی و هیچ نامی به همان مدیران جهادی آتش به اختیاری که رهبری در بیانانشان اند، به معنای حقیقی بزرگواران بشود.



سازمان هواپیمایی
مستعد ای از
به دهه پاییزی
بهار ۱۴۰۱

فرودگاه سبزووار

فرودگاه سبزوار

یکی از سرمایه های عظیم ملی در منطقه شمال شرقی کشور است و تنها دو فرودگاه مشهد و سبزوار در خراسان رضوی فعال می باشد

۳

سبزوار، قطب دانشگاهی شمال شرق کشور

تدریس تعداد زیادی از استاتید بومی و غیر بومی و همچنین حضور دانشجویان بسیاری در دانشگاه های متعدد سبزوار زمینه خوبی برای رونق گرفتن پروازهای فرودگاه است

۲

موقعیت انحصاری فرودگاه

فرودگاه سبزوار در میان ۱۵ شهر استان نیمه غربی خراسان رضوی تنها فرودگاه موجود است

۱

جمعیت سبزوار

وجود بیش از ۱۰ شهرستان اقماری در اطراف شهر سبزوار به همراه جمعیت زیاد خود این شهرستان بازار مناسبی برای پروازها فراهم می آورد

۴

موقعیت در حال رشد صنعتی سبزوار

وجود صنایع مادری نظیر مجتمع پارس فولاد سبزوار، شرکت جمکو، کارخانه های سیمان، مجتمع داروسازی طاهای، کابل خودرو سبزوار و ... رفت و آمدهای متعدد صنعتگران به سبزوار را موجب خواهد شد

۵

سبزوار، قطب بهداشت و درمان خراسان رضوی

رفت و آمد پزشکان متخصص و انتقال بیماران با شرایط خاص

فرودگاه سبزوار به عنوان تنها فرودگاه منطقه غرب خراسان می تواند در صورت بهره مندی از توسعه منطقه غرب خراسان ساخت های تخصصی فرودگاه، مسیرهای پروازی و تعداد پروازها در هر مسیر، نیاز مهمی از مردم سبزوار و شهرهای اطراف را برطرف نماید

سبزوار یکی از کانون های بزرگ جمعیتی و سیاسی و اقتصادی خراسان رضوی است

ظرفیت های فرودگاه سبزوار

برای رسیدن به سود اقتصادی

تبدیل فرودگاه قدیم به شهرک صنایع (طرح ساماندهی مشاغل مزاحم شهر سبزوار)

هنگامی که در اواسط دهه هفتاد مردم سبزوار در تلاش برای ساخت فرودگاه جدید بودند، جهت تامین هزینه تملک حدود ۳۵۰ هکتار اراضی مورد نیاز این پروژه با سازمان هواپیمایی کشور به قراردادی رسیدند که به موجب آن سازمان هواپیمایی حدود ۹۰ هکتار از اراضی فرودگاه قدیم را به همراه چند هکتار زمین دیگر در سایر نقاط شهر در اختیار هیئت امنای مردمی ساخت فرودگاه سبزوار قرار دهد تا هیئت امنای بتوانند از طریق خرید و فروش یا معاوضه، با مالکان زمین های فرودگاه جدید توافق کنند. در آن زمان سازمان هواپیمایی کشور مدعی بود که حدود ۱۲۰ هکتار زمین در فرودگاه قدیم دارد و ۹۰ هکتار از این اراضی را به هیأت امنای واگذار می کند. البته قرار بود هیئت امنای ساخت فرودگاه سبزوار، ابتدا از طریق اجرای طرح ساماندهی مشاغل مزاحم در محل فرودگاه قدیم تحت عنوان جدید شهرک صنایع، برای آن زمین های بایر ایجاد ارزش کنند و سپس با واگذاری آن به مردم، پول لازم برای ساخت فرودگاه جدید را به دست آورند. هیئت امنای این تعهد خود را انجام داد و صنوف مختلفی مانند در و پنجره سازان،



درودگران، نقاشان و صافکاران اتومبیل، باتری سازان، آهنگران و ... را که در داخل شهر آلودگی صوتی و بصری ایجاد می کردند، را تا حد زیادی از سطح شهر جمع آوری و در فرودگاه قدیم که حالا به شهرک صنایع تغییر کاربری داده شده بود، مستقر کرد. اما در نقطه مقابل سازمان هواپیمایی تعهد خود را انجام نداد و سند مالکیت زمین های فرودگاه قدیم را هنوز تا به این لحظه در اختیار هیئت امنای نگذاشته است. به تدریج مشخص شد که این بدعهدی سازمان هواپیمایی به خاطر این است که خودش هم سندی قانونی از این اراضی در اختیار ندارد. زیرا زمین های فرودگاه قدیم در دوران پهلوی بدون تنظیم سند رسمی از مردم یا دیگر ادارات دولتی گرفته شده و در اختیار سازمان هواپیمایی قرار داده شده بود و در واقع این اراضی مالکان اصلی حقیقی و حقوقی دیگری داشتند. به همین دلیل پروژه شهرک صنایع (فرودگاه قدیم و ساماندهی مشاغل مزاحم سبزوار) نه تنها برای هیئت امنای ساخت فرودگاه (موسسه آبادانی دیار سرداران) هیچ فایده ای نداشت بلکه موجب دردسرهای مالی و حقوقی زیادی شد که موسسه تا امروز درگیر آن است و پرونده ای مفصل دارد که در جای خود شرح داده خواهد شد.



سال ۱۳۷۳

توافق ساخت پروژه فرودگاه جدید سبزوار
(فی ما بین وزارت راه و ترابری و هیأت امناء)

سال ۱۳۷۴

آغاز مکاتبات مربوط به تصرف و تملک
حدوداً ۱۰۰ هکتار اراضی فرودگاه قدیم

سال ۱۳۷۵

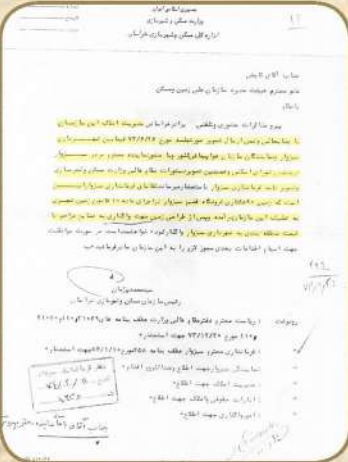
تغییر کاربری اراضی فرودگاه قدیم بر اساس مصوبه
کمیسیون ماده ۵ و انتخاب مشاور جهت مطالعه
وتفکیک

سال ۱۳۷۹ الی ۱۳۹۵

درخواست واگذاری - مصوبه دوم هیأت ممیزی
سازمان ملی مسکن



موسسه آبادانی دیار سرداران
چکیده ای از
سه دهه باسری
بهار ۱۴۰۱



فرودگاه قدیم سبزوار (شهرک صنایع)	
توضیحات	عناوین
جهت احداث پروژه فرودگاه بین المللی جدید سبزوار	۱- موضوع واگذاری
۹۱ هکتار	۲- میزان واگذاری
بصورت واگذاری می باشد	۳- قیمت واگذاری
حدوداً ۳۲۰۰ قطعه در چهار فاز	۴- تعداد تفکیکی
ادعاهای مالکیت مختلف: ۱- حقیقی: افراد ۲- حقوقی: اوقاف - منابع طبیعی - مسکن و شهرسازی	۸- معضلات پروژه

پروژه اجرای اتصال سبزوار به شبکه سراسری ریلی احداث راه آهن سبزوار

- ۱- عقد قرارداد در سال ۱۳۷۷ برای انجام مطالعات اتصال سبزوار به راه آهن سراسری تهران - مشهد
- ۲- پیگیری مستمر انجام مراحل مختلف مطالعات تا سال ۱۳۸۱ و تأمین و پرداخت کلیه هزینه های مربوطه
- ۳- پیگیری و اخذ تأییدیه مطالعات انجام شده از وزارت راه و ترابری سال ۱۳۸۳
- ۴- پیگیری مستمر جهت اخذ دستور برای اجرای پروژه از سال ۱۳۸۳ و نهایتاً موفق به دریافت مصوبه هیئت دولت در سال ۱۳۸۵
- ۵- مصوبه هیئت دولت مبنی بر مشارکت ۵۰ درصدی بخش خصوصی
- ۶- ابلاغ مصوبه هیئت محترم امضاء موسسه جهت مشارکت و اجرای مصوبه سال ۱۳۸۵ هیئت دولت برای پروژه راه آهن سبزوار، در سال ۱۳۸۶
- ۷- تنظیم و عقد قرارداد مشارکت با وزارت راه و ترابری برای پروژه راه آهن سبزوار، در سال ۱۳۸۶
- ۸- اخذ دستور وزیر مبنی بر شروع کار موسسه آبادانی دیار سربداران و آغاز عملیات ساخت پروژه راه آهن. سال ۱۳۸۶
- ۹- پیگیری مستمر و بی وقفه و نهایتاً اخذ ابلاغ وزارت راه و ترابری برای معرفی و شروع به کار مشاور و ناظر پروژه از طرف کارفرما
- ۱۰- آغاز عملیات تصرف بازگشایی و دکوپاژ اولیه مسیر ۴۵ کیلومتری پروژه راه آهن سبزوار سال ۱۳۸۷
- ۱۱- تشکیل و تدوین پرونده کلیه مراحل پیگیری پروژه راه آهن سبزوار (تا این مرحله برابر مستندات مندرج در پرونده، به تعداد ۲۴۹۳ برگ)



۱۲- همزمان با انجام عملیات زیرساخت، پیگیری برای حضور سرمایه گذار داخلی - خارجی - مشارکتی، به صورت های فاینانس و ... و ایجاد ارتباط های داخلی و خارجی و نهایتاً برگزاری جلسات مستمر و مداوم با شخصیت های حقیقی و حقوقی و تنظیم انواع MOU و هر گونه تفاهم نامه های مورد نیاز و سپس ارائه به وزارت راه و ترابری جهت اجرایی نمودن آن ها (تأمین کلیه هزینه های مادی و معنوی موضوعات فوق که فراوان نیز بودند) از سال ۱۳۸۶ تا ۱۳۸۹

۱۳- پیگیری دائمی جهت ملی شدن پروژه راه آهن سبزوار و به سرانجام رسیدن آن در سال ۱۳۸۹

۱۴- پیگیری و حصول نتیجه جهت برگزاری مناقصه پروژه و انتخاب پیمانکار ۱۳۹۰

۱۵- تجهیز کارگاه و آغاز عملیات اجرایی زیرسازی پروژه راه آهن سبزوار. سال ۱۳۹۰

۱۶- پیگیری های مستمر، بی وقفه، مدبرانه و برنامه ریزی شده؛ مانند مدیریت فوق العاده دقیق و کارشناسی شده در تغییر محل احداث ایستگاه راه آهن سبزوار - از نقطه مطالعه شده در خارج شهرستان و انتقال به مجاورت کمربندی شرق سبزوار با طی نمودن کلیه مراحل قانونی و مستند سازی در پرونده وزارت راه و ترابری از مطالعات کارشناسی - فنی شرکت مشاور تا اداره کل طرح ها و ... با هدف استفاده چند منظوره از ایستگاه در جهت ایجاد تسریع مورد نیاز با توجه به شرایط عمومی حاکم بر پروژه های عمرانی کشور برای راه آهن سبزوار به صورت ویژه و خروج این پروژه از حالت آنتنی در اتصال به شبکه ریلی شمال به جنوب و شرق به غرب کشور و پروژه خاص توسعه سواحل مکران (اتصال ریلی مشهد - بیرجند -

زاهدان - چابهار) از محور ریلی سبزوار - بردسکن - کاشمر - تربت حیدریه و همچنین محور بافق - بندرعباس؛ مطابق پرونده ها شامل زونکن ها، پوشه ها، فایل ها، کتابچه ها و دفترچه ها و ... موجود در بایگانی دفتر موسسه که مجموعاً بالغ بر ۱۱۶۸۷ برگ می باشد.

دستاوردی جدید

مسیر ریلی سبزوار، بردسکن، خلیل آباد، کاشمر
بایان نیم قرن محرومیت غرب خراسان از راه آهن



مطالعه و تصرف مسیر پروژه راه آهن و عملیاتی شدن اتصال سبزوار به راه آهن سراسری تهران-مشهد به طول ۴۸ کیلومتر

راه آهن سبزوار- سلطان آباد

راه آهن اتصالی سبزوار به شبکه ریلی کشور از ایستگاه سلطان آباد منشعب و به شهر سبزوار متصل می‌شود.

به طول ۴۸ KM

عملیات اجرایی این خط ریلی در سال ۸۹ شروع شد اما تا سال ۹۵ اعتبار جدی نداشت که عملاً این پروژه در سال ۹۵ فعال شد و در سال ۹۶ کارکرد خوبی از خود به جای گذاشت.

جامع ترین پورتال حمل و نقل ریلی rah-ahan.ir



۱۷۷

میلیارد تومان اعتبار لازم



۲۰

میلیارد تومان اعتبار در سال ۹۷

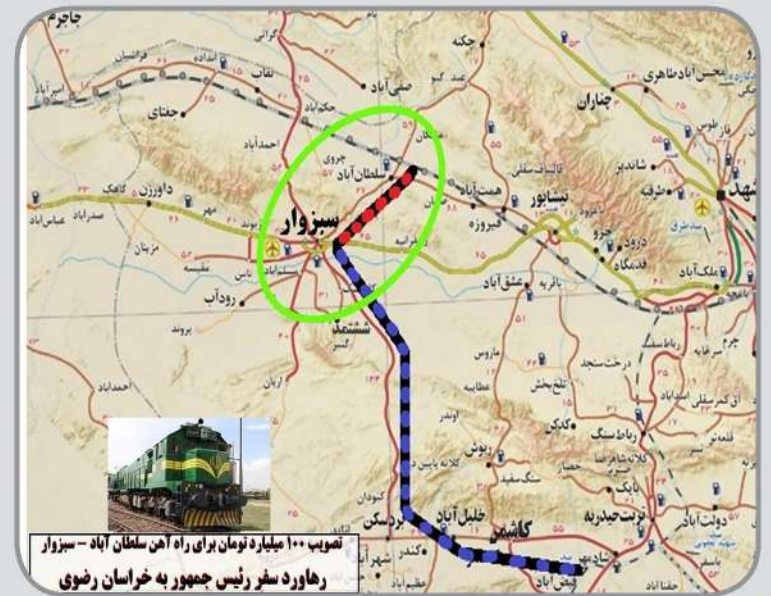


۳۰ km

اجرای عملیات زیرسازی



مسیرهای دارای توجیه اقتصادی برای توسعه راه آهن در شمال شرق کشور



نصب ۱۰۰ میلیارد تومان برای راه آهن سلطان آباد - سبزوار
رهاورد سفر رئیس جمهور به خراسان رضوی

راه آهن سبزوار از دستگ تاریل سراسری، تلاش بزرگی دیگر

مردم سبزوار از چند دهه قبل محرومیت شهرشان از راه آهن را یکی از عوامل مهم عدم توسعه صنعتی غرب خراسان می دانستند و از دولت انتظار داشتند برای رفع این محرومیت اقدام کند. اما سرانجام در اوایل دهه هفتاد جمعی از نجبگان سبزواری که هیئت امناء ساخت فرودگاه سبزوار را تشکیل داده بودند، به این نتیجه رسیدند که برای راه آهن هم نمی توان به امید دولت ماند و باید خودشان فکری بکنند. بدین ترتیب هیئت امنای ساخت فرودگاه سبزوار که در سال ۷۵ رسماً تحت عنوان حقوقی موسسه آبادانی دیار سربداران فعالیت می کرد، مأموریت ساخت راه آهن سبزوار - بردسکن را نیز به عنوان یکی از اولویت های این موسسه در نظر گرفت.

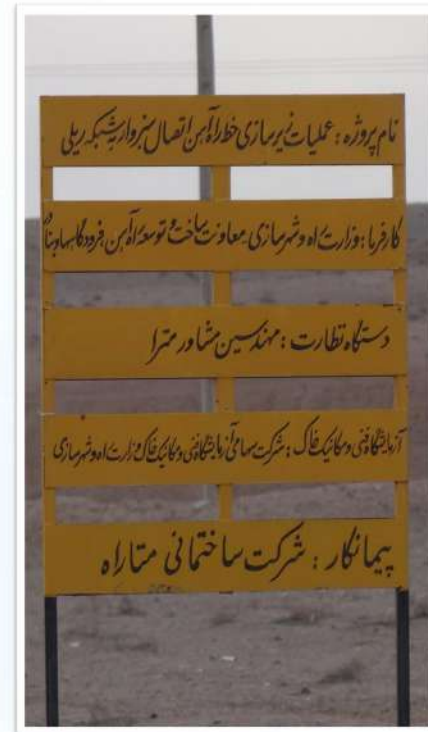
اما از آنجایی که هیئت مدیره موسسه در آن زمان درگیر اجرای پروژه بزرگ فرودگاه سبزوار بودند، تصمیم گرفتند برای راه آهن هیئت امناء جداگانه ای تشکیل دهند تا آن هیئت امناء مستقلاً هیئت مدیره ای تشکیل دهد و موضوع راه آهن را دنبال کند و هیچکدام از این دو پروژه تحت الشعاع همدیگر قرار نگیرند و اینچنین شد که شالوده فکری تاسیس هیئت امنای راه آهن سبزوار در سال ۷۶ شکل گرفت و در سال ۷۷ جدی و رسمی شد.

موسسه آبادانی دیار سربداران سپس برای اجرایی شدن پروژه راه آهن از منابع مالی موجود خودش در اراضی شهرک صنایع یا به اصطلاح فرودگاه قدیم، منابع مالی محدودی را تعریف کرد و در اختیار هیئت امنای راه آهن قرار داد تا از محل این منابع هزینه کرده و اجرای پروژه را سلسله وار پیگیری کنند.

مدتی بعد هیئت امنای راه آهن از شرکت مهندسی مشاور مترا که از معتبرترین و به نام ترین شرکت های کشور در رابطه با مطالعات ریلی بوده و هست، دعوت کردند که مطالعات ساخت راه آهن سبزوار را انجام دهد و موسسه متقبل شد هزینه های این مطالعه را پرداخت نماید. شرکت مترا نیز مطالعات لازم را بین سال های ۷۸ تا ۸۱ انجام داد و در سال ۱۳۸۳ تأییدیه فنی مطالعات از اداره کل طرح های وزارت راه و شهرسازی اخذ گردید و از آن زمان به بعد راه آهن سبزوار آماده انجام عملیات

اجرایی بود. با توجه به اینکه وارد شدن به مرحله اجرایی راه آهن هزینه های بالایی را می طلبد، موسسه از سال ۸۳ تا ۸۵ همه وجه همت خود را معطوف کرد تا توجیه فنی و اقتصادی این پروژه را برای دولت پررنگ کرده و تبیین کند. تا اینکه سرانجام توانست در اولین سفر استانی دولت نهم به خراسان رضوی، پروژه راه آهن سبزوار را جزء مصوبات هیئت دولت قرار دهند. اما این مصوبه به صورت مشروط بود، به گونه ای که می بایست با مشارکت بخش خصوصی انجام می شد و شکل مشارکت هم به صورت ۵۰ درصدی بود. به دنبال این مصوبه دولت، موسسه با شرکت های زیادی از جمله مترا، قرارگاه خاتم الانبیاء و چندین شرکت داخلی و خارجی دیگر مذاکره کرد تا به عنوان بخش خصوصی طرف قرارداد دولت، وارد کار شوند و مسئولیت اجرای ۵۰ درصد از پروژه راه آهن سبزوار را به عهده بگیرند. اما هیچکدام از این شرکت ها از این پیشنهاد استقبال نکردند.

یکی از دلایل عدم استقبال بخش خصوصی این بود که دولت تا سال ۸۵ در حوزه حمل و نقل ریلی هیچ



الگوی مشارکتی نداشت و حتی تا امروز هم ندارد. توضیح آنکه، ما در حوزه راه ها، بزرگراه ها، آزادراه ها و حتی نیروگاه و سد در جمهوری اسلامی ایران نمونه مشارکت خصوصی را داشته ایم اما در حوزه حمل و نقل ریلی تا کنون این اتفاق نیفتاده بود که بخش خصوصی مجری پروژه ریلی شود و در یک تفاهم با دولت اصل سرمایه و سودش را برداشت کند. البته موضوع عدم استقبال شرکت های خارجی دلیل دیگری هم داشت و آن بحث تحریم هایی بود که از سال های گذشته نسبت به جمهوری اسلامی ایران اعمال می گردید. سرانجام در سال ۱۳۸۶ هیئت امناء موسسه مصوبه ای را تنظیم کرد که الزاماً خود موسسه آبادانی دیار سربداران به عنوان مشارکت کننده و تأمین کننده ۵۰ درصدی بخش خصوصی وارد عمل شود و بنابراین از آن زمان به بعد موسسه این مسئولیت را برعهده گرفت.

لازم به ذکر است دلیل اینکه موسسه آبادانی دیار سربداران از ابتدا برای این منظور داوطلب نشد، این بود که امروز بتواند با افتخار از این اتهام میرا باشد که در این قصه منافی برای اشخاص این موسسه لحاظ گردیده است.

از آن زمان پیگیری های جدی انجام گرفت و منجر به عقد تفاهم نامه ای بین وزارت راه و موسسه آبادانی دیار سربداران شد، مبنی بر اینکه عملیات زیرسازی راه آهن سبزوار با موسسه به عنوان بخش خصوصی و عملیات روسازی و ناوگان و بهره برداری با وزارت راه به عنوان بخش دولتی باشد. از سال ۸۶ که موسسه به عنوان بخش خصوصی عملیات اجرایی پروژه راه آهن سبزوار را برعهده گرفت، مهمترین فعالیت ها طبق جدول زیر انجام شد:

سال	اقدامات انجام شده
۱۳۸۶	- اجازه کتبی سازمان مدیریت و برنامه ریزی به شرکت ساخت و توسعه زیر بناهای حمل و نقل کشور برای شروع عملیات اجرایی - مراسم کلنگ زنی آغاز عملیات اجرایی اتصال سبزوار به شبکه ریلی
۱۳۸۷	- ابلاغ دستور کتبی و مجدد و مؤکد رئیس جمهور جهت تسریع در پروژه، به مقام عالی وزارت راه و ترابری - آشنایی با سازمان عام المنفعه ای با نام WFWO (جهان برای جهان) به عنوان یک NGO و از زیر مجموعه های تابعه سازمان ملل
۱۳۸۸	- توافقات اولیه برای عقد قراردادی بین سازمان WFWO و موسسه آبادانی دیار سربداران، جهت پرداخت کمک بلاعوض آن سازمان برای اجرای پروژه طرح اتصال سبزوار به راه آهن سراسری که علی رغم پیگیری های زیادی که از جانب موسسه شد، به دلیل عدم فراهم شدن ضمانت مورد نیاز از سوی بانک های ایران و سپس برقراری تحریم های بین المللی، تا کنون نتیجه ای از این مسیر حاصل نشده است. - شروع عملیات اجرایی پروژه توسط موسسه آبادانی دیار سربداران از جمله تصرف و تملک اراضی مسیر سایت و همچنین بازگشایی مسیر و برداشت خاک نباتی و ...
۱۳۸۹	- در بودجه سال ۱۳۸۸ با پیگیری های انجام شده، پروژه راه آهن سبزوار در جدول شماره ۱۲- اعتبارات موضوع جزء ۱۷ ردیف ۵۵۰۰۰۰ جدول شماره (۹)، مصوب گردیده است که بنابراین موضوع کمیسیون ماده ۳۲ سازمان برنامه و بودجه عملاً به انجام رسیده و اعتبارات لازم این پروژه در بودجه سال ۱۳۸۸ وزارت محترم راه و ترابری می باشد. - با پیگیری جدی موسسه دولت بالاخره مجاب شد، راه آهن سبزوار را به صورت یک پروژه صد در صد دولتی بپذیرد و دیگر نیازی به تأمین ۵۰ درصد بودجه توسط بخش خصوصی نبود. - پس از ملی شدن صد در صد راه آهن سبزوار، مکاتبات مستقیم موسسه به عنوان مشارکت کننده بخش خصوصی دیگر رسماً جایگاهی نداشت و موسسه فقط در پیگیری های اجرایی می توانست نقش آفرینی کند.

پس از اینکه پروژه راه آهن سبزوار در اواخر سال ۸۹ ملی شد و دولت متعهد شد صد در صد هزینه های ساخت آن را بپردازد، در شهریور ۹۰ وزارت راه به عنوان کارفرما، این پروژه را تحویل پیمانکار داد و از آن زمان هر سال در قانون بودجه کشور برای پروژه راه آهن سبزوار اعتبار سالیانه در نظر گرفته می شود.



اندیشه راه آهن سراسری

از ابتدا که پروژه راه آهن سبزوار به صورت احداث دستک از سمت سلطان آباد، مطرح گردید، در میان نخبگان و دلسوزان توسعه و به طور کل مجموعه شهرستان ادامه این پروژه از سبزوار به سمت بردسکن، کاشمر، خلیل آباد تا تربت حیدریه مد نظر بود و سرانجام با پیگیری هایی که صورت گرفت، این پروژه از سوی دولت مصوب شد و ردیف بودجه دولتی دریافت کرد. بنابراین اکنون دیگر نام پروژه راه آهن سبزوار دستک نیست، بلکه مسیر سلطان آباد به سبزوار به عنوان پروژه اتصال سبزوار به راه آهن سراسری نامیده می شود و مسیر سبزوار به سمت بردسکن، کاشمر، خلیل آباد و تربت حیدریه به عنوان پروژه اتصال راه آهن خلیل آباد - کاشمر به محور بافق - مشهد نامگذاری شده است.

ایستگاه

پس از جا انداختن پروژه راه آهن شمال به جنوب از مسیر سبزوار، عمده همت موسسه معطوف به پروژه ساخت ایستگاه سبزوار شد و با ارتباطات خوبی که برقرار کرد، توانست نوع مطالعات ساختمان ایستگاه سبزوار را با آنچه تا به حال جاری و ساری بوده، متفاوت پیش ببرد. به طوری که یکی از کارشناسان ارشد دفتر فنی شرکت ساخت و توسعه در جلسه ای گفت: **این مزده را به سبزواریان بدهید که بعد از انقلاب مدرنترین ایستگاه راه آهن طراحی شده راه آهن سبزوار است که اجرا می شود.** بیش از ۶۲۰۰ متر زیربنا برای ایستگاه طراحی شد که از پیش بینی اولیه خیلی بیشتر بود و این ایستگاه پس از تکمیل از جامعیت و ظرفیت بالایی در منطقه شمال شرق کشور برخوردار است که می تواند به عنوان یک بارانداز و بندرگاه خشک ایفای نقش کند. کلنگ احداث این ایستگاه در اردیبهشت ۹۸ با حضور معاون وزیر راه و شهرسازی در مجاورت کمربندی شرق سبزوار به زمین خورد.



اراضه موات رینگ منزل

واجرای اولین طرح طوبی شرق کشور
در سبزوار



«رینگ منزل» نام ۴۰۰ هکتار اراضی بیابانی و موات در محدوده ی شهرستان ششتمد سبزوار است که در نیمه دوم دهه هفتاد شمسی قرار شد برای احیای کشاورزی در آن منطقه به موسسه آبادانی دیار سریداران واگذار شوند.

ردپای اراضی رینگ منزل در کارنامه فعالیت های موسسه آبادانی دیار سریداران از آنجایی پیدا شد که این موسسه به عنوان هیئت امنای ساخت فرودگاه سبزوار، می بایست هزینه فعالیت سپاه در زیرسازی باند فرودگاه را پرداخت می کرد اما چنین منابع مالی در اختیار نداشت. به همین خاطر فرماندار وقت شهرستان که خود جزء هیئت موسس و هیئت امناء موسسه آبادانی دیار سریداران بود با مدیر کل منابع طبیعی خراسان رایزنی کرد تا حدود ۴۰۰

هکتار زمین موسوم به اراضی رینگ منزل را به موسسه واگذار کنند تا موسسه با مبادله اراضی رینگ منزل با سپاه بدهی موسسه آبادانی دیار سریداران تسویه گردد.

موسسه پس از جلب موافقت اداره منابع طبیعی و دریافت اراضی رینگ منزل و نیز دریافت مجوز حضر ۴ حلقه چاه، امتیاز احیای کشاورزی و بهره برداری در آن اراضی را در ازای هزینه هایی که سپاه در زیرسازی باند فرودگاه انجام داده بود و در آن زمان حدود ۴۸ میلیون تومان بر آورد شد، برای چندین سال به سپاه واگذار کرد و بدین ترتیب اراضی رینگ منزل از سال ۷۶ در اختیار سپاه قرار گرفته است.

سپاه نیز پس از حضر ۴ حلقه چاه در اراضی رینگ منزل، به تعهد خود برای اجرای پروژه های کشاورزی در این منطقه عمل کرد و بدین ترتیب زمینه رونق کشاورزی و اشتغالزایی خوبی را در بخش محروم ششتمد فراهم آورد که توانست علاوه بر افزایش تولیدات کشاورزی، منجر به

کاهش مهاجرت روستائیان بیکار به شهر شود. این موضوع خود باعث شد اراضی سابقاً موات رینگ منزل جان بگیرند و ارزش ریالی آن ها افزایش پیدا کند و تمام اهداف موسسه در این طرح نیز محقق شود. خوشبختانه این اقدامات در رینگ منزل همزمان شد با یک اتفاق میمون و مبارک در کشور که در همان ایام به وقوع پیوست. ماجرا از این قرار بود که در مجلس شورای اسلامی یک طرح برای رونق کشاورزی در

سراسر میهن اسلامی به تصویب رسید که با عنوان طرح طوبی نام گرفت. این طرح واقعا به نفع کشاورزان و تمام کسانی بود که در این حوزه فعال بودند و در نهایت در منطقه شرق کشور و خراسان بزرگ اولین طرح طوبی کشاورزی توسط سپاه در اراضی رینگ منزل سبزوار اجرا شد.

در واقع پروژه رینگ منزل و اجرای طرح طوبی به خوبی نشان دهنده فعالیت همزمان موسسه در شاخه های مختلف برای بستر سازی توسعه سبزوار و منطقه است. همچنین می توان تلاش موفق موسسه در ظرفیت سازی و ایجاد منابع جدید و تبدیل هوشمندانه این منابع را نیز در همین پروژه مشاهده کرد.

گفتنی است اگرچه اراضی رینگ منزل از همان سال ۷۶ عملاً در اختیار موسسه به صورت سالانه به سپاه نمایندگی می داده تا آن ها اختیار عمل لازم را داشته باشند، اما برای انتقال سند مالکیت این اراضی از موسسه به سپاه برخی پروکراسی های اداری و فراز و نشیب هایی به وجود آمده که مانع اتمام کار شده است. اما با پیگیری های مصرانه ای که موسسه در سالهای ۹۸ و ۹۹ انجام داد تقریباً در پایان سال ۹۹ موفق شد دستورالعمل های سه گانه ای که مدیریت امور اراضی و

جهاد کشاورزی استان از موسسه خواسته اند را به اجرا برساند و پروسه اداری اش را طی کند و اکنون در نوبت کمیسیون است که اثنائاً ظرف چند ماه آینده در دفترخانه اسناد



رسمی، مالکیت رینگ منزل رسماً به سپاه منتقل شود.

رینگ منزل	
عنوان	توضیحات
۱- موضوع واگذاری	فعالیت کشاورزی
۲- میزان واگذاری	حدوداً ۴۰۰ هکتار
۳- قیمت واگذاری	اجاره به شرط اجرای طرح و سپس انتقال قطعی
۴- هزینه های انجام شده	بالغ بر ۵ میلیارد تومان (صورت وضعیت زیرسازی باند فرودگاه)
۵- میزان تملک شده	صفر هکتار
۶- میزان و نوع تصرف شده	حدوداً ۴۰۰ هکتار
۷- معضلات پروژه	۱- پیگیری تمدید اجاره برای سال ۱۴۰۰ ۲- رأی غیر مستند هیات نظارت ۳- عدم توجه به گزارش کارشناسان در پیشرفت فیزیکی طرح

پرونده سجادشهر در کارنامه فعالیت های موسسه آبادانی دیار سربداران از آنجایی به وجود آمد که بعد از توافق وزارت راه و ترابری با استانداری خراسان بزرگ، قرار شد موسسه آبادانی دیار سربداران مجری ساخت فرودگاه سبزوار بشود و از آنجایی که دولت بودجه کافی برای اختصاص دادن به این پروژه را نداشت، تصمیم گرفت برای این منظور مساعدتی به موسسه (هیئت امناء ساخت فرودگاه) بکند و تعدادی از منابع را در اختیار این مجموعه بگذارد تا موسسه خودش مدیریت کند و هزینه های پروژه فرودگاه را خصوصاً در زمینه تصرف و تملک بیش از ۳۰۰ هکتار از اراضی مورد نیاز آن از محل همان منابع تأمین نماید.

سپس تصمیم گرفته شد، منابعی که در اختیار موسسه قرار می گیرد، به شکل «زمین» باشد. بدین ترتیب مذاکراتی با وزارت مسکن و شهرسازی صورت گرفت. این وزارتخانه در آن زمان مدعی بود مقداری اراضی ملی در غرب توحید شهر دارد. بر مبنای همین ادعا توافقی بین سازمان هواپیمایی کشور با استانداری خراسان و وزارت مسکن و شهرسازی صورت گرفت، تا اداره کل مسکن و شهرسازی خراسان از مجموعه اراضی ملی ای که در غرب توحید شهر دارد، ۱۲۰ هکتار آن را در اختیار موسسه آبادانی دیار سربداران قرار دهد و این توافق صورتجلسه شد و به موسسه ابلاغ گردید.

موسسه به محض دریافت مجوز قانونی دخل و تصرف در اراضی ۱۲۰ هکتاری غرب توحید شهر، مشاورانی را برای مطالعه در این زمین ها استخدام کرد و فعالیت خود را بر اساس کارشناسی های انجام شده در راستای تغییر کاربری آن زمین ها از ملی به مسکونی، تفکیک به قطعات استاندارد و معامله آن ها با پیمانکاران ساخت بخش های مختلف فرودگاه آغاز کرد.

اما ناگهان مشکلی در روند کار به وجود آمد و آن هم این بود که ارتش جمهوری اسلامی ایران مدعی شد این زمین ها در مالکیت ارتش بوده و اداره کل مسکن و شهرسازی حق و اختیار واگذاری آن ها را نداشته است. ضمناً مسکن و شهرسازی خراسان بزرگ (قبل از تقسیم) غیر از موسسه آبادانی دیار سربداران، به نهادهای دیگری نظیر شهرداری هم از این زمین ها واگذار کرده بود و ارتش بابت همه آن ها شکایت کرد و دادگاه نیز به نفع ارتش حکم داد و حتی حکم بازداشت مدیر کل مسکن و شهرسازی خراسان هم به خاطر این تخلف صادر شد.

به دنبال این ماجرا نمایندگان از طرف مسکن و شهرسازی خراسان و ارتش برای چاره جویی نزد مرحوم حاج آقا ابراهیمی امام جمعه قفید

سبزوار می روند که اتفاقاً در آن زمان رئیس هیئت امنای موسسه هم بود و ریاست دادگاه ویژه روحانیت و ریاست دادرسی ویژه نیروهای انتظامی خراسان را نیز برعهده داشت و از جایگاه بالایی در استان برخوردار بود.

همچنین آیت الله باغانی نیز که در آن زمان هم عضو هیئت امناء موسسه و هم نماینده سبزوار در مجلس شورای اسلامی بود و از قدیم ارتباط خوبی با مقام معظم رهبری داشت نیز به این ماجرا ورود پیدا کرد و قبول زحمت نمود که این مشکل پیش آمده در شهرستان و استان را به استحضار رهبر معظم انقلاب به عنوان فرماندهی کل قوا برساند و از ایشان کسب تکلیف شود.

حساسیت بالای این موضوع که نیاز به کسب تکلیف از سوی مقام معظم رهبری پیدا کرد، به خاطر این بود که شهرداری سبزوار نیز همانند موسسه از مسکن و

شهرسازی از همان محل

مورد ادعای ارتش در غرب توحیدشهر، زمین هایی دریافت کرده بود و بخشی از این زمین ها را به مردم واگذار کرده و خرید و فروش ها و معاملات زیادی بین مردم اتفاق افتاده بود. خود موسسه هم روی زمین هایی که تحویل گرفته بود، بسیار هزینه کرده و با بعضی مالکان یا پیمانکاران فرودگاه جدید به توافق رسیده بود و به همین دلیل برگرداندن آن زمین ها به همین راحتی، غیرممکن بود و می توانست باعث ایجاد تنش های اجتماعی و اعتراضات مردمی بشود. خوشبختانه آیت الله باغانی کار اطلاع رسانی به رهبری و کسب تکلیف از ایشان را به نحو احسن انجام داد و مقام معظم رهبری بعد از دریافت این گزارش، دستور فرمودند که یک نماینده از جانب ایشان بیاید به استان و شهرستان رسیدگی کند، گزارش دقیقی تهیه کرده و به اطلاع ایشان برساند تا آیت الله خامنه ای به تشخیص خودشان دستور نهایی را صادر کند.

شخصی که از طرف مقام معظم رهبری برای این ماموریت انتخاب شد، شهید والا مقام سپهبد صیاد شیرازی بود که آن زمان فرمانده نیروی زمینی ارتش جمهوری اسلامی ایران هم بود و بدین ترتیب این افتخار نصیب سبزوار شد که چند سال قبل از شهادت، سپهبد صیاد شیرازی میزبان حضور ایشان در شهر خود باشند.

شهید صیاد شیرازی به سبزوار آمد و در معیت هیئت امناء موسسه از جمله آیت الله باغانی، حاج آقا ابراهیمی امام جمعه وقت، فرماندار، شهردار، نمایندگان مجلس، مسئولین مربوطه و سایرینی که در این موضوع دخیل بودند، از محل بازدید میدانی انجام داد و گزارشی برای رهبری تنظیم کرد. پس از آن مقام معظم رهبری دستور داد که آنچه که از زمین های ارتش که به اشتباه توسط مسکن

و شهرسازی واگذار شده و الان دیگر به نام مردم سندهای قطعی خورده باید از آن صرف نظر بشود ولی آن قسمت هایی که هنوز در حال توافق است و مراحل واگذاری آن تمام نشده و

ارتش مدعی شد این زمین ها در مالکیت ارتش جمهوری اسلامی ایران بوده و اداره کل مسکن و شهرسازی حق و اختیار واگذاری آن ها را نداشته است. ضمناً مسکن و شهرسازی خراسان بزرگ (قبل از تقسیم) غیر از موسسه آبادانی دیار سربداران، به نهادهای دیگری نظیر شهرداری هم از این زمین ها واگذار کرده بود و ارتش بابت همه آن ها شکایت کرد.

سند قطعی به نام مردم نخورده باید به ارتش بازگردانده شود. ضمناً اداره کل مسکن و شهرسازی خراسان باید بابت آن زمین هایی که دیگر به ارتش بر نمی گردد، زمین های معوضی به ارتش بدهد و برای بقیه توافقات مسکن و شهرسازی با دیگران (موسسه آبادانی دیار سربداران و شهرداری سبزوار)، خود این اداره در خراسان یک فکر دیگری بکند. پس بنابراین اداره کل مسکن و شهرسازی خراسان باید به جای آن ۱۲۰ هکتار زمین واگذار شده به موسسه در غرب توحیدشهر، در یک جای دیگر به موسسه زمین می داد.

همه این جریانها از ۱۳۷۵ شروع شد و تا ۱۳۷۹ طول کشید. در طول این مدت مسکن و شهرسازی خراسان

زمین هایی در چند نقطه جدید را برای واگذاری به موسسه پیشنهاد داد. اما موسسه اغلب پیشنهادات را قبول نمی کرد زیرا گزینه های جدید هیچکدام با ارزش زمینی که قرار بود در غرب توحیدشهر دریافت کند که تمام زیرساخت هایش فراهم آمده بود، اصلاً قابل مقایسه نبود و مردم معیون می شدند. ولی در نهایت باز هم هیئت امناء موسسه به عنوان یک مساعدت به دولت و مجموعه مسکن و شهرسازی، یکی از پیشنهادات اداره کل درباره دریافت زمین در محدوده کلاته رازقند (شرق توحیدشهر) را پذیرفت.



پرتال خبری سجادشهر
چکیده ای از
سه دهه پاییزی
بهار ۱۳۰۱



اراضی کلاته رازقند که در مسیر راه روستای رازقند قرار داشت، در آن زمان بین مردم سبزوار به شن شویی هم مشهور بود. چون در ابتدای دهه ۶۰ آنجا سایت شن شویی آماده گاه ابودر بود. نام سجادشهر را موسسه بعدا با نظر کارشناسان و همدلی و همفکری هیئت امنا، روی این منطقه گذاشت و برنامه ریزی و هزینه کرد تا به عنوان یک منطقه مسکونی تغییر کاربری داده شود و بین مردم با نام جدیدش شناخته شود. خوشبختانه مردم هم به خوبی استقبال کردند و دیگر در حال حاضر همه آن ناحیه را به سجادشهر می شناسند.

صورتجلسه تحویل زمین های سجادشهر (کلاته رازقند) به موسسه در خرداد ۱۳۷۹ بین مسکن و شهرسازی استان و موسسه با حضور قائم مقام وزیر تنظیم شد. اما این زمین ها تنها ۹۵ هکتار (نزدیک به ۹۶ هکتار) وسعت داشت و ۲۵ هکتار از اراضی غرب توحید شهر کمتر بود. ولی موسسه موافقت کرد که فعلا در گام اول به جای آن ۱۲۰ هکتاری که دولت متعهد شده به مجموعه واگذار کند، همین ۹۵ هکتار را قبول بکند تا بعدا برون

سر توافقات بعدی و ۲۵ هکتاری که موسسه طلبکار می شد را تحویل بگیرند. اما تا به حال علی رغم پیگیری های زیاد هنوز آن ۲۵ هکتار به موسسه تحویل داده نشده است.

در این بین دو تا اتفاق دیگر هم افتاد. اول اینکه آن ۱۲۰ هکتار در غرب توحید شهر قرار بود به صورت رایگان به موسسه واگذار شود تا بتواند از محل فروش آن ها هزینه ساخت فرودگاه را تامین کند. اما وقتی قرار شد به جای آن ۱۲۰ هکتار در غرب توحیدشهر بیایند ۹۵ هکتار در

شرق توحید شهر (محدوده سجادشهر) بدهند، مسکن و شهرسازی گفت این ها را فقط می فروشیم. اگر موسسه می خواهد باید پولش را بدهد! دوم اینکه اداره کل مسکن و شهرسازی زمین های سجادشهر را به بالاترین نرخ ممکن آن روز به موسسه فروخت. یعنی طبق نرخ منطقه ای و نرخ روز با موسسه حساب کردند و اینطور نبود که مساعدتی بکنند و در آن زمان چیزی حدود ۶۵ میلیون تومان تمام شد که یک رقم خیلی نامتعارفی محسوب می شد و شاید ۴ یا ۵ برابر قیمت واقعی بود و واقعا مسکن و شهرسازی گران فروشی کرد. چون در آن زمان زمین های شن شویی هیچ ارزشی نداشت و حتی کاربری مسکونی هم نداشت. اما موسسه آبادانی دیار سربرداران این ظرفیت را در خود می دید که همین را دریافت کند و باز هم به یک نقطه قوت برای شهرستان تبدیل کند بنابراین هزینه را پرداخت و زمین ها را تحویل گرفت.

درباره بی ارزش بودن قیمت زمین های سجادشهر در آن زمان همین اندازه کافی است که بدانیم بسیاری از پیمانکاران پروژه فرودگاه اصلا حاضر نمی شدند برای گرفتن دستمزدشان، از زمین های سجادشهر چیزی بگیرند و ترجیح می دادند به جای سجادشهر از اراضی شهرک صنایع (فرودگاه قدیم) زمین دریافت کنند. از جمله آن ها آقایی بود به نام دلقندی که در سالهای ۷۹ و ۸۰ کود مورد نیاز فضای سبز فرودگاه را تامین می کرد و او اصلا با زمین های سجادشهر توافق نکرد و به شهرک صنایع اراضی شد. وضعیت واقعی سجادشهر در آن زمان اینطور بود که تازه همین را مسکن و شهرسازی به چند برابر قیمت به موسسه فروخت.

در واقع طرف دولتی اصلا به وعده اولیه اش مبنی بر واگذاری رایگان ۱۲۰ هکتار زمین غرب توحیدشهر به موسسه، عمل نکرد. زیرا در عمل فقط ۹۵

هکتار زمین در شرق توحید شهر که در آن زمان ارزشش خیلی پایین تر بود را آن هم به چند برابر قیمت به موسسه فروخت. بنابراین این خرید و فروش یک معامله بین موسسه و مسکن و شهرسازی بوده است و دیگر هیچ ربطی به توافق اولیه نداشت در نتیجه موسسه حتی همین حالا هم می تواند پیگیر باشد که طبق توافق رسمی آن سالها ۱۲۰ هکتار زمین خود را بگیرد.

اینکه چرا اداره کل مسکن و شهرسازی از همان اول به اشتباه زمین های ارتش را به موسسه داده بود، جای تعجب دارد. اما تعجب آورتر این است که اداره کل مسکن و شهرسازی اشتباه مشابه دیگری را باز در سجادشهر هم مرتکب شده است. اشتباه دوم به این شکل است که در حالیکه این اداره در سال ۸۲ اراضی سجادشهر را به نام موسسه سند قطعی زده و نقشه دقیق آن ۹۵ هکتار را مشخص کرده و هر چهار طرف محدوده سجادشهر را روی نقشه مهر و امضا کرده و سپس به موسسه واگذار کرده است، باز در سال ۸۶ یک بخشی از همین ۹۵ هکتار را مجددا به نام خود اداره سند صادر کرده است. اما پر واضح است که این زمین ها متعلق به موسسه است زیرا موسسه سند قطعی و قدیمی تر دارد که توسط اداره مذکور صادر شده است.

به همین دلیل هم هست که وقتی اداره کل راه و شهرسازی استان (مسکن و شهرسازی سابق) در سال ۱۳۹۷ آمده در دادگاه بدوی شهرستان نسبت به زمین های سجاد مدعی شد و گفت این ها را در قبال پروژه فرودگاه به موسسه داده، دادگاه با بررسی مستندات موسسه، اداره کل راه و شهرسازی را محکوم کرد. اما اداره کل باز بعد از محکوم شدن در دادگاه بدوی، به دادگاه تجدید نظر استان شکایت کرد. دادگاه تجدید نظر استان هم یک رای خیلی خوب ۳ صفحه ای به نفع موسسه صادر کرد و راه و شهرسازی باز هم شکست خورد. اما اینبار اداره کل راه و شهرسازی رفته برای همین اراضی سجادشهر به شکل کیفری در شعبه ۲۱۷ بازپرسی مشهد شکایت کرده و در نتیجه این شکایت کیفری موسسه پلمپ شده تا پرونده ها مورد تحقیق و بررسی قرار بگیرند. بنابراین پلمپ موسسه به دلیل شکایت کیفری به معنای این است که کار در مرحله تحقیق و بررسی است و هنوز هیچ جرمی علیه موسسه اثبات نشده و مسلما بر مبنای همه اسناد و مدارکی که موجود است، هیچ جرمی نیز اثبات نخواهد شد.

در باب غیرمنطقی بودن ادعای جدید راه و شهرسازی (مسکن و شهرسازی سابق) که برای بخشی از زمین های سجادشهر که به موسسه واگذار کرده، دوباره سندی به نام خود صادر نموده است، باید این توضیح را بدهیم که بعد از اینکه در سال ۸۲ انتقال قطعی اسناد سجادشهر به نام موسسه آبادانی دیار سربرداران اتفاق افتاد، موسسه به عنوان مالک برای تفکیک آن اراضی ۹۵ هکتاری اقدام کرد و طبق قانون جلو رفت و در تمام مراحل کار مدیریت و نظارت شهرداری سبزوار را به عنوان متولی قانونی تفکیک اراضی در سطح شهر با خود داشت. بعد از انجام تفکیک، طرح در دستور کار جلسه کمیسیون امور زیربنایی استان که به کمیسیون ماده ۵ معروف است قرار گرفت. کمیسیون ماده ۵ به ریاست شخص استاندار برگزار می شود و معاون استانداری، مدیر کل مسکن و شهرسازی، مدیر کل جهاد کشاورزی، مدیر کل میراث فرهنگی و مدیر کل ثبت اسناد و ... هستند. این ها همه به عنوان اعضای آن کمیسیون پای مصوبه مربوط به تفکیک اراضی سجادشهر به مالکیت موسسه را امضا زده اند و هیچکس هم

اراضی کلاته رازقند که در مسیر راه روستای رازقند قرار داشت، در آن زمان بین مردم سبزوار به شن شویی هم مشهور بود. چون در ابتدای دهه ۶۰ آنجا سایت شن شویی آماده گاه ابودر بود. نام سجادشهر را موسسه بعدا با نظر کارشناسان و همدلی و همفکری هیئت امنا، روی این منطقه گذاشت و برنامه ریزی و هزینه کرد تا به عنوان یک منطقه مسکونی تغییر کاربری داده شود و بین مردم با نام جدیدش شناخته شود



- مسکونی
- فضای سبز عمومی
- فضای سبز ورزشی
- بهداشتی درمانی
- اداری
- فضای ورزشی
- رستوران
- مهد کودک
- آموزشی
- مرفه سازی
- نیروی انتظامی
- تاسیسات
- تجاری
- مسجد
- اراضی ذخیره



عملیات عمرانی و آماده سازی سجاد شهر



نهایتاً بحث سجادشهر به این شکل جلو رفت اما طرف دولتی اگر بخواهد بعد از این همه سال و بعد از این همه مشکل تراشی حداقل به بخشی از تعهدات خود عمل کند، باید بیاید پای محاسبه و اولاً هزینه هایی که موسسه برای مطالعه و تفکیک اراضی غرب توحیدشهر انجام داد اما بعداً تحویل نشد را پرداخت نماید. ثانیاً آن ۲۵ هکتاری را که هنوز به موسسه نداده است، را بالاخره بعد از ربع قرن که از زمان توافق اولیه می گذرد، تحویل دهد. با اینحال از زمانیکه اراضی سجادشهر در اختیار موسسه قرار گرفت، بخشی از قطعات آن را به مالکین اولیه اراضی فرودگاه جدید سبزواری واگذار نموده، بخش دیگری از آن را به پیمانکاران ساخت پروژه فرودگاه تهاثر کرده و



نمی تواند بگوید در جریان نبوده است و بعداً آن مصوبه برای اجرا به شهرداری سبزواری ابلاغ شد و بعد از طی همه مراحل قانونی اش از سال ۱۳۸۹ اداره ثبت اسناد سبزواری بر اساس آن مصوبه شروع به صدور سند مالکیت اراضی سجادشهر کرد و هر بار اعلام های لازم را از دارایی، شهرداری، مسکن و شهرسازی انجام داده و در طول همه این سالها تا به حال هر کدام از قطعات سجادشهر بارها بین مردم خرید و فروش شده و هر بار اعلام های انجام شده است. حالا باید از اداره کل و شهرسازی، پرسید اگر این خلاف قانون بوده یا مشکلی داشته چرا در طول این ۲۰ سال گذشته، بارها و بارها به اعلام ها جواب مثبت داده است؟

در واقع اداره راه و شهرسازی ابتدا مدعی بود که کلاً اراضی سجادشهر متعلق به خود اوست اما بعد که دیدند واگذاری توسط خودشان انجام شده و پول دریافت کرده اند، گفتند جابه جایی و تداخل پلاک پیش آمده است. در حالیکه سندی که به نام موسسه صادر شده از اسنادی که مجدداً به نام اداره راه و شهرسازی صادر شده قدیمی تر است و این خود گواه روشنی است که در این پرونده حق با موسسه است.

در این ماجرا ها موسسه هیچ وقت نخواست که علیه بدعهدی ها و کارشکنی های اداره کل راه و شهرسازی شکایتی قانونی تنظیم کند. زیرا ذهنیت همه بزرگانی که از ابتدا عضو هیئت انما موسسه بوده و هستند همواره این بوده که به میدان آمده اند تا باری از روی دوش دولت بردارند و کاری برای مردم این شهر انجام دهند و تبلور مشارکت های مردمی در بخش های مختلف نظام جمهوری اسلامی ایران از جمله ساخت پروژه های عمرانی و اقتصادی نظیر فرودگاه، راه آهن، منطقه ویژه

اقتصادی و ... باشند. بنابراین هیچ وقت نخواستند که علیه دستگاه های دولتی شکایتی تنظیم کنند اما در نقطه مقابل شرکت فرودگاه ها، مسکن و شهرسازی و اوقاف چند مرتبه تا به حال از موسسه شکایت کرده اند و هر بار خودشان محکوم شده اند. زیرا در این موسسه همه کارها روی حساب و کتاب است.

پرونده سجادشهر در کارنامه فعالیت های موسسه آبادانی دیار سبزواری از آنجایی به وجود آمد که بعد از توافق وزارت راه و ترابری با استانداری خراسان بزرگ، قرار شد موسسه آبادانی دیار سبزواری به ساخت فرودگاه سبزواری بپردازد و از آنجایی که دولت بودجه کافی برای اختصاص دادن به این پروژه نداشت، تصمیم گرفت برای این منظور مساعدتی به موسسه (هیئت انما) ساخت فرودگاه بکند و تعدادی از منابع را در اختیار این مجموعه بگذارد تا موسسه خودش مدیریت کند و هزینه های پروژه فرودگاه را خصوصاً از زمینه تصرف و تملک بیش از ۳۰۰ هکتار از اراضی مورد نیاز آن از محل همان منابع تأمین نماید.



۸- معضلات پروژه

سجادشهر	
عناوین	توضیحات
۱- موضوع واگذاری	مصوبه و دستور وزیر مصوبه و دستور مدیر کل کمک به احداث فرودگاه سبزواری
۲- میزان واگذاری	۹۶ هکتار
۳- قیمت واگذاری	حدوداً ۶۳ میلیون تومان
۴- تعداد تفکیکی	۱۵۲۳ قطعه
۵- هزینه های انجام شده	حدوداً ۱۰ میلیارد تومان
۶- میزان تملک شده	حدوداً ۹۶ هکتار
۷- میزان و نوع تصرف شده	حدوداً ۹۶ هکتار
۸- معضلات پروژه	ادعاهای واهی و غیر واقعی مسکن و شهرسازی و ثبت اسناد و املاک راه و شهرسازی با تمام قوا و تمام قدرت علیه موسسه برای اراضی سجاد شهر شکایت نمود. در دادگاه شهرستان و همچنین شعبه تجدید نظر استان، محکوم شد و به نفع موسسه رأی صادر گردید. فشارهای فراوان از طرف سبذخواهان مردم شریف و ولایتمدار شهرستان، به ظاهر شورای حفظ بیت المال به ریاست رئیس دادگستری شهرستان، برای اراضی سجاد شهر ورود پیدا کرده و علی رغم تعیین تکلیف قانون در این موضوع (وجود رای دادگاه)، تعیین هیأت ۶ نفره کارشناسی نمودند و پس از چند ماه بررسی کارشناسان، هیأت ۶ نفره رأی بر برائت موسسه دادند و مقصر راه و شهرسازی و اداره ثبت اسناد و املاک شهرستان را اعلام نمودند. (مدیر کل این موضوع : - نظریه کتبی چند صفحه ای هیأت ۶ نفره کارشناسان و پیوست های آن. - نامه کتبی رئیس دادگستری شهرستان به مدیر کل دادگستری خراسان)



شهر اندیشه

هدیه ای از مردم نیک اندیش سبزوار برای ساخت فرودگاه

شهرک اندیشه که امروز یکی از مناطق نوساز و مرغوب شهری سبزوار محسوب می شود، حاصل هبه و هدیه یکی از خانواده های نیک اندیش و خیرخواه دیار سربداران برای تامین هزینه های ساخت فرودگاه بین المللی سبزوار است.



در واقع برای دانستن چگونگی اهدا و پیدایش شهرک اندیشه در نقشه شهری سبزوار، باید به سیر تاریخ احداث فرودگاه این شهر و نخستین توافقات و تفاهات اولیه پیرامون آن نگاهی بیاندازیم.

در توافقات اولیه بین وزارت راه و شهرسازی (راه و ترابری سابق) با موسسه آبادانی دیار سربداران (هیئت امنای ساخت فرودگاه) قرار بود، طرف دولتی حدود ۹۰ هکتار از اراضی فرودگاه قدیم سبزوار را در اختیار موسسه بگذارد تا موسسه نیز با واگذاری آن زمین ها به مردم، هزینه تصرف و تملک حدود ۳۰۰ هکتار از اراضی فرودگاه جدید را تامین نماید. اما در عمل اراضی فرودگاه قدیم نه تنها هیچ کمکی به شهرستان نکرد بلکه باعث ایجاد دردسرهایی بزرگ و پیامدهایی منفی برای موسسه و مردم سبزوار شد که هنوز بعد از گذشت بیست و چند سال از آغاز این پروژه، این دردسرها باقی است و توضیحات کامل آن در مطالب قبلی همین نشریه درج شده است. بنابراین موسسه آبادانی دیار سربداران باید تدبیری برای ایجاد منابع جدید جهت تامین هزینه های احداث فرودگاه می اندیشید.

ضمناً علاوه بر اینکه سند زمین های فرودگاه تا به این لحظه به موسسه تحویل داده نشده تا در ازای هزینه های ساخت فرودگاه جدید در اختیار مردم و پیمانکاران قرار دهد و خود به مشکل بزرگی برای موسسه و شهرستان تبدیل شده است، بلکه روند ساخت فرودگاه جدید نیز به گونه ای پیش رفت که اگر چه در ابتدا که قرار بود بخشی از هزینه های مالی و اقدامات اجرایی آن را موسسه و بخشی دیگر را طرف دولتی تقبل

نماید، اما در عمل موسسه دائماً مجبور می شد، در ادامه بخش های بیشتری از کار را برعهده بگیرد و هزینه های مالی بیشتری را متقبل شود. لذا موسسه واقعا نیاز داشت که منابع جدیدی را برای تامین هزینه های سنگین این پروژه پیدا کند.

در این راستا رازینی های متعددی با شخصیت های حقیقی و حقوقی از جمله با مجموع هیئت امناء مشکل از فرماندار و شهردار وقت، نمایندگان وقت مجلس، امام جمعه سبزوار، احدی از اعضای شورای شهر، رئسای دانشگاه های آزاد و حکیم سبزواری و ... صورت گرفت و در نهایت یک اتفاق خیلی میمون و مبارک مردمی به وقوع پیوست و آن هم عبارت بود از هبه چند هکتار زمین از جانب یکی از خانواده های نیک اندیش سبزواری برای تامین هزینه های ساخت فرودگاه سبزوار. ماجرا از این قرار است که حاج مهدی صفار که خود یکی از اعضای هیئت امناء موسسه بود، تصمیم گرفت یکی از املاک موروثی خانوادگی خود در شمال شرقی شهر سبزوار را که آن زمان هنوز در محدوده شهری نبود و کاربری مسکونی نداشت، به هیئت امناء ساخت فرودگاه اهدا کند و این اهداء هیچ ارتباطی به مجموعه های دولتی نداشت و یک کار کاملاً شخصی و داوطلبانه مردمی بود.

در واقع این زمین ها، ملک اجدادی خانواده محترم

صفار بوده است که سند معتبر دارد و نشان می دهد که چگونه نسل اندر نسل از پدر بزرگ به پدر و از پدر به پسر [حاج مهدی صفار] رسیده است. یک نکته جالب در اینجا این است که دستخطی وجود دارد که شاید مربوط به ۱۰۰ سال قبل باشد و اکنون دیگر ارزش تاریخی هم پیدا کرده است که در آن قید شده این زمین ها را هبه کردم به فرزندم فلائی که انشاء در مصارف خیر بهره برداری بکند و همانطور که می بینیم در آخرین حلقه این زنجیر حاج مهدی صفار این زمین ها را به موسسه هبه می کند تا صرف ساخت و ساز فرودگاه سبزوار بشود و باقیات الصالحاتی ارزشمند از این خانواده نیک اندیش در غرب خراسان باقی بماند.

نکته مهم این است که بدانیم زمین های اهدایی در شمال شرقی شهر سبزوار که بعدها به شهرک اندیشه نامگذاری شد، به موسسه هبه می شود نه به دولت. بنابراین این زمین ها جزء اراضی ملی و دولتی نبوده و هیچ سازمان و نهاد دولتی قانوناً نمی تواند نسبت به آن ادعایی داشته باشد.

وقتی که این هبه انجام می شود، هیئت امناء در جلسه ای برای نحوه

استفاده از آن سیاستگذاری می کند و طبق صورتجلسه ای که موجود است، تقسیم کاری صورت گرفت که فرماندار و شهردار و سایر اعضای هیئت امناء متعهد شدند که هر کدام بخشی از کارهای لازم را برعهده بگیرند و رأی کمیسیون ماده واحده را برای الحاق این زمین ها به محدوده شهری اخذ کنند و سپس تفکیک به چندین قطعه زمین کوچکتر انجام شود. که در نتیجه این پیگیری ها شهرداری مشاور گرفت و این اراضی را تفکیک کرد و کمیسیون امور زیربنایی استان

که به کمیسیون کمیسیون ماده ۵ نیز معروف است هم موافقت کرد که اراضی اندیشه به محدوده شهری سبزوار ملحق و به مسکونی تغییر کاربری داده شوند. جهت اطلاع از میزان اعتبار و وجاهت قانونی این تصمیم باید بدانیم، رئیس کمیسیون ماده ۵ شخص استاندار است و اعضایش هم معاون عمرانی استانداری، مدیرکل مسکن و شهرسازی، مدیرکل جهاد کشاورزی، مدیرکل میراث فرهنگی و مدیرکل امور اراضی و ... هستند. همه این آقایان آن صورتجلسه مربوط به الحاق و تغییر کاربری و تفکیک شهرک اندیشه را امضا کردند. اصل صورتجلسات هم در استانداری است و تصویر آن نزد موسسه موجود است که نشان می دهد تمام مسئولان مربوطه در استان این روند را تایید کرده اند و به شهرداری سبزوار و مسکن و شهرسازی و اداره ثبت اسناد و املاک سبزوار برای اجرا ابلاغ کرده اند.

پس از پایان مطالعات و تفکیک اراضی اندیشه توسط شهرداری سبزوار، ۳۰۰ قطعه زمین به دست آمد که قرار شد دویست قطعه اش به خود شهرداری برسد تا هم شهرداری هزینه انجام مطالعات و تفکیک خود را بردارد و هم ۱۰۰ هزارتن آسفالت جهت اجرای باند فرودگاه سبزوار را تامین و اجرا نماید. برای این توافق قراردادی بین موسسه آبادانی دیار سربداران و شهرداری بسته شد و به امضای طرفین رسید و داور این قرارداد نیز امام جمعه شهرستان بود. یعنی موسسه به موجب این

قرارداد هم آسفالت و هم اجرایی عملیات آسفالت را از شهرداری خریداری کرد و اکنون موسسه از محل این قرارداد هنوز نزدیک به ۲۰ هزارتن آسفالت از شهرداری طلبکار است و بعد از زمانی که نیاز به حکمیت داور قرارداد رسید، امام جمعه محترم و فقید شهرستان سبزوار مرحوم حاجت الاسلام ابراهیمی این رأی را صادر کرد که شهرداری بعد از اتمام کار آسفالت باند فرودگاه هنوز ۲۰ هزارتن دیگر آسفالت به

شهرک اندیشه

که امروز یکی از مناطق نوساز و مرغوب شهری سبزوار محسوب می شود، حاصل هبه و هدیه یکی از خانواده های نیک اندیش و خیرخواه دیار سربداران برای تامین هزینه های ساخت فرودگاه بین المللی سبزوار است.



موسسه بدهکار است.

بقیه ۱۰۰ قطعه زمین هم که در اختیار موسسه باقی ماند، همه بدون استثنا در مقابل قرارداد انجام کار و صورت وضعیت و فاکتور خرید و

... به پیمانکاران پروژه فرودگاه واگذار شد. مثلاً یک پیمانکار ماشین آلاتش را وارد پروژه کرده و عملیات خاکی مورد نیاز را در محل فرودگاه انجام داده بود. یک پیمانکار دیگر مربوط به تاسیسات ساختمان ترمینال بوده، یک پیمانکار دیگر به نام حاج آقای دلبری برای خرید و نصب برای در و پنجره و شیشه های دو جداره ساختمان ترمینال فرودگاه همکاری کرده بود، یک پیمانکار دیگر به نام حاج آقای مکارم،



بتن ریزی کف ساختمان ترمینال را انجام داده بود و ... اینها همه صورت وضعیتش شده و بعد به هر کدام چند قطعه زمین بابت حق الزحمه شان داده شده است و همه سندهايش موجود است که نشان می دهد هیچ کدام از قطعات اندیشه به غیر از برای انجام پروژه های فرودگاه به کس دیگری واگذار نشده و هیچکس نفع و استفاده شخصی از آن ها نبرده است.

اما متأسفانه چند سال بعد از انجام این توافقات و اقدامات قانونی در محدوده اندیشه و هنگامی که بسیاری از قطعات به مردم واگذار شده و چند دست چرخیده بود و ساخت و سازهایی در آن انجام شده و حدود هفتصد یا هشتصد خانواده در آن ساکن شده بودند، ناگهان اداره راه و شهرسازی (مسکن و شهرسازی سابق) اقدام به مشکل سازی و ایجاد پرونده های حقوقی در دادگاه علیه اندیشه و مالکان آن کرد!

در واقع از سال ۱۳۹۳ اداره راه و شهرسازی با ادعای تصرف در اراضی ملی، شروع به طرح ۵۳ فقره شکایت از مردم در شهرک اندیشه و نیز از موسسه با اتهام تصرف در اراضی ملی و فروش مال غیر کرد و برای این کار از یک روش غیر اخلاقی هم استفاده کرد بدین ترتیب که چون خودش هیچ سند و مدرکی درباره زمین های اندیشه در اختیار نداشت، به همین خاطر نیروهای خود را یک

به یک به در منزل مردم در شهرک اندیشه فرستاده بود و با این ترفند که به آن ها گفته بود پرونده های مالکیت شما نقص دارد و برای تکمیل پرونده هایتان باید یک سری مدارک را به ما بدهید، مدارک مردم را جمع آوری کرده و بعداً از اعتماد آن ها سوء استفاده کرده و با کمک همان اسناد و مدارک علیه مردم شکایت تنظیم کرده بود. این رفتار بسیار غیر اخلاقی و نامیمون و نامبارک بوده است زیرا علاوه بر

استرس روانی بی دلیلی که به مردم وارد آورده بود، باعث سلب همیشگی اعتماد مردم به نظام و دستگاه های اجرایی کشور شد. چه بسیار خانواده های محترمی که با اشک و زاری در دفتر

موسسه یا دفتر امام جمعه شهرستان حاضر شدند و تقاضای باری نمودند و متأسفانه در یکی از این مراجعات یکی از معلمان با سابقه و خوشنام شهر به امام جمعه محترم گفت، بعد از بیست و چند سال که به دانش

آموزانم درس صداقت و راستگویی داده ام، دیگر از من چنین

انتظاری نداشته باشید. زیرا مجبورم از این به بعد به آن ها بگویم ممکن است صداقت به ضررتان تمام شود و هیچ گاه با دستگاه های دولتی همکاری نکنید و هر جا لازم شد دروغ بگویید و نیرنگ بزنید تا به دردسر نیافتید.

همه این ها در حالی است که اداره راه و شهرسازی می توانست قبل از ایجاد این همه دردسر برای مردم، برای کسب اطمینان در این رابطه ابتدا به خود موسسه آبادانی دیار سرمداران مراجعه کند و همه اسناد و مدارک لازم را مشاهده کند و پی ببرد که هیچ کار غیر قانونی و هیچ تصرفی در اراضی ملی صورت نگرفته است و هیچ گونه ادعایی نمی تواند برای این اراضی داشته باشد. اما متأسفانه از روشی ناصواب استفاده کرد و باعث نگرانی و اضطراب

و دردسر چندساله مردم و ایجاد پرونده های حقوقی اضافه در نظام قضایی کشور شد. سرانجام هم با همه بررسی هایی که دادگاه بدوی در شهرستان و سپس دادگاه تجدید نظر در استان انجام داد، راه و شهرسازی در هر ۵۳ شکایت خود شکست خورد و محکوم شد. زیرا همه اسناد و مدارکی که نزد موسسه و مردم وجود داشت، نشان می داد که تمام مراحل کار به صورت قانونی پیش رفته و هیچ کم و کاستی وجود ندارد و هیچ دخل و تصرفی در اراضی ملی صورت نگرفته است.

در بین همه اسناد و مدارک کافی درباره اندیشه که نزد موسسه آبادانی دیار سرمداران وجود داشت، یکی بیش از همه حقانیت مردم و موسسه و واهی بودن ادعای راه و شهرسازی را اثبات می کرد و آن هم اینکه در همه دفعاتی که خرید و فروش و واگذاری ای در زمین های اندیشه انجام شده بود، اداره راه و شهرسازی به استعلامات قانونی انجام شده

پاسخ مثبت داده بود. بنابراین وقتی خودش قبلاً همه این نقل و انتقالات را تایید کرده و معتبر دانسته است، چگونه حالا می تواند ادعایی در این زمینه داشته باشد؟ خصوصاً زمانی که زمین ها چندین دست بین مردم چرخیده و حالا شمار زیادی از خانواده های محترم سبزواری در این محدوده ساکن شده اند و سر و سامانی به هم رسانده اند، دیگر جای شکایت و طرح ادعاهای حقوقی نیست.

به نظر می رسد دلیل این مشکلاتی که بعداً از جانب اداره راه و شهرسازی (مسکن و شهرسازی سابق) برای اندیشه به وجود آمد و پرونده های

حقوقی در دادگاه تشکیل شد، احتمالاً این است که اطلاعات کافی از روندهای کاملاً قانونی و شفاف که طی شده است، نداشته اند، اما بعداً در جلسه ای که اوایل سال ۹۹ پیرامون همین موضوع در فرمانداری شهرستان تشکیل شد و فرماندار وقت بود، مدیرکل مسکن و شهرسازی و هیئت همراهس و دکتر محبی هم به عنوان نماینده مردم در مجلس در آن جلسه حضور داشتند مدیرعامل موسسه بخشی از مستندات اندیشه را به رویت همه

حضار رساند و بعد برای همه واضح و مبرهن شد که دولت هیچ گونه نقشی در این اراضی نداشته و نمی تواند هیچ ادعایی را مطرح کند. اما متأسفانه راه و شهرسازی پس از اینکه در همه شکایت های حقوقی خود شکست خورد و محکوم شد، به جای پذیرش حکم قانونی اینبار مسیر دیگری را انتخاب کرد و با کفبری کردن پرونده شکایت خود در دادگاه استان، باعث پلمپ موسسه آبادانی دیار سرمداران شد. آن هم نه به جهت اثبات هیچ تخلفی، بلکه به جهت انجام تحقیق و بررسی های لازم.

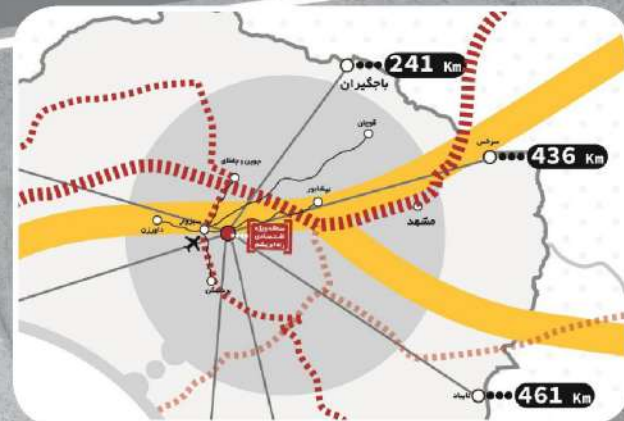
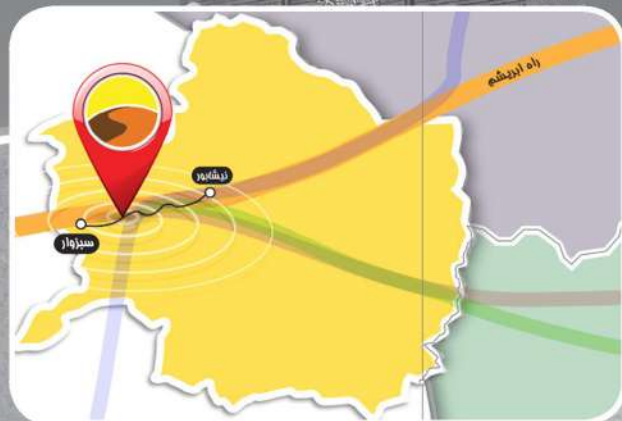


شهرک اندیشه	
عناوین	توضیحات
۱- موضوع واگذاری	تأمین منابع برای پروژه احداث فرودگاه سبزوار
۲- میزان واگذاری	۷۱۲ هکتار
۳- قیمت واگذاری	هیچ بوده است
۴- تعداد تفکیکی	۳۳۸ قطعه
۵- هزینه های انجام شده	حدوداً برای کل قطعات ۱۰۰ میلیون تومان
۶- میزان نطق شده	۹۱۲ هکتار
۷- میزان و نوع تصرف شده	۹۱۲ هکتار طبق تفکیکی شهرداری و تعمیر کازبری و مصوبه کمیسیون ماده ۵ استان ادعاهای غیر واقعی و واهی مسکن و شهرسازی و شهرداری سبزوار شکایت علیه مالکین قطعات کوی اندیشه توسط راه و شهرسازی (در دادگاه شهرستان و دادگاه تجدید نظر، راه و شهرسازی محکوم گردید) (وکیل پرونده ها که حدود ۵۰ فقره بوده است، آقای اچنگی بودند) شکایت راه و شهرسازی علیه موسسه (جناب حاج آقا صفار) اراضی ۷۱۲ هکتار اندیشه در دادگاه شهرستان و دادگاه تجدید نظر استان محکوم شدند و به نفع موسسه رای صادر گردید.
۸- معضلات پروژه	

بعداً در جلسه ای که اوایل سال ۹۹ پیرامون همین موضوع در فرمانداری شهرستان تشکیل شد و فرماندار وقت بود، مدیرکل مسکن و شهرسازی و هیئت همراهس و دکتر محبی هم به عنوان نماینده مردم در مجلس در آن جلسه حضور داشتند مدیرعامل موسسه بخشی از مستندات اندیشه را به رویت همه حضار رساند و بعد برای همه واضح و مبرهن شد که دولت هیچ گونه نقشی در این اراضی نداشته و نمی تواند هیچ ادعایی را مطرح کند

در سال ۱۳۹۰ با پیگیری های چند ساله موسسه آبادانی دیار سربداران، به عنوان سازمان مسئول منطقه ویژه اقتصادی سبزوار مجوز این منطقه اخذ گردید. منطقه ویژه اقتصادی با رویکردی تجاری - صنعتی در شاهراه ترانزیتی شمال شرق کشور قرار گرفته و نقطه تلاقی دو بزرگراه آسیایی است که شرق و غرب و شمال و جنوب این کشور و کشورهای همجوار را به یکدیگر متصل می سازند.

پیکر احداث منطقه ویژه اقتصادی سبزوار



در بین همه پیگیری هایی که در طول نزدیک به ۳ دهه فعالیت موسسه آبادانی دیار سرمداران برای توسعه سبزوار انجام شده است می توان منطقه ویژه اقتصادی را خوان هفتمی دانست که مسیر توسعه پایدار غرب خراسان از دل آن می گذرد و موسسه آبادانی دیار سرمداران به نمایندگی از مردم شریف این خطه، سخت در حال تلاش برای فتح این خوان است. در ادامه این یادداشت به توضیح و تشریح این گزاره می پردازیم. اما پیش از پرداختن به منطقه ویژه اقتصادی سبزوار، بهتر است نگاهی کلی به وضعیت مناطق ویژه اقتصادی کشور بیاندازیم.

آشنایی کلی

مناطق ویژه اقتصادی به عنوان محدوده های خارج از قلمرو گمرکی کشور و با موضوع فعالیت معین، در زمینه فعالیت های صنعتی و تولید کالا و خدمات (اعم از صادرات، واردات، ترانزیت، تجارت کلان) فعال بوده و بخش عمده ای از صادرات غیر نفتی، درآمدهای ارزی، کالاهای مصرفی و ... کشور را تأمین می کنند. در حال حاضر مجموعاً تعداد ۷۷ منطقه ویژه اقتصادی مصوب در کشور داریم که ۲ منطقه ویژه اقتصادی قشم و فرودگاه امام خمینی نیز در دست تصویب هستند تا مجموع مناطق ویژه اقتصادی کشور به ۷۹ مورد برسد.

وضعیت عملیات مناطق ویژه اقتصادی

مناطق ویژه اقتصادی فعال (۳۲)

شامل مناطق ویژه اقتصادی کشتی سازی خلیج فارس، صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس، انرژی پارس، پتروشیمی، رفسنجان، لامرد، سهلان، کاوه، پیام، بوشهر، یزد، لاوان، سرخس، لرستان، بیرجند، سیرجان، دوغارون، گرمسار، سلفچگان، ارگ جدید، شیراز، پارسیان، بجنورد، جهرم، زرنديه (ایرانیان)، اسلام آباد غرب و ۶ منطقه ویژه بندری (بندر امام خمینی، بندر آستارا، بندر بوشهر، بندر نوشهر، بندر امیرآباد، بندر شهید رجایی)

مناطق ویژه اقتصادی دارای طرح جامع مصوب (۲۲)

شامل مناطق ویژه اقتصادی شهر ری، شمال استان بوشهر، پتروشیمی بندر امام، شیراز، کاشان، سمنان، نمین، پارسیان، جهرم، گرمسار، مهران، جهان آباد، ارگ جدید، زرنديه، دوغارون، کاوه، سرخس، دامغان، شهر کرد، بانه، کازرون، پیام.

مناطق ویژه اقتصادی در حال تهیه طرح جامع (۲۳)

شامل مناطق ویژه اقتصادی انرژی پارس، لامرد، لاوان، صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس، سلماس، کشتی سازی خلیج فارس، لرستان، بجنورد، میرجاوه، سبزوار، سیرجان، سلفچگان، بوشهر، ۶ منطقه ویژه بندری، یزد، بیرجند، رفسنجان و سهلان

بدون سازمان مسئول (۱۳ منطقه قدیمی)

مناطق ویژه اقتصادی مریوان، نی ریز، فولاد اردکان، صدوق، زرنديه (ویژه ملبسان و دکوراسیون)، کاشمر، بروجرد، لاهیجان، شهرضا، سراب،

بستان آباد، ملایر و سهند مراغه بدون سازمان مسئول (۱۳ منطقه جدید مصوب ۱۴۰۰)

مناطق ویژه اقتصادی ساوجبلاغ (دارویی برکت)، شاهین شهر، سرو-ارومیه، لار، فسا، خرم آباد لرستان، خواف، تاکستان، میبد، ابرکوه، گچساران، قوچان و زنجان.

شرکت شهرک های صنعتی استان ها (۹ منطقه)

۲ منطقه قدیمی یزد و لرستان و ۷ منطقه ویژه اقتصادی دیگر که از این تعداد سه منطقه ویژه اقتصادی اترک در استان گلستان، سمنان در استان سمنان و جهان آباد در استان همدان مختصر زیرساختی را فراهم کرده اند و در ۴ منطقه دیگر شامل بانه، کازرون، بجنورد زیرساختهای اصلی فراهم شده است و در شمال استان بوشهر نیز هیچ گونه عملیات زیرساختی انجام نشده است و در حال تهیه طرح جامع می باشند.

ایمیدرو (۴ منطقه)

منطقه قدیمی ویژه اقتصادی صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس، مناطق ویژه اقتصادی جدید صنایع انرژی بر لامرد و پارسیان و کاشان

ایدر (۳ منطقه)

منطقه ویژه اقتصادی قدیمی کشتی سازی خلیج فارس با سازمان مسئولی مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو) و نیز تصدی کامل سازمان مسئولی دو منطقه ویژه اقتصادی جدید گرمسار و جهرم

تحت نظر سازمان بندر و دریانوردی (۶)

بندر امام خمینی (ره)، شهید رجایی، بوشهر، امیرآباد، نوشهر و آستارا که به دلیل تبدیل بندر به منطقه ویژه زیرساخت های حداقلی را دارا هستند.

منطقه ویژه اقتصادی سیستم (رامشار)

شرکت عمران شهر جدید رامشار سازمان مسئولی آن را بر عهده دارد و به تازگی منطقه آزاد شده است.

وزارت نفت (۳)

مناطق ویژه اقتصادی انرژی پارس، پتروشیمی و لاوان

بخش عمومی و تعاونی (۱۵)

شامل مناطق ویژه اقتصادی ارگ جدید، سیرجان، سلفچگان، سرخس، شیراز، بوشهر، دوغارون، نمین، رفسنجان، کاوه، ری، جازموریان، سلماس، شوش و سبزوار منطقه ویژه اقتصادی پیام در مهر شهر کرج شرکت خدمات هوایی پیام وابسته به وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات

منطقه ویژه اقتصادی سهلان

هفتمین خوان توسعه سبزوار منطقه ویژه اقتصادی

مناطق ویژه اقتصادی ایران از لحاظ داشتن طرح جامع

مناطق ویژه اقتصادی دارای طرح جامع مصوب (۲۲ منطقه)

شهر ری، شمال استان بوشهر، پتروشیمی، شیراز، کاشان، سمنان، نمین، پارسیان، جهرم، گرمسار، مهران، جهان آباد، ارگ جدید، دوغارون، کاوه، سرخس، دامغان، شهر کرد، بانه، کازرون، پیام، سهلان، زرنديه (طرح جامع زرنديه تصویب شده اما هنوز ابلاغ نشده است)

مناطق ویژه اقتصادی در حال تهیه طرح جامع (۲۳ منطقه)

میرجاوه، سبزوار (در حال تصویب) انرژی پارس، سیرجان، سلماس، کشتی سازی خلیج فارس، لرستان، بجنورد، بیرجند، رفسنجان، سهلان (بازنگری)،

سازمان مسئول مناطق ویژه اقتصادی

(۱ منطقه)

بخش خصوصی (۵)

شامل مناطق ویژه اقتصادی جدید اسلام آباد غرب، بیرجند، زرنديه، دامغان و میرجاوه

سازمان همیاری شهرداری های استان ها (۳)

مناطق ویژه اقتصادی قصر شیرین، مهران و شهر کرد

انرژی پارس، سیرجان، سلماس، کشتی سازی خلیج فارس، لرستان، بجنورد، بیرجند، رفسنجان، سهلان (بازنگری)، سلفچگان، بوشهر، یزد، لامرد، لاوان، صنایع معدنی و فلزی خلیج فارس و ۶ منطقه ویژه بندری.

عملکرد مناطق ویژه اقتصادی در یک نگاه (۱۳۹۲ تا ۶ ماهه ۱۴۰۰)

عنوان	توجهات	واحد	۱۳۷۲	۱۳۷۳	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۶ ماهه اول ۱۴۰۰	تغییر نسبت به دوره مشابه سال قبل
مناطق سرمایه گذاری	بخش های صنعتی	میلیارد ریال	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۱۰۰٪
	بخش های خدماتی	میلیارد ریال	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۳۳۰,۵۷۲	۱۰۰٪
کل			۶۶۱,۱۴۴	۶۶۱,۱۴۴	۶۶۱,۱۴۴	۶۶۱,۱۴۴	۶۶۱,۱۴۴	۶۶۱,۱۴۴	۶۶۱,۱۴۴	۶۶۱,۱۴۴	۶۶۱,۱۴۴	۱۰۰٪
صنایع	بخش های صنعتی	میلیارد ریال	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۰۰٪
	بخش های خدماتی	میلیارد ریال	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۰۰٪
کل			۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۱۰۰٪
تجارت	بخش های صنعتی	میلیارد ریال	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۰۰٪
	بخش های خدماتی	میلیارد ریال	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۰۰٪
کل			۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۱۰۰٪
خدمات	بخش های صنعتی	میلیارد ریال	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۰۰٪
	بخش های خدماتی	میلیارد ریال	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۷۵,۵۸۸	۱۰۰٪
کل			۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۳۵۱,۱۷۶	۱۰۰٪

نگاهی به منطقه ویژه اقتصادی سبزوار

ایده ایجاد منطقه ویژه اقتصادی در سبزوار از آنجا خورد که در سال ۱۳۷۵ شکل گرفت.

موسسه آبادانی دیار سربداران که بر حسب وظیفه ذاتی خود همواره به دنبال حمایت از هر ایده ای بود که به نفع توسعه سبزوار بزرگ و متعاقبا استان و کشور عزیزمان باشد، پیگیری های مستمری انجام داد تا این فرصت بالقوه برای سبزوار بالفعل شود. در همین راستا جستجوهای زیادی انجام شد تا یک مجموعه حقیقی یا حقوقی توانمند پیدا شود و مسوولیت ایجاد منطقه ویژه اقتصادی را در غرب خراسان برعهده بگیرد. جستجوها در سال های ۷۵ تا ۷۷ ادامه پیدا کرد اما هیچ مجموعه یا شخصیت حقیقی یا حقوقی چه در شهرستان، چه در استان و چه در کشور حاضر نشدند این موضوع را قبول کنند زیرا مسوولیت فوق العاده بزرگی بود و نیاز به سرمایه گذاری کلانی داشت و همچنین تا آن سالها در کشور هیچ الگو و نمونه ای از مشارکت بخش خصوصی برای ایجاد مناطق ویژه اقتصادی وجود نداشت. سرانجام سال ۱۳۷۷ هیئت امنا موسسه مصوب کردند برای اینکه این فرصت از شهرستان سلب نشود، خود موسسه آبادانی دیار سربداران بیاید مسوولیت اجرای این پروژه را برعهده بگیرد.

موسسه مقدمات لازم را برای پذیرفتن این مسوولیت انجام داد و تحت نظر دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی کشور در نهاد ریاست جمهوری، مشاوره قوی را برای مطالعات امکان سنجی ایجاد منطقه ویژه اقتصادی سبزوار استخدام کرد. مطالعات لازم توسط شرکت

مهندسی مشاور مناطق آزاد اقتصادی به مدیریت مرحوم مهندس بکائی، در مدت حدود ۳ سال انجام شد و در این مدت، تیم های کارشناسی و متخصصان حوزه های مختلف مرتباً به سبزوار رفت و آمد داشتند و هزینه همه این ها را موسسه آبادانی دیار سربداران متقبل می شد. نهایتاً در سال ۱۳۸۰ مطالعات امکان سنجی ایجاد منطقه ویژه اقتصادی سبزوار به پایان رسید و نتیجه به دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ارائه گردید و آن ها نیز تایید کردند.

البته بر اساس قانون هر منطقه آزاد و یا منطقه ویژه اقتصادی ای که بخواهد در کشور مجوز بگیرد، باید درخواست آن رسماً از سوی استاندار محل اجرای آن پروژه به دولت ارسال شود به عبارت دیگر یعنی در هر نقطه ای از استان خراسان رضوی که بخواهد منطقه آزاد تجاری یا ویژه اقتصادی تأسیس بشود، الزاماً استانداری خراسان رضوی باید از دبیرخانه شورای عالی مناطق تقاضا کند تا چنین پرونده ای در ارتباط با این استان تشکیل شود. لذا موسسه نتیجه مطالعات امکان سنجی را به استانداری خراسان رضوی ارائه داد و از آن ها خواست با توجه به انجام این مطالعات و دریافت اولیه و غیر رسمی تأییدیه از سوی دستگاه های مربوطه در کشور، تقاضای اداری لازم را به شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی ایران برای ایجاد منطقه ویژه اقتصادی سبزوار بفرستند و در همان درخواست هم سازمان مسئول این منطقه را به دبیرخانه پیشنهاد بدهند، تا موسسه بقیه کارهایش را هم انجام دهد اما استانداری به عمد یا غیر عمد اهمال کاری های زیادی در این زمینه کرد و پروسه اداری این کار بسیار طولانی شد و در سالهای اول دهه هشتاد هم با پیش آمدن ماجرای تقسیم خراسان بزرگ به سه استان و جریانات مجلس ششم و ... پرونده ایجاد منطقه ویژه اقتصادی سبزوار علی رغم اصرار و پیگیری های بی وقفه موسسه، متأسفانه در مرکز استان باگانی و راکد شد. ولی موسسه آبادانی دیار سربداران به نمایندگی از مردم شریف سبزوار، تسلیم نشد و از طریق نامه ای که با امضای دو نماینده و فرماندار و امام جمعه شهر در آن زمان تهیه کرد، این موضوع را به جای استانداری از دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور در تهران مطالبه و پیگیری می کرد. پرونده همه این نامه نگاری ها موجود است و مستنداتش وجود دارد.

این قضیه تا سال ۱۳۸۷ زمانبر شد. در این زمان خوشبختانه آقای دکتر صلاحی که مدتی دبیرشورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور

بود و از نزدیک در جریان همه تلاش ها، مطالعات، کارشناسی ها و پیگیری های موسسه برای ایجاد منطقه ویژه اقتصادی در سبزوار بود و واقعا نظر مثبتی نسبت به این موضوع داشت، خودش استاندار خراسان رضوی شد. از طرف دیگر در همین زمان مجلس هشتم هم شکل گرفت و آقایان دکتر محمدرضا محسنی و حاج علی بروغنی به عنوان نمایندگان سبزوار به مجلس راه یافتند که بسیار همراه و همدل بودند



موسسه آبادانی دیار سربداران
بنیاندهنده ای از
سه دهه باسپردگی
بهار ۱۴۰۱

و از آنجایی که آقای دکتر محسنی خودش هم عضو هیئت موسس و هم عضو هیئت امناء موسسه بود از ریز جریانات اطلاع داشت و بدین ترتیب پیگیری ایجاد منطقه ویژه اقتصادی غرب خراسان یکی از اولویت های نمایندگان وقت سبزوار شد و آقای دکتر عنابستانی هم که فرماندار ویژه سبزوار در آن دوران بود، حمایت ها و پیگیری های خوبی از این طرح انجام داد بدین ترتیب شرایط یک مقدار در استان و شهرستان برای پیگیری این پروژه سهل تر شد.

سرانجام با وفاق و همدلی خوبی که بین استاندار وقت آقای صلاحی با نمایندگان و فرماندار و امام جمعه وقت سبزوار در آن دوره به وجود آمد، موسسه موفق شد پروسه اداری اخذ مصوبه ایجاد منطقه ویژه اقتصادی در سبزوار را بعد از ۷ سال پیگیری و با پشت سر گذاشتن همه موانعی که گاهی حرکت را کاملاً متوقف می کرد، ظرف دو سال از ۱۳۸۷ تا ۱۳۸۹ طی کند. یعنی همه استعلامات و موافقت های لازم از دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، از شهرستان و استان و از نهادها و سازمان های متولی و خدماتی و ... همه به حمدالله در این دو سال با موفقیت اخذ شد و سرانجام در سال ۱۳۸۹ هیئت دولت لایحه ایجاد منطقه ویژه اقتصادی سبزوار را مصوب کرد.

اما تصویب ایجاد منطقه ویژه اقتصادی سبزوار در هیئت دولت، پایان کار نبود و این لایحه بعد از هیئت دولت به صحن علنی مجلس رفت تا در صورت رای مثبت نمایندگان مجلس این لایحه دولت به قانون کشور تبدیل شود. خوشبختانه در مجلس نیز با نقش آفرینی و رایزنی های سازنده آقایان دکتر محسنی و بروغنی نمایندگان وقت سبزوار، این لایحه در همان سال ۸۹ با یک رأی بسیار بالایی یعنی با نزدیک به ۲۰۰ رأی موافق در صحن علنی مجلس تصویب شد.

پس از تصویب در مجلس، یک مرحله مهم دیگر یعنی اخذ تأییدیه شورای نگهبان باقی بود و بدین ترتیب قانون ایجاد منطقه ویژه اقتصادی سبزوار به شورای نگهبان رفت و در آنجا هم تأیید شد که هر کدام از این ها پروسه زمانی خاص خود را نیاز داشت.

موسسه آبادانی دیار سربداران که بر حسب وظیفه ذاتی خود همواره به دنبال حمایت از هر ایده ای بود که به نفع توسعه سبزوار بزرگ و متعاقبا استان و کشور عزیزمان باشد، پیگیری های مستمری انجام داد تا این فرصت بالقوه برای سبزوار بالفعل شود. در همین راستا جستجوهای زیادی انجام شد تا یک مجموعه حقیقی یا حقوقی توانمند پیدا شود و مسوولیت ایجاد منطقه ویژه اقتصادی را در غرب خراسان برعهده بگیرد

پس از اخذ تأییدیه شورای نگهبان، منطقه ویژه اقتصادی سبزوار که حالا دیگر به قانون کشور تبدیل شده بود، توسط رئیس مجلس (قوه مقننه) به رییس جمهور (قوه مجریه) ابلاغ شد و نهایتاً در ۲۸ اسفند سال ۱۳۹۰ یعنی دقیقاً در آخرین روز کاری آن سال، ایجاد منطقه ویژه اقتصادی سبزوار به سازمان مسوولی موسسه آبادانی دیار سربداران در اراضی ۱۲۰۰ هکتاری موسوم به زعفرانیه در کیلومتر ۳۵ جاده سبزوار به نیشابور به عنوان قانون جمهوری اسلامی ایران به استاندار خراسان رضوی جهت اجرا ابلاغ گردید.

یکی از افتخارات سبزوار در این پروژه این است که در سالهای ۸۹ و ۹۰ همزمان با سبزوار ۲۲ منطقه ویژه اقتصادی در سرتاسر کشور مصوب شدند اما سبزوار اولین و تنها منطقه ویژه اقتصادی کشور بود که سازمان مسوول آن بخش خصوصی بود. زیرا سازمان مسوول بقیه

مناطق ویژه اقتصادی کشور تا آن تاریخ یا استانداری ها، یا سازمان همیاری های شهرداری، یا شرکت شهرک های صنعتی آن استان بود و یا خیلی به ندرت بعضی متولیان دولتی دیگر به عنوان سازمان مسئول آن مناطق انتخاب می شدند. اما هیچ بخش خصوصی نداشتیم که تا آن زمان سازمان مسوول یکی از مناطق ویژه اقتصادی کشور شده باشد. البته دیگر در دهه ۹۰ یعنی از سال ۹۱ به بعد منطقه ویژه اقتصادی سبزوار الگویی شد برای بعضی از مناطق ویژه اقتصادی دیگر که به سمت انتخاب بخش خصوصی به عنوان سازمان مسئول پیش رفتند. مثلاً منطقه ویژه اقتصادی استان خراسان جنوبی در بیرجند که منطقه ویژه فعال و پویایی هم هست، یک شرکتی را تحت عنوان شرکت سرمایه گذاری استان خراسان جنوبی تاسیس کرد که همین شرکت سازمان مسوول منطقه ویژه آن استان شد. در حال حاضر تعداد معدودی منطقه ویژه اقتصادی در کشور داریم که سازمان مسوولشان بخش خصوصی است و سبزوار یکی از اولین هاست.

بنابراین پس از ابلاغ قانون ایجاد منطقه ویژه اقتصادی سبزوار در ۲۸ اسفند ۹۰ به شخص استاندار خراسان رضوی، موسسه آبادانی دیار سریداران به عنوان سازمان مسئول، به دنبال این موضوع رفت که اراضی تخصیصی دولت به منطقه ویژه اقتصادی سبزوار را تحویل بگیرد تا کار را شروع کند.

اما استانداری باز یک پروسه اضافه ای را در داخل استان برای سبزوار تعریف کرد که به موجب آن باید استعلام های چندگانه ای از جهاد کشاورزی، امور اراضی، منابع طبیعی، سازمان محیط زیست و ... انجام می شد. موسسه هم چون اولین باری بود که به عنوان یک بخش خصوصی در کشور اقدام به تاسیس منطقه ویژه اقتصادی می کرد و پیش از آن تجربه دیگری را در دست نداشت، به دستور استان احترام

گذاشت و این پروسه را پذیرفت و یکی یکی به دنبال انجام این استعلام ها رفت. هر یک از این دستگاه های دولتی هم باز اخذ استعلام را تبدیل به پروسه هایی بسیار طولانی کردند که انجام همه این استعلام ها تقریباً تمام سال های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ را به خود صرف کرد.

اما زمانی که سرانجام دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در تهران از تحمیل این پروسه ی اداری اضافه در خراسان

رضوی به منطقه ویژه اقتصادی سبزوار با خبر شد، اعلام کرد تعریف مجدد این روند طولانی، غیر ضروری و در واقع غیرقانونی بوده و وقتی که ایجاد منطقه ویژه اقتصادی سبزوار به عنوان یکی از قوانین جمهوری اسلامی توسط هیئت دولت به مقامات استانی ابلاغ شده

و دولت اراضی مورد نیاز این طرح را نیز تخصیص داده دیگر هیچ مقامی حق ندارد از این مصوبه هیئت دولت عدول و تخطی بکند و در مسیر اجرایی شدن آن سنگ اندازی کند. در واقع مشخص شد دیگر بعد از ابلاغ مصوبه دولت، متولی مستقیم این پروژه در سبزوار دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور است و به استانداری یا هیچ نهاد و سازمان دیگری مرتبط نیست. به خاطر همین موضوع مرحوم مهندس ترکان که در آن زمان دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور بود به همراه آقای دکتر محسنی نماینده سبزوار در مجلس، در روز ۱۸ شهریور ۱۳۹۳ در استانداری خراسان رضوی حضور پیدا کرد و در جلسه ای با شخص آقای علیرضا رشیدیان استاندار وقت، به بررسی

همین موضوع پرداخت و مرحوم ترکان استاندار را درباره ضوابط و قوانین مرتبط با این حوزه توجیه کرد. در آن جلسه اینقدر ادله و مستندات بیان شده محکم بود، که منجر به تنظیم یک صورتجلسه ای شد که بر مبنای آن شخص استاندار متعهد شد که ظرف ۴۸ ساعت واگذاری زمین به سازمان مسوول انجام شود اما بعد از آن استانداری علی رغم تعهدی که داده بود، باز هم چرخه فرسایشی جدیدی را در مسیر تحقق این هدف تعریف کرد که تا امروز بعد از ۸ سال هنوز این مهم به سرانجام نرسیده است.

ارجاعات از سطح مدیریت کلان استان برای سازمان مسئول منطقه ویژه اقتصادی سبزوار به گونه ای شد که اولویت های قانونی جابه جا گردید. (یعنی دستورات صادره منجر به آن شد که مجوز هایی که باید پس از افتتاح و شروع به کار منطقه اخذ می گردید، متأسفانه به زمان قبل از آن ارجاع شد) از جمله می توان به موضوع اخذ تاییدیه مطالعات ارزیابی زیست محیطی پروژه منطقه ویژه اقتصادی سبزوار اشاره کرد.

بنابراین موسسه ناچاراً دوباره در این چرخه تکراری افتاد و با مشاوره ای که مورد تایید سازمان حفاظت از محیط زیست استان بود، قرارداد منعقد نموده و آن مشاور، مطالعات ارزیابی زیست محیطی لازم را انجام و نهایتاً در آبان ماه ۱۳۹۴ تاییدیه اداره کل حفاظت از محیط زیست استان اخذ شد و بعد از آن پرونده به

جهت تایید نهایی به سازمان محیط زیست کشور در تهران ارجاع داده شد و از آن زمان در آبان ۹۴ و کل سالهای ۱۳۹۵، ۱۳۹۶، ۱۳۹۷، ۱۳۹۸ تا آذر ماه ۱۳۹۹ پیگیری های مستمر و بی وقفه ای از جانب موسسه حداقل طی ۲۰۰ مورد مکاتبات رسمی و برگزاری جلسات و ملاقات های حضوری و ... برای اخذ پاسخ سازمان

حفاظت از محیط زیست کشور انجام گرفت و حتی در اقدامی خارج از قانون و عرف مطابق درخواست و دستور آن سازمان دو مرتبه مشاور پروژه عوض شد و سرانجام در آذر ماه ۱۳۹۹ تاییدیه مطالعات ارزیابی منطقه ویژه اقتصادی سبزوار از سازمان حفاظت از محیط زیست کشور اخذ گردید.

ضمناً موسسه آبادانی دیار سریداران همچنین از سال ۱۳۹۴ همزمان با تلاش برای اخذ تاییدیه سازمان محیط زیست، برای مطالعات طرح جامع منطقه ویژه

اقتصادی سبزوار با هماهنگی دبیرخانه شورای عالی کشور، اقدام به تعیین و انتخاب مشاور مرجع ذصلاح جهت انجام این موضوع نموده و این کار نیز تا به حال به صورت مستمر پیگیری شده است و کلیه مجوزهای مرتبط مرحله به مرحله (اعم از مصوبه کمیته پژوهشی و مصوبه کمیته تخصصی شورای عالی و ...) اخذ گردیده است.

همچنین در طول این سالها تا ۱۳۹۹ نیز اخذ مجوزهای لازم برای امتیازات آب، برق، گاز، مخابرات، فبر نوری و لاین کندرو منطقه ویژه اقتصادی سبزوار دنبال و موافقت های لازم، دریافت شد.

یک اتفاق مثبت و روزنه امید در مسیر پیگیری های ایجاد منطقه ویژه اقتصادی سبزوار این بود که موسسه در سال ۱۳۹۷ توانست ۵۰ هکتار از مجموع ۱۲۰۰ هکتار اراضی اختصاص داده شده به این طرح را در اختیار بگیرد. مجوز این ۵۰ هکتار هم از آنجایی داده شد که موسسه با پیگیری های جدی خود، همه آنچه را که تا آن زمان در استان می خواستند، فراهم آورده بود و نهایتاً منجر به تنظیم صورتجلسه ای در استانداری و کمیسیون مربوط به واگذاری زمین شد که به موجب آن صورتجلسه ۵۰ هکتار از اراضی به عنوان فاز ۱ منطقه ویژه اقتصادی سبزوار در اختیار موسسه آبادانی دیار سریداران قرار گرفت. پس از این واگذاری، هماهنگی های مربوطه با دبیرخانه شورای عالی مبنی بر آغاز عملیات تأمین زیرساخت های لازم انجام گرفته و موسسه به سرعت تجهیز کارگاه کرد و آن عملیات را در در سالهای ۱۳۹۷ تا اواخر ۱۳۹۹ در محدوده ۵۰ هکتاری فاز اول، به انجام رساند.

همچنین در سال ۱۳۹۹ پس از دریافت تاییدیه سازمان حفاظت از محیط زیست و تکمیل مطالعات طرح جامع توسط مشاور مرجع، بلافاصله جلسه شورای پژوهشی در دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با حضور نمایندگان چند وزارتخانه، سازمان و نهاد مرتبط برگزار شد و مدیرعامل موسسه آبادانی دیار سریداران به اتفاق مشاور مطالعات طرح جامع، دفاعیات لازم را در آن جلسه انجام داد و خوشبختانه با نظر مثبت اکثریت اعضای جلسه شورای پژوهشی، مطالعات طرح جامع منطقه ویژه اقتصادی سبزوار به تاریخ آبان ۱۳۹۹

موسسه آبادانی دیار سریداران از ابتدای

سال ۱۴۰۰ تا به حال به صورت شبانه روزی در حال پیگیری دریافت پروانه بهره برداری منطقه ویژه اقتصادی سبزوار است و هیچکدام از بی مهتری ها، کم کاری ها، کارشکنی ها،

سنگ اندازی ها و مشکلات بزرگ و کوچکی که در داخل و خارج شهرستان

و استان از جانب برخی اشخاص حقیقی یا حقوقی نسبت به این مجموعه

روا شده است، تا کنون نتوانسته در عزم استوار این دانشوران و

تلاشگران توسعه پایدار سبزوار و ایران اسلامی و احقاق حقوق

واقعی آحاد مردم منطقه، در این حرکت خیرخواهانه و عام

المنشئه، خللی ایجاد کند.

سال	موضوع
۱۳۷۵	سینما "سبزوار و توانمندی های توسعه" دانشگاه حکیم سبزواری
۱۳۷۷	جستجو برای معرفی طرح جهت جلوگیری از سلب این فرصت از شهرستان هیات ابناء موسسه آبادانی دیار سریداران مصوب کرد مسئولیت اجرای این پروژه را به عهده بگیرد
	انتخاب یک مشاور قوی تحت نظر دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد تجاری و ویژه اقتصادی جهت مطالعات امکان سنجی (مهندسین مشاور مناطق آزاد)
۱۳۸۰	انجام و اتمام مطالعات امکان سنجی ایجاد منطقه ویژه اقتصادی
	علی رغم پیگیری های بی وقفه موسسه، پروژه منطقه ویژه متأسفانه در مرکز استان پایگانی و راکد شد
۱۳۸۷	شروع مجدد پرونده منطقه ویژه اقتصادی با انتصاب دکتر صلاحی (استاندار جدید)
۱۳۸۹	اخذ استعلام و موافقت های لازم از استان نهادها و سازمان های متولی و دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد
	تصویب لایحه ایجاد منطقه ویژه اقتصادی سبزوار در هیات دولت
	تصویب قانون و ابلاغ - تایید شورای نگهبان
۱۳۹۰	ابلاغ به دولت و استانداری خراسان جهت واگذاری اراضی چرخه ی فرسایشی استعلامات
۱۳۹۲	جلسه ترکان با استانداری
۱۳۹۳	قرارداد: ۱- مشاور محیط زیست - ۲- مشاور طرح جامع
۱۳۹۵	مجوزات لازم برای امتیازهای: آب، برق، گاز، مخابرات، فبر نوری و ...
۱۳۹۹	کارگروه تخصصی شورای عالی - مصوبه شورای پژوهشی
۱۴۰۰	بلمب و توقف فعالیت موسسه



واگذاری زمین به آن ها، زمینه ایجاد کارخانه ها و واحدهای کوچک و بزرگ صنعتی و اقتصادی در این ناحیه از کشور مهیا شود.

موسسه آبادانی دیار سرداران از ابتدای سال ۱۴۰۰ تا به حال به صورت شبانه روزی در حال پیگیری دریافت پروانه بهره برداری منطقه ویژه اقتصادی سبزوار است و هیچیک از بی مهری ها، کم کاری ها، کارشکنی ها، سنگ اندازی ها و مشکلات بزرگ و کوچکی که در داخل و خارج شهرستان و استان از جانب برخی اشخاص حقیقی یا حقوقی نسبت به این مجموعه روا شده است، تا کنون نتوانسته در عزم استوار این دلسوزان و تلاشگران توسعه پایدار سبزوار و ایران اسلامی و احقاق حقوق واقعی آحاد مردم منطقه، در این حرکت خیرخواهانه و عام المنفعه، خللی ایجاد کند.

بر اساس پیش بینی ها منطقه ویژه اقتصادی سبزوار قرار است در ۴ فاز اجرایی شود و در سال بیستم که سال پایانی اجرای طرح خواهد بود، باید زیرساخت های مورد نیاز در تمام ۱۲۰۰ هکتار این پروژه آماده شده باشد. در نهایت طبق برآوردهایی که توسط مشاوران و کارشناسان امر صورت گرفته، شاهد ایجاد حدود ۲۰ هزار فرصت شغلی مستقیم و چندین هزار فرصت شغلی غیر مستقیم در این منطقه از کشور خواهیم بود که قطعاً منجر به شکوفایی اقتصادی و بهبود شرایط اجتماعی در این ناحیه از کشور می گردد. به خاطر همین مسیر طولانی و سنگلاخی و پر پیچ خمی که تا کنون طی شده و احتمالاً همچنان در پیش رو خواهد بود و نیز به خاطر نتایج عظیم و تحول آفرینی که از اجرای کامل این پروژه در غرب خراسان حاصل می آید، بی شک می توان منطقه ویژه اقتصادی سبزوار را خوان هفتم توسعه پایدار سبزوار و در مرحله بعد توسعه استان خراسان رضوی و منطقه شمال شرق ایران دانست.

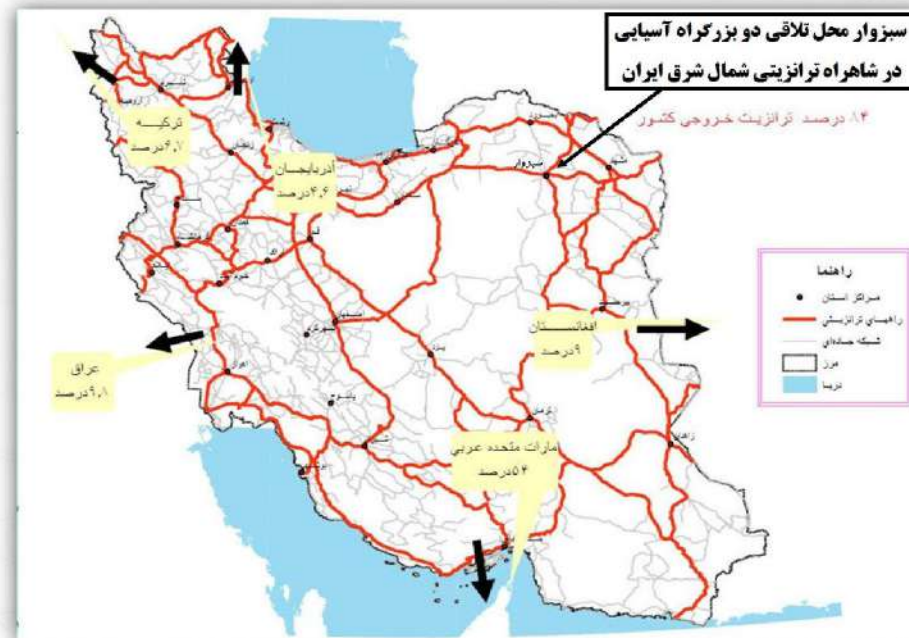
مطالعات طرح جامع منطقه ویژه اقتصادی سبزوار به تاریخ آبان ۱۳۹۹ در این مرحله به تصویب رسید.

بعد از آن نوبت به برگزاری جلسه کارگروه تخصصی شورای عالی بود که با پیگیری های مستمر موسسه و علی رغم سنگین و مشکل بودن موضوع (لزوم هماهنگی گسترده بین اعضای محترم آن کمیسیون که متشکل از که از نمایندگان وزارت نفت، وزارت صنعت- معدن و تجارت، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت کار- رفاه و تعاون، وزارت راه و شهرسازی، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و ...) موفق به تنظیم برگزاری آن جلسه در مورخ ۲۶ اسفند ۱۳۹۹ با دستور دبیر محترم دبیرخانه شورای عالی کشور، شده و متعاقباً جلسه مورد نظر که تقریباً تعداد اعضای جلسه نزدیک به ۲۰ نفر می شد تشکیل و در این جلسه نیز مدیرعامل موسسه به همراه مشاور حاضر شده و سرانجام پس از دفاعیات لازم، طرح جامع منطقه ویژه اقتصادی سبزوار در کارگروه تخصصی شورای عالی مصوب گردید.

در سال ۱۴۰۰ نیز مجوز اتصال (ورودی و خروجی) منطقه ویژه اقتصادی سبزوار به بزرگراه آسیایی تهران- مشهد که یکی از شریان های اصلی ارتباطی شرق به غرب کشور است و در مجاورت ضلع جنوب اراضی منطقه ویژه اقتصادی سبزوار قرار گرفته، اخذ شد.

در حال حاضر فاز اول منطقه ویژه اقتصادی سبزوار در یک سایت ۵۰ هکتاری محصور شده، تمام زیرساخت هایش فراهم آمده است. یعنی آب، برق و مخابرات آن تأمین شده، زیرسازی خیابان ها و معابر اصلی و روشنایی معابر انجام شده، فضای سبز مناسبی در آن ایجاد گردیده است و در حال حاضر تنها منتظر ابلاغ پروانه بهره برداری منطقه ویژه توسط دبیرخانه شورای عالی پس از اخذ مصوبه شورای عالی به ریاست شخص محترم رئیس جمهور، است تا فعالیت اجرایی خود را آغاز کند و با جذب سرمایه گذاران و

منطقه ویژه اقتصادی سبزوار	
عناوین	توضیحات
۱- موضوع واگذاری	مصوبه هیأت محترم دولت مصوبه مجلس شورای اسلامی مصوبه شورای محترم نگهبان
۲- میزان واگذاری	حدوداً ۱۲۰۰ هکتار
۳- قیمت واگذاری	نامشخص
۴- تعداد تفکیکی	طبق طرح تفکیکی و جانمایی در مطالعات طرح جامع
۵- هزینه های انجام شده	تا کنون حدوداً ۲۰۰ میلیارد تومان
۶- میزان و نوع تصرف شده	حدوداً ۵۰ هکتار- فاز اول
۷- معضلات پروژه	عدم مصوبه شورای عالی عدم ابلاغ پروانه بهره برداری عدم تحویل زمین عدم انتقال قطعی سند مالکیت



برخی از مزایای ایجاد منطقه ویژه اقتصادی سبزوار

- ۱- بهبود و ایجاد شرایط لازم برای سرمایه گذاری ها و توسعه بازارهای مالی با ثبات برای تامین منابع مالی سرمایه گذاری در منطقه
- ۲- ارتقا بخش های مدیریتی ، اداری و تشکیلاتی با توجه به وسعت و نیاز استان
- ۳- گسترش و تجهیز مراکز تحقیقاتی ، پژوهشی ، آزمایشگاهی و پارک های علم و فناوری.
- ۴- احداث کریدور شمال - جنوب (دریای خزر به خلیج فارس) به راه آهن سراسری به عنوان یک راهبرد استراتژیک
- ۵- نگاه به توسعه صنایع مبتنی بر فن آوری های برتر نظیر نانو تکنولوژی ، صنایع الکترونیک ، بیوتکنولوژی و مهندسی ژنتیک
- ۶- زمینه سازی و تجهیز ساختار اداری و توسعه زیرساخت ها در زمینه ICT
- ۷- توجه به مدیریت اراضی به منظور بهره برداری پایدار از منابع آب و خاک
- ۸- ایجاد صنایع مادر و صنایع موتناژ کاری با قابلیت اشتغال زایی بالا و تهیه بستر مناسب برای نوسازی و بهسازی واحدهای صنعتی موجود
- ۹- تقویت صنعت گردشگری و ایجاد زیرساخت های مناسب برای گردشگری سلامت و گردشگری تجارت.
- ۱۰- تقویت و حمایت از صنایع دستی و هنرهای سنتی بویژه فرش دستباف در راستای سهولت ارایه محصولات به بازارهای بین المللی
- ۱۱- گسترش دامپروری نوین ، توسعه صنعت طیور و آبی و صنایع تبدیلی.
- ۱۲- ارتقای شاخص های توسعه در راستای رسیدن به میانگین شاخص های ملی در حوزه منطقه و فرا منطقه ای



ظرفیت های موجود برای منطقه ویژه اقتصادی

- ۱- موقعیت ژئوپولیتیک، قرار گرفتن در دهلیز امنیتی شرق و شمال شرق کشور
- ۲- امکانات زیر ساختی مناسب در منطقه از جمله برخورداری از فرودگاه، دسترسی به شبکه ترانزیت جاده ای شرق کشور و همچنین استقرار در مسیر محورهای ترانزیتی شمال شرق کشور (کریدور شمالی جنوبی و شرقی غربی)
- ۳- وجود مراکز آموزش عالی ، تحقیقاتی ، پژوهشی و نیروهای متخصص
- ۴- وجود مزیت های نسبی و قابلیت های کشاورزی ، منابع طبیعی به ویژه گیاهان دارویی
- ۵- سابقه فعالیت و زیرساخت های بازرگانی در بین تجار فعال در سطح ملی و بین المللی
- ۶- برخورداری منطقه از ذخایر معدنی غنی و بعضاً منحصر به فرد از جمله کرومیت ، منگنز ، مس ، کائولن ، سنگ های ساختمانی و انواع کانی های فلزی و غیر فلزی.
- ۷- وجود حجم بالای نقدینگی در منطقه و تعداد قابل توجه بانک ها و توان نسبتا بالای پیمانکاری بخش خصوصی
- ۸- وجود امکانات گسترده در زمینه پرورش دام و طیور و توانمندی های بالقوه در زمینه آبی پروری
- ۹- قابلیت های بالای پیرامونی برای گردشگری (بناهای تاریخی، محوطه های باستانی، ویژگی های فرهنگی و مشاهیر و مفاخر، جاذبه های اکوتوریسم ، گونه های با ارزش گیاهی و جانوری و ...)
- ۱۰- پتانسیل بالای استقرار واحد های صنعتی از جمله صنایع تبدیلی و تکمیلی کشاورزی و صنایع معدنی و صنایع کوچک
- ۱۱- مجاورت منطقه توزیع فرآورده های نفتی در خراسان و وجود انبار های نفت با ظرفیت مناسب ، تلمبه خانه ، عبور خط لوله فرآورده های نفتی و امکان سوختگیری هواپیمایی
- ۱۲- امکان توسعه مدیریت سبز یا استفاده از انرژی های پاک به ویژه آفتاب
- ۱۳- حضور و تردد سالانه بیش از بیست میلیون مسافر از جاده مجاور منطقه ویژه اقتصادی سبزوار



دانشگاه حکیم سبزواری

دانشگاه پژوهش

دانشگاه کشاورزی

دانشگاه دامپزشکی





موسسه آبیاری و زهکشی
چکیده ای از
سه دهه پایتندی
بهار ۱۴۰۱



ارشد مجوز زیست محیطی و سرباره

بررسی چند نمونه طرح مناطق موفق مثل ارگک بیم و سلفچگان در طرح جامع

مشاور: قوی، متعهد و مورد تایید سازمان مناطق آزاد

شرکت مهندسی مشاور شهریک



سازمان خفالت محیط زیست

شروع کار، تجهیز کارگاه و عملیات خاکی در اراضی موات شمال زعفرانیه از مرداد ۹۷



حصار پیرامونی فاز یک به طول سه کیلومتر، ساخت دیوار سنگی در ضلع جنوبی و دیوارکشی ضلع های غربی و شرقی با دیوارهای پیش ساخته بتنی



فضای سبز به مساحت سه هکتار و اجرای شبکه آبیاری فضای سبز به طول ۱۰ کیلومتر





احداث مخازن با ظرفیت ۱,۰۰۰,۰۰۰ لیتر و خطوط انتقال آب به طول ۸



شبکه انتقال و توزیع برق ۲۰ کیلو ولت دو مداره به طول ۷ کیلومتر





موسسه آکادمی پاسپورت ایران
چکیده ای از
سه دهه پاییزی
بهار ۱۴۰۱

ساختمان صدا و سیما



چارتر کردن پرواز های داخلی



برقراری پرواز های خارجی



هماهنگی و همکاری های موسسه در اجرایی شدن

طرح سفر وزیر

پلیس گذر نامه



نمایشگاه عکس سبزوار کی باستان و کنون



اهدای دو هکتار زمین برای احداث فرماندهی نیروی انتظامی



دانشگاه پیام نور



استقرار گمرک هوایی سبزوار



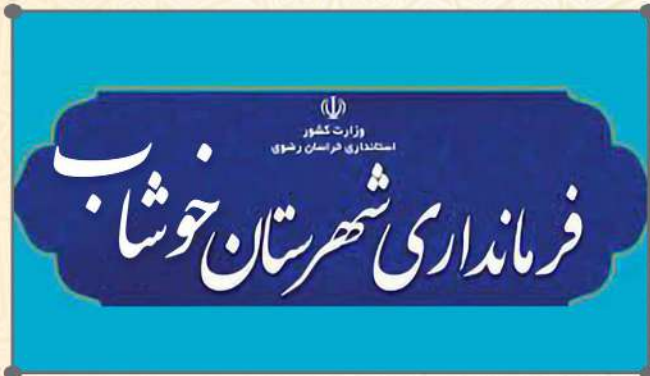
فرودگاه پشتیبان و سوختگیری



مرز هوایی سبزوار



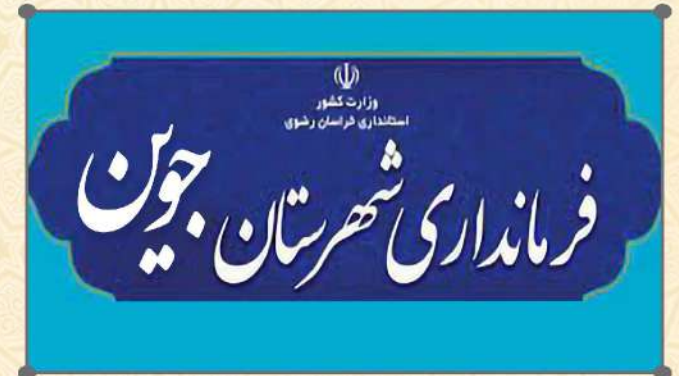
همکاری در ارتقاء شهرستان خوشاب



همکاری در ارتقاء شهرستان جغتای



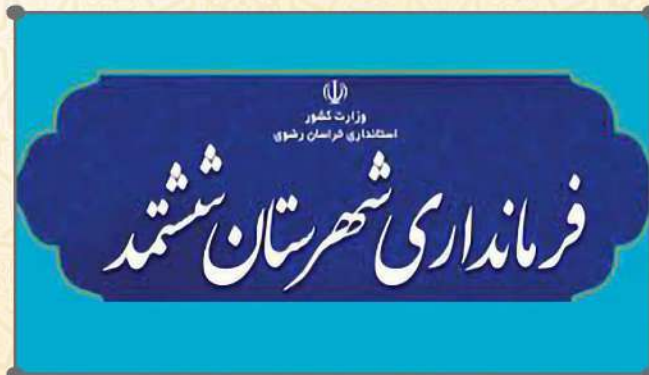
همکاری در ارتقاء شهرستان جویین



مطالعه و آماده سازی ۹۰هکتاری شهرک صنایع برای انتقال مشاغل مزاحم



همکاری در ارتقاء شهرستان ششتمد



همکاری در ارتقاء شهرستان داورزن



همکاری در مطالعات پروژه کارخانه آلومینیوم



همکاری در مطالعات پروژه پتروشیمی



پیگیری مجوز های شهر سازی و تفکیک اراضی منطقه مسکونی سجاد شهر



همکاری در مطالعات پروژه کارخانه فولاد



همکاری در مطالعات پروژه نیروگاه



مطالعه دقیق شهر سازی و تفکیک اراضی مسکونی شهرک اندیشه



شورای سردبیری: محمد همایی، محمود فتح الهی
محمد صفایی بخش، امید برومندی
مدیر اجرایی: محمد صفایی بخش
تهیه و تنظیم مطالب: امید برومندی
هماهنگی: حمید تاج آبادی
صفحه آرایی و گرافیک: حسین درزی
سایر همکاران: علیرضا نجاری، رضا فکور،
سمیرا واعظی نژاد
با سپاس ویژه از آقای هادی سدیدیان بابت
پشتیبانی محتوایی مطالب



سه دهه تلاش خستگی نا پذیر

موسسه آبادانی دیار سرداران