



سال دهم | دی ۱۴۰۲ | پیاپی ۲۲۹
دوره جدید ۱۹۶ | ۵۰ هزار تومان

پرونده‌ای برای چالش‌های حمل‌ونقل در یزد

سرگردان میان زمین و آسمان

حمل‌ونقل یزد، گره کوری که نیاز مردم را برآورده نمی‌کند

- حمل‌ونقل باکیفیت، شاکله حقوق شهروندی است
- لجستیک استاندارد، به شکوفایی تجارت منجر می‌شود
- یزد ایر گردشگری است نه سیاسی!
- یزدی‌ها به اجبار به سمت حمل‌ونقل جاده‌ای رفته‌اند
- باز زنده‌سازی راه‌های کهن یزد





صاحب امتیاز:

نسرین زمان زاده

مدیر مسئول:

زهره شاه شوازی

قائم مقام مدیرمسئول:

مهدی زمان زاده

سر دبیر:

عاطفه ابراهیمی

مدیر پادکست:

شادی شفیعی

مجری انتشار:

هنر و تجربه ویرگول

نشانی:

یزد، محله فهادان

خانه تاریخی حیرانی

انتشار آکهی :

۰۹۱۹-۴۹۶-۳۷۳۴

از تمامی علاقه مندان برای

همکاری در هفته نامه

پرگار دعوت میشود مطالب

خود را به ایمیل نشریه

ارسال کنند. مطالب منتشر

شده لزوما دیدگاه پرگار

نیست. پرگار منتظر نظرات

و انتقادات خوانندگان

است.

پرگار نشریه مستقل و متعلق

به بخش خصوصی است.

پست الکترونیک

info@pargarnews.ir

دانلود نسخه الکترونیک

www.pargarnews.ir

سخن نخست

● حمل و نقل با کیفیت، شاکله حقوق شهروندی است

پرونده

● حمل و نقل یزد گره کوری که نیاز مردم و گردشگران را برآورده نمی کند

● لجستیک استاندارد، به شکوفایی تجارت منجر می شود

● یزد ایر گردشگری است نه سیاسی!

● یزدی ها به اجبار به سمت اتوبوس و حمل و نقل جاده ای رفته اند

● باز زنده سازی راه های کهن یزد

● تاریخچه حمل و نقل در ایران و یزد

فرهنگ و ادب

● از فلان تا فلان (داستان کوتاه)

قصه های شهر

● دو چرخه من و استاد کاوه



سخن نخست؛

حمل و نقل با کیفیت شاکله حقوق شهروندی است

زهره شاه شوازی

یکی از حقوق اصلی شهروندان حق جابه‌جایی و حمل و نقل مطلوب است. حمل و نقل با کیفیت، ایمن، مقرون به صرفه و مهم‌تر از اینها عادلانه و منصفانه، از شاکله‌های حقوق شهروندی است. ادغام عدالت در برنامه‌ریزی شهری به نحوی که صدای شهروندان به حاشیه رانده شده نیز در طرح‌ها و برنامه‌های شهری شنیده شود، می‌بایست جزء دل‌مشغولی‌های برنامه‌ریزان شهری باشد. توجه به سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و مراحل پیاده‌سازی عامل حمل و نقل مطلوب و پایدار هست. دسترسی یکی از شاخص‌های مهم رعایت عدالت در برنامه‌ریزی حمل و نقل است. به این معنا که هر شهروندی با هر نوع توانمندی اعم از سالمند، دارای معلولیت، کودک، بیمار و حتی زن باردار در یک فاصله معقول از انواع روش‌های حمل و نقل عمومی قرار داشته باشد و بتواند با طی فاصله کوتاهی به ایستگاه‌های مترو و اتوبوس، بی‌آرتی و سایر شیوه‌های حمل و نقل دسترسی داشته باشد.

حق دسترسی سریع به حمل و نقل عمومی از جمله حقوقی است که شهروندان را قادر می‌سازد به نیازمندی‌های بهداشتی، آموزشی، اشتغال و کسب و کار خود پاسخ مطلوب

دهند. چنانچه شهری دسترسی عادلانه به حمل‌ونقل به‌خصوص حمل‌ونقل عمومی را در تمام نقاط خود ارائه دهد باعث توانمندسازی شهروندان می‌شود تا بتوانند تغییرات محیط شغلی و سکونت را به‌خوبی مدیریت کنند.

صرفه‌جویی در زمان و جلوگیری از هدررفت آن یکی دیگر از ضروریات محقق‌شدن حق دسترسی عادلانه به شبکه حمل‌ونقل است که عدم دسترسی مناسب به آن باعث از دست‌دادن فرصت‌های بی‌شمار در زمینه اشتغال، بهداشت و آموزش برای شهروندانی می‌شود که از توان مالی کافی برخوردار نیستند. گفته می‌شود منافع اقتصادی به‌دست‌آمده از سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی پنج مرتبه بیشتر از میزان سرمایه‌گذاری در آنها است. این موضوع با رساندن افراد به محل کار و یا محل فعالیت‌های آموزشی و ورزشی، امکان دسته‌بندی فعالیت‌ها و توسعه تجارت، حمایت از توریسم، تولید ارزش‌افزوده املاک و اموال، تثبیت ارزش املاک و کمک به اقتصاد شهرها یا مناطق محروم از طریق سیستم‌های حمل‌ونقل محقق می‌شود.

ایمنی در حمل‌ونقل عمومی موضوع دیگری است که نه‌تنها در تصادفات و حوادث جاده‌ای، ریلی و هوایی بلکه در حمل‌ونقل شهری اهمیتی دوچندان دارد. از آن جهت که بیشترین مشتریان دائمی سیستم حمل‌ونقل عمومی را گروه‌های کم‌درآمدی تشکیل می‌دهند که قادر به تعطیلی کسب‌وکار خود نیستند و این موضوع از منظر حقوق شهروندی و رعایت عدالت در حمل‌ونقل قابل توجه است.

بی‌شک توسعه حمل‌ونقل محور در گرو توسعه زیرساخت و ناوگان شهری، جاده‌ای، ریلی و هوایی است. تحقق این مهم با اراده و برنامه‌ریزی برای ایجاد حمل‌ونقل عمومی ارزان و باکیفیت منجر به پیشگیری از افزایش تردد خودروهای شخصی و حرکت در مسیر ایجاد شبکه گسترده حمل‌ونقل عمومی است که دستاورد آن ایمنی، مدیریت زمان، افزایش توان اقتصادی و بهبود زیرساخت‌ها و در نهایت کاهش نیاز عموم مردم به حمل‌ونقل است. علاوه بر این، استفاده از سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند مانند سیستم خودکار مکان‌یابی خودرو و کارت‌های هوشمند می‌تواند کارایی خدمات حمل‌ونقل عمومی را بیش از سرمایه‌گذاری صرف و گسترش رقمی امکان‌های سفر با وسایل حمل‌ونقل عمومی مهیا کند.

”

پرونده ای برای
چالش های حمل و نقل در یزد

“

“

گزارشی از چالش‌های حوزه حمل‌ونقل یزد و تأثیر آن بر صنعت گردشگری حمل‌ونقل یزد گره کوری که نیاز مردم و گردشگران را برآورده نمی‌کند

سمانه ملازینلی

پیش‌شرط توسعه گردشگری در هر کشوری، فراهم بودن زیرساخت‌های مربوطه است. یکی از زیرساخت‌های مهم گردشگری امکانات حمل‌ونقل مناسب و ایمن است. چیزی که امروزه از آن به‌عنوان صنعت حمل‌ونقل یاد می‌کنند و آن را یکی از اصلی‌ترین پایه‌های گردشگری می‌دانند. گردشگران در تصمیمات خود عمدتاً سه عامل امنیت، هزینه و زمان را مدنظر دارند و کشور یا شهری که بتواند این نیازها را برآورده کند، توانسته در جذب گردشگر خارجی و داخلی موفق عمل کند.

اگر قرار باشد ایران به‌عنوان یک مقصد گردشگری مطرح شود باید زیرساخت‌های موردنیاز آن را فراهم نماید. یکی از زیرساخت‌ها، زیر ساخت حمل‌ونقل در حوزه هوایی، ریلی و جاده‌ای است. یزد نیز به‌عنوان شهر تاریخی ثبت شده در فهرست جهانی یونسکو، دارای جاذبه‌های گردشگری فراوان و بافت تاریخی زنده است که

می‌تواند با پتانسیل‌های موجود از صنعت گردشگری درآمد بالایی را کسب کند، یکی از نقاط ضعف ایران و به طبع آن یزد در جذب گردشگر، محدودیت سیستم‌های حمل‌ونقل ریلی، هوایی و جاده‌ای است. اینکه صنعت حمل‌ونقل در یزد چه جایگاهی دارد، با چه چالش‌هایی در این حوزه روبرو است و تا چه اندازه تلاش کرده تا با افزایش ظرفیت سیستم حمل‌ونقل و تنوع در آن، حضور گردشگران در شهر جهانی یزد را فراهم کند، نشریه پرگار را بر آن داشت تا به سراغ فعالین حوزه گردشگری برود، در این گزارش گفتگو با محمدمهدی رجایی فر نایب‌رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی استان یزد، همچنین محمدرضا داد رئیس هیئت‌مدیره هتل داد و عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی یزد و احمدرضا موحد رئیس انجمن صنفی دفاتر گردشگری استان و فعال حوزه گردشگری را خواهید خواند.

محمدرضا داد، رئیس هیئت‌مدیره هتل داد و عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی یزد، معتقد است در گذشته در بخش حمل‌ونقل سرمایه‌گذاری کافی صورت نگرفته است و در نتیجه در حال حاضر این موضوع به گره کوری تبدیل شده است که جوابگوی نیازهای مردم و گردشگران نیست. البته که مشکل در سیستم حمل‌ونقل یکی از دلایل نیامدن گردشگر به یزد است و عدم حضور گردشگر در یزد به خیلی از عوامل دیگر نیز بستگی دارد، فرهنگ‌سازی، حمل‌ونقل، امکانات فنی، هتل و غیره و غیره باید همه با هم درست شود تا بتوان در جذب گردشگر موفق عمل کرد. متأسفانه هنوز کشور ما نگاه درآمدزایی به گردشگری ندارد و برای همین به دنبال حل مشکلات زیرساختی نیست.

برای حل مشکلات زیر ساخت در حوزه حمل‌ونقل چه باید کرد؟ این سؤالی است که محمدرضا داد عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی یزد این‌گونه پاسخ می‌دهد: اصولاً سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها وظیفه دولت است و بخش خصوصی کمتر در این حوزه‌ها وارد می‌شود. در اینجا لازم است اشاره کنم اخیراً اقدامات خوبی توسط مقامات عالی استان در فعال‌سازی بخش خصوصی و همچنین تأمین اعتبار مالی توسط دولت در حوزه زیرساخت حمل‌ونقل صورت گرفته که قابل تقدیر است و اما در

پاسخ به سؤال شما که چه باید کرد بهتر است موضوع را در سه بخش جاده‌ای، ریلی و هوایی مورد بحث قرار دهیم. تا جایی که من اطلاع دارم راه‌آهن یزد، بیشتر تمرکز خود را به جابه‌جایی بار و قطار باری معطوف داشته و شنیده‌ها حاکی از آن است که بیش از سی درصد کل بار حمل شده توسط قطار که در ایران صورت می‌گیرد از یزد می‌گذرد و به علت محدودیت خط، اولویت با قطار باری است و به همین علت تعداد قطارهای مسافربری یزد کم شده است.

برای رفع این مشکل ابتدا باید ریل راه‌آهن به صورت رفت و برگشت دوخطه شود. ثانیاً نه تنها به تعداد قطارهای مسافربر اضافه شود؛ بلکه از قطارهای سریع‌السیر استفاده گردد. گویا برای خرید قطارهای سریع‌السیر در گذشته اقداماتی توسط بخش خصوصی صورت گرفته ولی متأسفانه بنا به دلایلی تا کنون به جایی نرسیده است، امید است مقامات استان برای این موضوع اقدامی انجام دهند.

ناوگان هوایی فرسوده

وی در ادامه با اشاره به اینکه ناوگان هوایی ایران به شدت فرسوده است و تعداد هواپیماهای موجود کفاف جمعیت و نیازهای ایران را نمی‌دهد، خاطرنشان می‌کند: حالا راه‌حل چیست، اولاً سرمایه‌گذاری در خرید هواپیما و زیرساخت‌های مورد نیاز. البته تحریم‌های بین‌المللی اعمال شده علیه ایران به شدت در این رابطه اثرگذار بوده است و لازم به ذکر است که مقامات استان یزد اخیراً خط‌هوایی یزد ایر را با کمک شرکت معدنی چادرملو و هواپیمایی ماهان راه‌اندازی کردند و پیش‌بینی می‌شود در آینده تعدادی هواپیما به ناوگان یزد ایر اضافه گردد. ثانیاً لازم به ذکر است که جای خطوط هوایی خارجی که به یزد پرواز مستقیم داشته باشند به شدت خالی است می‌دانیم که علاوه بر تهران در برخی از استان‌های دیگر مثل اصفهان، شیراز، مشهد و.... خطوط هوایی خارجی مانند شرکت هواپیمایی امارات، ترکیش ایر و چند شرکت دیگر پرواز مستقیم به این شهرها دارند که باعث رونق گردشگری آن‌ها شده است. متأسفانه یزد در این زمینه عقب افتاده است و امید است مسئولین استان در این رابطه فعالیت بیشتری داشته باشند.

وضعیت حمل و نقل زمینی

محمدرضا داد وضعیت حمل و نقل زمینی در یزد را بهتر از حمل نقل ریلی و هواپیمایی می‌داند و در این باره نیز می‌گوید: خوشبختانه یزد از نظر جاده‌های مواصلاتی وضعیت نسبتاً خوبی دارد؛ اما مشکل اصلی در حال حاضر تعداد کم اتوبوس مسافربر است، علت این امر بالابودن قیمت اتوبوس و هزینه‌های جانبی آن بوده و از طرف دیگر پایین بودن کرایه اتوبوس که باعث می‌شود سرمایه‌گذاری در این بخش مختل گردد به نظر می‌رسد دولت در این رابطه باید دست به اقداماتی بزند.

مزیت‌های گردشگری

گردشگری، صنعتی پاک است و دسترسی به جاذبه‌ها برای گردشگران هزینه بر نیست؛ بلکه ورود هر گردشگر در کشور دست کم دوازده شغل ایجاد می‌کند، پس باتوجه به اشتغال‌زایی گردشگری، به نفع دولت است که روی این حوزه سرمایه‌گذاری کند؛ اما این امر صورت نمی‌گیرد.

رئیس هیئت‌مدیره هتل داد از دریچه آمار نیز به موضوع گردشگری و جذب گردشگر می‌پردازد، به گفته او بعد از جنگ جهانی دوم تعداد گردشگران دنیا حدود پنجاه میلیون نفر بود و در سال ۱۳۹۹ قبل از کرونا تعداد گردشگران در دنیا یک میلیارد و ۲۵۰ میلیون نفر تخمین زده شد. محمد رضا داد اضافه می‌کند: پیش بینی می‌شود تعداد گردشگران در سال میلادی ۲۰۳۰ به بیش از دو میلیارد نفر برسد. باید توجه کرد که ۹ درصد اشتغال در دنیا و ۱۰ درصد از جی دی پی دنیا در صنعت گردشگری است. لازم است نگاهی به کشورهای همسایه خودمان در رابطه با گردشگری داشته باشیم، تعداد گردشگران خارجی در ترکیه سالانه حدود ۳۵ میلیون نفر با درآمد ارزی حدود ۴۰ میلیارد دلار می‌باشد و تعداد گردشگران دبی، فقط گردشگران دبی نه امارات متحده عربی در سال نزدیک ۱۷ میلیون نفر با درآمد ارزی بیش از ۱۷ میلیارد دلار می‌باشد. حالا باید پرسید سهم ایران از این سفره گسترده چیست، سهم ایران از صنعت گردشگری خیلی کم است در صورتی که مزیت‌های گردشگری بسیار زیاد

است و من تعدادی از مزیت هایشان را می‌گوییم، گردشگری ارز آور است، کم آب خواه است، وابستگی به مواد اولیه و به خارج ندارد، محیط زیست را آلوده نمی‌کند ایجاد اشتغال می‌کند. طبق آمارها در ازای هر هشت نفر گردشگر یک شغل مستقیم و غیر مستقیم ایجاد می‌شود و مهمترین مزیتش برای کشور ایران، خنثی کردن ایران هراسی است.

قطارهای یزد را به مسیرهای دیگر می‌برند

گردشگری در حوزه حمل‌ونقل با چالش‌های متعددی مواجه است مثل کمبود ناوگان حمل‌ونقل زمینی، ریلی و هوایی، فرسوده بودن آن و تعامل کم‌رنگ دولت با بخش خصوصی، در یزد اما سیستم حمل‌ونقل نسبت به دیگر شهرها با شرایط بدتری روبرو است و برای رسیدن به شرایط مطلوب و گسترش زیرساخت‌های حمل‌ونقل، نیازمند همکاری دولت با مسئولان یزدی و فعالین حوزه گردشگری است.

احمدرضا موحد فعال حوزه گردشگری و رئیس انجمن صنفی دفاتر گردشگری استان یزد است او نیز از سیستم حمل‌ونقل یزد و کوتاهی مسئولان راه‌آهن و فرودگاه گلایه دارد و معتقد است اگر وسیله سفر مهیا نباشد کل بحث سفر و جذب گردشگر به هم می‌خورد، چون اصل محور گردشگری حمل‌ونقل است. او می‌گوید: در یزد قبل از کرونا شش رام قطار در مسیر یزد به تهران داشتیم و چهار قطار تندرو که صبح می‌رفت و بعدازظهر برمی‌گشت، الان هیچ‌کدام را نداریم چرا، چون به بهانه تعمیرات یا عوض کردن قطعات یا از مدار خارج کردند یا در مسیرهایی مثل زنجان و سمنان و... شهرهای دیگر تردد می‌کند. مردم یزد نجات دارند و نوع برخوردشان مسالمت‌آمیز است، برای همین مسئولان از سهمیه یزد می‌زنند و به دیگر شهرها می‌برند. وقتی هم که قطار که ایمن‌ترین وسیله سفر است در یزد نباشد و به‌خاطر کمبود این ناوگان ظرفیت قطارهایی که هست همیشه پر باشد، چطور مسافر داخلی، یزد را برای گردشگری انتخاب کند؛ چون مسافر خیلی کم، حمل‌ونقل جاده‌ای و اتوبوس را برای سفر انتخاب می‌کند.

گردشگر داخلی را از دست داده‌ایم

موحد به کنسل شدن تورهای دانش‌آموزی و دانشجویی نیز اشاره می‌کند و خاطرنشان می‌سازد: از طرفی آموزش و پرورش بخشنامه کرده که تورهای داخلی آموزشی به خاطر خطرات جاده‌ای، فقط مجاز هستند که از قطار به جای اتوبوس استفاده کنند و یزد هم که قطار ندارد پس ما کل تورهای دانش‌آموزی و دانشجویی را از دست دادیم، تورهایی که نیمی از ظرفیت‌های اقامتی و گردشگری ما را پر می‌کرد. حداقل شصت تا هفتاد درصد گردشگر داخلی، به دلیل عدم حمل‌ونقل مناسب، دیگر یزد را به‌عنوان مقصد گردشگری انتخاب نمی‌کند.

فصل پاییز فصل خوبی برای مسافرت به یزد است و قبلاً یزد در این فصل پر از مسافر می‌شد؛ ولی در حال حاضر گردشگر داخلی را از دست داده‌ایم. فعالین حوزه گردشگری پیگیر این موضوع هستند حتی استاندار یزد و جوکار نماینده یزد در مجلس شورای اسلامی نیز پیگیر هستند تا مسئله حمل‌ونقل ریلی یزد حل شود. استان تا اندازه‌ای می‌تواند پیگیری کند؛ اما از سوی کشور و راه‌آهن کشور مساعدتی صورت نمی‌گیرد. مدیرعامل راه‌آهن کشور به یزد آمد و قول هم داد که مشکل ریلی یزد را برطرف می‌کند؛ اما پشتوانه قولشان قدرتمند نیست و نمی‌توان روی آن حساب کرد.

هوپیما یکی دیگر از ابزار حمل‌ونقل است که با اینکه هزینه بالاتری را نسبت به قطار دارد؛ اما به دلیل صرف زمان کمتر، گزینه انتخابی گردشگران است. در یزد نسبت به جمعیت تعداد هوپیما نیز کم است و همین موضوع باعث شده ظرفیت هوپیما همیشه تکمیل باشد. موحد در این خصوص می‌گوید: هر هوپیمایی که از یزد بخواهد پرواز کند بدون تردید بیش نیمی از ظرفیتش کارمندان دولت هستند؛ چون در بازه زمانی که می‌خواستند بلیت قطار گیرشان نیامده و آن‌ها مجبورند هزینه کنند و سفر کاری خود را با هوپیما بروند. اگر ما امکانات سفر ریلی را درست می‌کردیم قطعاً خیلی از ظرفیت‌هایی که سوخت رفته احیاء می‌شد. استان دارد تلاش خود را می‌کند که دو شرکت ریلی که مختص خود یزد باشد را تأسیس کند این شرکت‌ها برای تأمین مواد

اولیه خود نیاز به پشتوانه و حمایت مالی دارند تا بتوانند با تزریق مواد اولیه سامانه حمل‌ونقل یزد ریل را راه بیندازند.

به اعتقاد این فعال حوزه گردشگری، وقتی هواپیما و قطار با کمبود مواجه باشد فشار به حمل‌ونقل جاده‌ای خواهد آمد و این قسمت نیز همیشه با تکمیل ظرفیت روبرو خواهد شد. از طرفی به دلیل هزینه کم کرایه‌های اتوبوس، رانندگان صرفشان نمی‌کند که هزینه کنند و اتوبوسشان را در اختیار صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای قرار دهند.

دولت چشمش به درآمد نفت و معدن است

موحد در خصوص اینکه چرا دولت نگاه ویژه‌ای به صنعت گردشگری ندارد و زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور این‌قدر با چالش مواجه شده است خاطر نشان می‌کند: یکی از دلایل و مستندات آنست که داریم این است که حکومت ما چشمش به درآمد نفت و معدن است و نگاه آماری به گردشگر دارد. مثلاً حساب می‌کند که چند گردشگر به ایران آمدند و برای دولت چقدر پول آورند، چون دیدش کوچک است می‌گوید فولاد و نفت و... برای من درآمد بیشتری دارد. در صورتی که گردشگری نیز جزو خدمات دولت است و فعالان گردشگری و بخش خصوصی با فعالیت‌هایشان، وظایف دولت را به دوش می‌کشند. نکته دوم این که گردشگری ویژگی که دارد این است که پول را بین مردم پخش می‌کند و مستقیم به دست دولت نمی‌رساند و درآمد حاصل از گردشگری مستقیم به مردم می‌رسد.

اخیراً مجلس مصوب کرده که هر مسافری که مقصدش خارج از کشور است علاوه بر عوارض خروجی که پرداخت می‌کند باید ده یورو معادل پانصد هزار تومان اضافی بدهد تا دولت تأسیسات فرودگاهی را ارتقا بدهد؛ ارتقای فرودگاه وظیفه خود دولت است، متأسفانه دیدگاهی وجود دارد که از هر کجا کم آوردند روی مردم فشار بیاورند. الان درآمد از نفت کم است؛ اما به دنبال جایگزینی مثل گردشگری نیستند؛ بلکه برای کسری بودجه، مالیات مردم را افزایش می‌دهند. دولت ترکیه چون نفت نداشت مجبور بود از صنعت گردشگری بهره بگیرد.

فرودگاه یزد پرواز بین‌المللی ندارد

با توسعه مسیرها، شرایط حضور گردشگر داخلی و خارجی به یزد فراهم خواهد شد. شهری که چندین سال است به دلیل ثبت بافت تاریخی آن در یونسکو، توان و ظرفیت آن را دارد تا گردشگر از کشور خودش، یزد را به‌عنوان مقصد انتخاب کرده و در فرودگاه یزد به زمین بنشیند. این مهم در صورتی اتفاق می‌افتد که مسئولان دغدغه حمل‌ونقل در حوزه گردشگری را داشته باشند.

محمد مهدی رجایی فر استاد دانشگاه و نایب‌رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی استان یزد یکی دیگر از افرادی است که دغدغه صنعت گردشگری یزد را دارد و در خصوص چالش‌هایی که گریبان‌گیر بحث حمل‌ونقل یزد است می‌گوید: زمانی که ما به‌عنوان نماینده یزد و شهر میراث جهانی در نمایشگاه‌های جهانی حضور پیدا می‌کنیم، راهنمایان تور و فعالین گردشگری دیگر کشورها از ما می‌پرسند روزانه چند پرواز بین‌المللی دارید و فرودگاه یزد به چه شکل است. فرودگاه یزد فقط اسم بین‌المللی را با خود یدک می‌کشد و فقط در ایام خاص به عتبات‌عالیات پرواز دارد. یزد شهری تاریخی و ثبت شده در یونسکو است؛ ولی برخلاف دیگر شهرها مثل شیراز و اصفهان که روزانه چند پرواز بین‌المللی دارند هیچ پروازی ندارد و سهمش فقط گاهی پرواز عتبات‌عالیات است. اینکه گردشگر بخواهد مستقیم به یزد بیاید فقط در ایام خاص مثل محرم اتفاق می‌افتد. ظرفیتی که از شرکت‌های هواپیمایی یزد انتظار می‌رفته محقق نشده است. یک فروند هواپیما با ظرفیت هشتاد نفره، سهمیه استان یزد است که جوابگوی مردم یزد هم نیست چه برسد به حوزه گردشگری. در کشور نیز پانصد فروند هواپیما موجود است که از این تعداد ۱۳۰ هواپیما پرواز را انجام می‌دهند و ۳۷۰ فروند هواپیما به دلیل تعمیرات، نبود قطعات و تحریم واردات زمین‌گیر شده است.

نگاه به مسیر یزد، نگاه باری است نه مسافربری

محمد مهدی رجایی فر، وضعیت حمل‌ونقل ریلی یزد را افتضاح‌تر از هوایی می‌داند و در این باره خاطر نشان می‌کند: قبلاً مسیر یزد به تهران با قطارهای شش تخته و چهار

تخته، روزانه هزار و هشتصد مسافر را جابه‌جا می‌کرد الان این تعداد به سیصد نفر رسیده است. متأسفانه نگاه به یزد به چشم مسیر مسافری و گردشگری نیست؛ بلکه مسئولان راه‌آهن نگاه باری به مسیر یزد دارند و سی درصد درآمد آهن کشور از یزد است. درآمد راه‌آهن از بار است و ساعت خوب حرکت‌ها را به قطارهای باری اختصاص می‌دهد و این برای یزد و مردمش خیلی بد است؛ چون لیاقت مردم یزد این نیست. مشکل حمل‌ونقل ریلی ما مشکل کشوری است.

وی ادامه می‌دهد: بخش خصوصی می‌تواند مطالبه‌گری کند و پیشنهاد بدهد و اجرایی کردن امور به عهده بخش دولت است. از جانب مجموعه استان برای حل مشکلات ریلی همراهی همه‌جانبه صورت گرفته است تا به یزد مسیر ندهند و قطارهایی که بوده را برنگردانند تلاش‌های ما بی‌فایده است. بحث صدور مجوز از سوی راه‌آهن کشور نیز باید صورت بگیرد؛ ولی مدیرکل راه‌آهن کشور توجهی به یزد ندارد.

نایب‌رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی استان یزد، بر این باور است که یزد صددرصد در مسیر گردشگر است؛ اما به علت معضلاتی که در حوزه حمل‌ونقل دارد مسیر تورها از یزد به سمت کرمان و مشهد سرازیر می‌شود و یزد در حوزه گردشگری آسیب بدی می‌بیند. او اضافه می‌کند: همیشه در این فصل یزد پر بود از تورهای دانشجویی اما به دلیل نبود قطار و پرشدن ظرفیتش، حتی دیگر، دانشجویان یزد را برای تحصیل نیز انتخاب نمی‌کنند. مهم‌ترین موضوع در گردشگری دسترسی است و مسافر خیلی زمان ندارد که بخواند مسیر جاده‌ای را انتخاب کند و می‌خواهد در کوتاه‌ترین زمان ممکن به مقصد برسد.

“

چالش‌های حمل‌ونقل در توسعه صادرات یزد

لجستیک استاندارد، به شکوفایی تجارت منجر می‌شود

عاطفه ابراهیمی

توسعه صادرات محرک اصلی رشد اقتصادی برای بسیاری از مناطق از جمله استان صنعتی یزد است. با این حال، چالش‌های حمل‌ونقل می‌تواند مانع از جریان روان کالاها شود و بر پتانسیل صادرات کلی منطقه تأثیر بگذارد.

حمل‌ونقل کارآمد برای تحویل به‌موقع کالا به بازارهای بین‌المللی ضروری است. حمل‌ونقل اصولی و درست تضمین می‌کند که محصولات بدون تأخیر به مقصد می‌رسند و در نتیجه رقابت صادرکنندگان را افزایش می‌دهند. در یزد که به استانی صنعتی و معدنی شهرت دارد و تولیداتش در صنایعی مانند نساجی، فرش، کاشی و سرامیک، محصولات کشاورزی، فولاد و حتی صنایع دستی به بازارهای داخلی و خارجی راه‌یافته یک سیستم حمل‌ونقل خوب برای اتصال کسب‌وکارهای محلی به بازارهای جهانی حیاتی است.

نبود زیر ساخت مدرن، چالش اصلی حمل و نقل

یزد در زمینه حمل و نقل برای مقاصد صادراتی با چالش‌های متعددی مواجه است. فقدان زیرساخت‌های مدرن و دسترسی محدود به بنادر اصلی می‌تواند منجر به تنگناهای لجستیکی شود. علاوه بر این، اتصال ناکافی و شرایط نامناسب جاده می‌تواند این چالش‌ها را تشدید کند. از دیگر موارد مهم در این امر گمرکات و موانع نظارتی است. رویه‌ها و مقررات پیچیده گمرکی می‌تواند باعث تأخیر در گذرگاه‌های مرزی شود و بر تحویل به موقع کالا تأثیر بگذارد.

چندی پیش رئیس اتاق بازرگانی یزد در کارگروه صادرات استان به این موضوع اشاره کرده و گفته بود: «قانون در همه جای کشور یکسان است؛ ولی تفسیر از قانون در استان یزد فرق دارد. تفسیرهای گوناگون در قوانین به‌ویژه در گمرک یزد باعث مشکل برای صنعتگران استان شده است».

از سوی دیگر مسئله هزینه‌های حمل و نقل است. هزینه‌های حمل و نقل بالا می‌تواند حاشیه سود را از بین ببرد و رقابت کسب و کارهای کوچک در بازارهای بین‌المللی را دشوار کند.

سرمایه‌گذاری راهکار اصلی است

برای مقابله با این چالش‌ها، سرمایه‌گذاری در نوسازی زیرساخت‌های حمل و نقل ضروری است. این مسئله شامل بهبود شبکه‌های جاده‌ای، گسترش دسترسی به بنادر و افزایش اتصال از طریق حمل و نقل ریلی و هوایی است. ورود دولت و بخش خصوصی به طور هم‌زمان به این موضوع ضروری به نظر می‌رسد.

علاوه بر این، پیاده‌سازی سیستم‌های مدیریت لجستیک کارآمد می‌تواند به ساده‌سازی جابه‌جایی کالا و کاهش زمان حمل و نقل کمک کند. از جمله پیاده‌سازی سیستم‌های ردیابی پیشرفته و پروتکل‌های امنیتی می‌تواند خطر سرقت یا آسیب در حین حمل و نقل را کاهش دهد.

چالش‌های حمل‌ونقل موانع قابل‌توجهی برای توسعه صادرات در مناطقی مانند یزد ایجاد می‌کند. با این حال، با سرمایه‌گذاری‌های استراتژیک و راه‌حل‌های مؤثر، می‌توان بر این چالش‌ها برای تسهیل تجارت بی‌وقفه و افزایش رشد اقتصادی غلبه کرد.

با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های مدرن و اتخاذ شیوه‌های لجستیکی کارآمد، منطقه می‌تواند بر این موانع فائق آمده و پتانسیل صادراتی خود را آزاد کند. ساده‌سازی رویه‌های گمرکی، افزایش اقدامات امنیتی، و بررسی گزینه‌های حمل‌ونقل مقرون‌به‌صرفه، کشورها می‌توانند بر این چالش‌ها غلبه کنند و رشد اقتصادی پایدار را از طریق تجارت بین‌المللی تقویت کنند. به‌طور کلی لجستیک کارآمدتر یعنی تنوع صادرات که به شکوفایی تجارت منجر خواهد شد.

“

یزد ایر قربانی دعوای ماهان و چادرملو

یزد ایر گردشگری است نه سیاسی!

فاطمه رهبر

یزد ایر اقدام بزرگی بود آن هم در آغاز فعالیت دولت و استانداری که با قاطعیت، حمایت از گردشگری را در برنامه‌های خود قرار داد، سروصدای اعتراضاتش هم همان اوایل بلند شد گویا عده‌ای به گوشه قبایشان برخورده بود که یک مدیر از صنعت گردشگری به صورت علنی حمایت کند و اقتصاد فرهنگ این حوزه را در اولویت فعالیت‌هایش بداند.

جزو اولین مباحثی که در این زمان پر شور حمایت از صنعت گردشگری مطرح شد، مسئله حمل‌ونقل به‌عنوان نیاز جدی استان یزد بود، حمل‌ونقل هوایی و ریلی که متأسفانه در طول این سال‌ها دچار مشکلات زیادی شده بود.

استاندار یزد برخلاف تصور، پای ادعای حمایتش از گردشگری ماند و در همان ابتدایی‌ترین روزها در نشست تخصصی با فعالان گردشگری و مدیران اصناف این حوزه در استان که در محل هتل داد برگزار شد، حضور یافت و با بیان این که رویکردها

به حوزه گردشگری محدود به سه بخش مسائل و برنامه‌های زیرساختی، حمایت و پشتیبانی است، اظهار کرد: در بخش رویکردی، گردشگری باید خط‌قرمز نظام باشد و رئیس‌جمهور به‌عنوان مقام عالی کشور برای اولین بار در طول تاریخ این مهم را اعلام کرده است.

فاطمی از ریاست‌جمهوری مایه گذاشت و حمایتش از گردشگری را یک مشی کلی در این دولت و نظام دانست و سپس، با اشاره به پیگیری دو نکته مهم امنیت و پرواز در حوزه گردشگری یزد، تصریح کرد: در بحث حمایتی و پشتیبانی، مالیات و تسهیلات در دستور کار است.

وی هماهنگی بین دستگاه‌ها، تعطیلی پنج‌شنبه‌ها و بیمه را نیز به‌عنوان دیگر مسائل مهم این صنعت یادآور شد و گفت: ما باید از طرح رویکرد و راهبرد خارج شده و به مرحله اقدام و تحقق آنچه در جلسات مطرح میشود، وارد شویم.

از لزوم راه‌اندازی شورای توسعه گردشگری برای استان با حضور بخش خصوصی خبر داد و هرچند در طول زمان شورا مانند سایر شوراهای اداری استان در از مدیران دولتی شد اما روند فعالیتش تداوم پیدا کرد.

استاندار بینابین این برنامه‌ها، جلساتی را از طریق تهران و یزد بابت خطوط هوایی پیگیری می‌کرد، چندین جلسه متوالی با عرب‌نژاد رئیس هواپیمایی ماهان و سایر عوامل مربوطه برگزار شد که نهایتاً در این نشست‌ها موفقیت شد با بخش خصوصی، هواپیمای ماهان را به یزد بیاورد.

ورود چادرملو

بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار یزدی این حوزه شرکت چادرملو بود. چادرملو با اصرار استاندار و برخی نمایندگان استان در مجلس، بزرگ‌ترین سهام‌دار این حوزه شد و توانست در دولت و در اوج رکودها و مسائل متعددی سیاسی و اقتصادی ایرلاین ایر را راه‌اندازی کند هرچند معتقدم پایه این ایده در دوره قبل، بنا نهاده شد و در این دولت با

پیگیری‌های بسیار زیاد به نتیجه رسید.

نشست ماهان در دل برگزاری نمایشگاه گردشگری تهران در یزد، برگزار شد و پرواز ماهان ساعت ۷ شب یکشنبه ۱۳ بهمن ۱۴۰۱، در فرودگاه یزد به زمین نشست و بالاخره در نشستی، تفاهم‌نامه ماهان هم منعقد شد و ۱۳ بهمن متفاوتی را برای گردشگری رقم زد.

پنج فروند هواپیما به برداری اختصاص دادند که ماجرای همین هواپیماها هم خودش داستانی است؛ اما به اهتمام همه بخش‌های دست‌اندرکار، یزد ایر توانست با طراحی اصفهانی‌ها صاحب یک لوگوی ترمه مانند شود و با کانتتری که در مقابل کانتر فرودگاه مهرآباد در مقابل کانتر ماهان در ضلع دیگر تعبیه شده بود، با عنوان یزد ایر فعالیتش را آغاز کرد.

اما شیرینی یزد ایر آن قدرها هم به کام یزدی‌ها نماند، اختلافات داخلی سرمایه‌گذاران به جان یزد ایر افتاد، بازی‌های مدیریتی شروع شد و اول به کمبود بلیط‌ها رسید و سپس به سمت مباحث دیگر سوق یافت.

ماهان از مدیران داخلی یزد ایر شروع کرد و آن قدرها هم که می‌گفتند یزدی‌ها سوار کار نشدند؛ اما این وسط عده‌ای هم از آب گل‌آلود ماهی می‌گیرند!

بازی یزد ایر اگر چه به اختلافات سرمایه‌گذاران ربط دارد و بیشتر از آنکه سیاسی باشد مربوط به عدم تفاهم سرمایه‌گذاران هست، اما عده‌ای هم بدشان نمی‌آید یزد ایر را سیاسی کنند، هرچند که دامنه این اختلافات به سیاست هم کشیده شده است؛ اما ریشه‌اش بیشتر به دعوای سران ربط دارد!

حالا اگر چه ماهان به‌عنوان سرمایه‌گذار غالب تلاش می‌کند که با حذف شرکایش از شر اختلافات خارج شود؛ اما به نظر می‌رسد استاندار یزد در تلاش است که بازهم یزد ایر را استوار کند، هرچند یزد ایر سر جایش مانده و اگر منافع شخصی برخی اجازه بدهد و آن را سیاسی جلوه ندهند، می‌تواند به مسیر رشد خود ادامه دهد.



حمل و نقل زمینی نبض تپنده اقتصاد کشور

یزدی‌ها به اجبار به سمت اتوبوس و حمل و نقل جاده‌ای رفته‌اند

سمانه ملازینلی

حمل و نقل را یکی از اساسی‌ترین عامل رشد و توسعه اقتصادی هر کشوری می‌دانند، عاملی که در تمامی بخش‌های کشور تأثیرگذار است و توقف صنعت حمل و نقل حتی برای ساعتی، جامعه را دچار بحران خواهد کرد. یکی از بخش‌هایی که در صنعت حمل و نقل در کشور ما حرف اول را می‌زند حمل و نقل جاده‌ای است و توجه به زیرساخت‌های این بخش از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است به طوری که کارشناسان، حمل و نقل زمینی را نبض تپنده اقتصاد یک کشور عنوان کرده‌اند.

فرسوده بودن و کمبود ناوگان حمل و نقل جاده‌ای یکی از مشکلاتی است که کشور با آن دست و پنجه نرم می‌کند؛ اما این معضل در یزد بیشتر به چشم می‌آید؛ چون کمبود هواپیما و قطار در یزد و بلافاصله پرشدن ظرفیتشان، مردم را به اجبار به سمت استفاده از حمل و نقل زمینی سوق داده است. با افزایش نیاز مردم یزد، مسافری و دانشجویان به حمل و نقل زمینی، توجه به زیرساخت‌ها و پیشرفت در این عرصه اهمیت

پیدا می‌کند؛ اما آن‌گونه که از شواهد پیداست یزد در حمل‌ونقل زمینی نیز همانند حمل‌ونقل هوایی و ریلی با کمبود ناوگان روبرو است. مسافری از کم‌شدن اتوبوس از مسیرهای یزد به دیگر شهرها گلایه دارند؛ اما شرکت‌های تعاونی اتوبوس‌رانی در یزد معتقدند هیچ اتوبوسی از ناوگان اتوبوس‌رانی کم نشده است و آن‌ها همچنان در حال سرویس‌دهی هستند.

اپراتور شرکت لوا نور یکی از شرکت‌های فعال در زمینه حمل‌ونقل جاده‌ای و برون‌شهری در این خصوص می‌گوید: مسافر سفرهای جاده‌ای افزایش پیدا کرده و ظرفیت اتوبوس‌ها سریع پر می‌شود و مردم فکر می‌کنند اتوبوس کم شده است در صورتی که این‌گونه نیست، چون قطار و هواپیما به مسیر تهران یا شهرهای دیگر کم شده است مردم ناچار هستند از اتوبوس استفاده کنند. از طرفی ساعت استفاده اتوبوس‌ها هم تغییر کرده است؛ مثلاً قبلاً شرکت تعاونی ما ساعت ۸ به سمت اصفهان حرکت داشت و شرکت تعاونی همکارمان ساعت ۹ اما الان همه ساعت‌ها یکی شده و محدودیت ساعت حرکت را برداشته‌اند. برای همین چون در یک ساعت اتوبوس‌ها حرکت می‌کنند هم با ظرفیت بالای مسافر روبرو می‌شود و هم رقابت بین شرکت‌های تعاونی‌ها ایجاد شده که مسافر را به سمت تعاونی خود جذب کنند.

افزایش مسافر حمل‌ونقل جاده‌ای

شرکت رویال سفر ایرانیان نیز همین نظر دارد و معتقد است مسافری حمل‌ونقل جاده‌ای افزایش پیدا کرده است و شرکت‌ها همچنان از شش صبح تا دوازده و نیم‌شب اتوبوس دارند و خدمات‌رسانی می‌کنند. پاسخگوی اپراتور این شرکت می‌گوید: دانشجویان از اتوبوس زیاد استفاده می‌کنند و ما حتی یک ساعت دیگر به حرکت اتوبوس‌هایمان اضافه کرده‌ایم.

اینکه برخی می‌گویند بلیت اتوبوس را حتماً باید حضوری از شرکت تعاونی خرید نیز اشتباه است و همچنان مثل قبل می‌توانند از سایت‌هایی مثل علی‌بابا، مستر بلیت و... بلیت اتوبوس را اینترنتی تهیه و صندلی خود را رزرو کنند. شاید اتوبوس‌های تک

دستگاه مثل رودان فقط فروش اینترنتی نداشته باشد؛ چون یک دستگاه اتوبوس بیشتر ندارد و اگر رزروی‌های اینترنت نیابند مجبور است خالی برود.

تسهیلات بهسازی به ناوگان

اعطای تسهیلات بهسازی به ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای هم باعث افزایش کیفیت خدمات شده و هم به بالارفتن امنیت در سفر و رفاه عمومی کمک می‌کند. یزد در کدام پله کیفیت، امنیت و رفاه عمومی در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای قرار دارد؟ این سؤال است که پاسخش را مسئول کمیته تورهای زمینی یزد به نشریه پرگار می‌دهد. محمدباقر پورعسکری می‌گوید: سال‌هاست ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای یزد با مشکل فرسودگی مواجه است و اتفاق خوبی در حوزه نوسازی این ناوگان نیفتاده است. همیشه مسئله نبود بودجه از طرف مسئولین بیان می‌شود و اتوبوس‌ها وضعیت نامساعدی را دارند. اقدامات خوبی برای ارتقای حمل‌ونقل ریلی و هوایی یزد از سوی بخش خصوصی و استانداری صورت گرفته است؛ اما برای حمل‌ونقل جاده‌ای هنوز هیچ برنامه‌ای را ندارند یا متأسفانه به دلیل نجات مردم یزد، سهمیه یزد را به دیگر شهرها می‌دهند.

وی با بیان اینکه در بخش تورهای زمینی نیز مشکلات فراوانی را با ناوگان یزد داریم خاطرنشان می‌کند: متأسفانه اتوبوس‌هایی که کارگران معادن را در طول هفته جابه‌جا می‌کنند پنج‌شنبه و جمعه به تورهای گردشگری یزد اختصاص می‌دهند که مسافری با صندلی‌های پاره و شیشه‌های شکسته اتوبوس مواجه می‌شوند و این اتوبوس‌ها در خور مردم یزد نیست. چند دستگاه اتوبوس خوب و با مانیتور هست که فقط در مسیر یزد تهران فعالیت می‌کند، چون تعدادش محدود است به مسیرهای دیگر تعلق نمی‌گیرد.

نرخ‌های شناور

مسئول کمیته تورهای زمینی، از نرخ‌های شناور در ناوگان فرسوده حمل‌ونقل جاده‌ای هم گلایه دارد و در این باره می‌گوید: متأسفانه نرخ اتوبوس‌ها ثابت نیست و هر بار تغییر می‌کند اگر مسافر کم داشته باشند با نرخ کمتر و هر موقع مسافرشان زیاد

باشد نرخ‌ها را دوبرابر می‌کنند. وقتی ما بخواهیم از یزد تور مثلاً قشم ببریم برای کل اتاق‌های هتل پنجاه میلیون تومان هزینه می‌دهیم؛ ولی برای اتوبوس هشتاد میلیون. متأسفانه هزینه‌های حمل‌ونقل بالا است و نرخ اتوبوس‌های ما که وی‌آی‌پی هم نیست و مسافر از فرسوده بودن اتوبوس ناراضی نیز هست، همانند قیمت تور زمینی ترکیه یا ارمنستان می‌شود. گاهی نیز هزینه سفر با اتوبوس، با هزینه سفر با قطار یکی می‌شود و مسافر صرفش نمی‌کند از اتوبوس استفاده کند.

محمدباقر پورعسکری اضافه می‌کند: متأسفانه جلسات توسعه گردشگری ادامه پیدا نکرد تا بتوانیم با خود استاندار صحبت کنیم تا جهت ارتقای سیستم حمل‌ونقل زمینی یزد نیز گامی برداشته شود، سیستم حمل‌ونقل زمینی یزد به حداقل سی‌الی پنجاه دستگاه اتوبوس نیاز دارد تا مردم سفری بی‌خطر، باکیفیت و با رفاه را تجربه کنند.

در ادامه، نایب‌رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی استان یزد نیز در خصوص افزایش مسافر در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای یزد می‌گوید: وقتی در یزد قطار و هواپیما نیست و مردم با مشکلاتی زیادی در این حوزه روبرو باشند، فشار به ناوگان جاده‌ای می‌آید ناوگانی که به‌خاطر فرسوده بودنش ایمنی کمتری نسبت به حمل‌ونقل ریلی دارد.

محمد مهدی رجایی فر می‌افزاید: وظیفه دولت است که اتوبوس‌های جدید را در اختیار ناوگان حمل‌ونقل زمینی قرار دهد؛ اما سال‌هاست که این مهم اتفاق نیفتاده است و دولت اهتمام ویژه‌ای نسبت به این موضوع ندارد. از طرفی چون هزینه خرید اتوبوس‌ها بالا و درآمد حاصل از اتوبوس پایین است بخش خصوصی صرفش نمی‌کند که در این حوزه وارد شود.



باز زنده‌سازی راه‌های کهن یزد

حسین مسرت

سال‌خوردگان یزدی به یاد دارند که در گذشته‌های دور، از مسیری که اکنون از خیابان سیدگل‌سرخ و رحیم‌آباد و صدرآباد می‌گذرد، به مشهد می‌رفتند. مسیر چند تن از جهانگردان مشهور از جمله ژنرال گاردان، سروان کریستی، کُنل سی‌ام مک‌گریگر نیز این چنین بوده، در سفرنامهٔ گرگر آمده است: یزد (نارین قلعه)، حوض جعفر (در ده مایلی یزد)، ارتفاعات‌ها رونا، آب پخشان، انجیرک، حوض سفید، چاه‌نو، خراتق و در جدیدترین سفرنامه از صفاء السلطنه نایینی آمده که به سال ۱۳۰۰ قمری از مسیر خراتق، دارونه «درند؟» و انجیرک به یزد گذر کرده است.

بازسازی مسیر قدیمی یزد به خراتق از چند نظر می‌تواند سودمند باشد، (چنانچه از لحاظ شهری با دشواری روبروست، می‌توان از همان راهی که نزدیک کارخانهٔ گچ یزد است، بهره برد):

۱- از اندازهٔ رفت و آمد مسیر یزد تا دو راهی طبس می‌کاهد. به ویژه آن که مسیر اتوبوسهای شیراز و برخی شهرهای استان فارس از طریق یزد است.

- ۲- از تصادفات سنگین مسیر یزد تا دو راهی طبس پیشگیری خواهد شد.
- ۳- کمک به آبادانی و پیشرفت روستاهای مسیر خواهد شد و برای روستاهای طامهر، دربید، نیوک، منصوری، محمودیه، سنجدک، انجیرک و چاه نصر، راه های خوبی ایجاد خواهد گردید.
- ۴- راهی عملی و منطقی برای باز زنده سازی کاروانسرای کهن و کار آمد انجیرک گشوده خواهد شد که زمانی چند سازمان میراث فرهنگی در صدد بازسازی و رونق آن و تبدیل آن به قهوه خانه سنتی و ایستگاه بین راهی بود.
- ۵- به واسطه وجود معادن سرب و ... در این مسیر، راه عبور ماشین های اداری و غیراداری برای سرکشی و شناسایی این معادن نزدیک تر و هموارتر خواهد شد.
- ۶- اگر مسیر یزد، خرائق بدین واسطه نزدیک تر شود، از لحاظ اقتصادی و سوخت و کارکرد خودروها نیز به صرفه خواهد بود.
- بخش دوم این گفتار درباره باز زنده سازی راه یزد به اصفهان از طریق عقدا، ورزنه و کوهپایه است.

“

تاریخچه حمل و نقل در ایران و یزد

حمل و نقل نقش مهمی در توسعه تمدن‌ها در طول تاریخ داشته است. در ایران، کشوری با میراث فرهنگی غنی، سابقه حمل و نقل به دوران باستان بازمی‌گردد. این مقاله به بررسی تاریخچه جذاب حمل و نقل در ایران با تمرکز بر شهر یزد می‌پردازد.

حمل و نقل باستانی

ایرانیان باستان در توسعه شیوه‌های مختلف حمل و نقل پیش‌گام بودند. جاده سلطنتی ایران که در زمان امپراتوری هخامنشیان ساخته شد، یکی از اولین شاهراه‌های شناخته شده در جهان بود. این جاده، شهرهای بزرگی مانند شوش، تخت‌جمشید و سارد را به هم متصل می‌کرد و تجارت و ارتباطات را در فواصل وسیع تسهیل می‌کرد. ایرانیان همچنین از شتر و اسب برای حمل و نقل در مناطق بیابانی استفاده می‌کردند.

کاروان‌سرا

کاروان‌سراها نقش حیاتی در تسهیل تجارت و رفت‌وآمد در مسیرهای باستانی داشتند. این کاروان‌سراهای کنار جاده محل اقامت، غذا و سرپناهی را برای بازرگانان

و مسافرانی که در مناطق خشک ایران سفر می‌کردند، فراهم می‌کرد. جاده ابریشم، شبکه گسترده‌ای از راه‌های تجاری که شرق و غرب را به هم متصل می‌کرد، از ایران می‌گذشت و در شکل‌گیری تاریخ حمل‌ونقل آن نقش اساسی داشت.

قنات

ایرانیان باستان علاوه بر حمل‌ونقل زمینی، سیستم آبیاری زیرزمینی مبتکرانه‌ای به نام قنات توسعه دادند. این کانال‌های زیرزمینی آب را از سفره‌های زیرزمینی به مزارع کشاورزی و سکونتگاه‌ها منتقل می‌کردند و امکان کشت محصولات در مناطق خشک مانند یزد را فراهم می‌کردند.

حمل‌ونقل مدرن

ظهور تکنولوژی روز تغییرات قابل توجهی در حمل‌ونقل در ایران به وجود آورد. ساخت راه‌آهن در دوران قاجار و گسترش آن در زمان پهلوی، شهرهای بزرگ را به هم متصل می‌کرد و جابه‌جایی کالا و مردم را در مسافت‌های طولانی تسهیل می‌کرد. راه‌آهن سراسری ایران که در سال ۱۹۳۸ تکمیل شد، تهران را به بندر ترکمن در دریای خزر و بندر امام خمینی در خلیج فارس متصل می‌کرد.

شبکه‌های جاده‌ای

شبکه راه‌های ایران در طول قرن بیستم با بزرگراه‌هایی که مراکز شهری و نواحی روستایی را به هم متصل می‌کرد، توسعه گسترده‌ای را تجربه کرد. ساخت بزرگراه‌های مدرن دسترسی و اتصال را در مناظر متنوع ایران افزایش داده است.

هواپیمایی

ورود هوانوردی، انقلابی در سفرهای طولانی مدت در داخل ایران ایجاد کرد. فرودگاه‌های بزرگی مانند فرودگاه بین‌المللی امام خمینی تهران به‌عنوان قطب مهم سفرهای هوایی داخلی و خارجی هستند.

حمل و نقل دریایی

دسترسی ایران به دو بخش عمده آبی - دریای خزر و خلیج فارس - حمل و نقل دریایی را هم برای تجارت و هم برای گردشگری تسهیل کرده است. بنادری مانند بندرعباس نقش مهمی در اتصال ایران به مسیرهای کشتیرانی جهانی دارند.

حمل و نقل در یزد

یزد، شهری باستانی که در مرکز ایران قرار دارد، تاریخ حمل و نقل منحصر به فردی دارد که به واسطه محیط کویری آن شکل گرفته است. این شهر به خاطر بادگیرهایش معروف است، برج‌های سنتی که برای گرفتن بادهای غالب و ساختمان‌های خنک در تابستان‌های گرم طراحی شده‌اند. یزد که به دلیل معماری هزارتویی و جذابیت بیابانی خود شهرت دارد، به وقایع طولانی مسیرهای تجاری شلوغ و همگرایی فرهنگ‌ها می‌بالد. همان‌طور که در تاریخچه حمل و نقل در این شهر تاریخی تحقیق می‌کنیم، با داستانی روبرو می‌شویم که هم سنت‌های باستانی و هم مدرنیته، زیرساخت‌های حمل و نقل معاصر را در برمی‌گیرد.

حالت‌های سنتی

از لحاظ تاریخی، کاروان‌های شتر از مناطق بیابانی اطراف یزد عبور می‌کردند و کالاهایی مانند ابریشم، ادویه‌جات و فلزات گران‌بها را در مسیرهای تجاری باستانی حمل می‌کردند. استفاده از شتر به‌عنوان حیوانات بارکش برای حفظ تجارت در این منطقه خشک ضروری بود. در پیمایش چشم‌انداز جذاب حمل و نقل تاریخی یزد، خود را در داستان‌های کاروان‌ها و قطارهای شتر غوطه‌ور می‌یابیم که در سراسر زمین خشک می‌پیچیدند.

اتکای اولیه به این موجودات باشکوه و کاروان‌هایی که آن‌ها زینت می‌دادند به‌عنوان شاه‌رگ بازرگانی، پیوند یزد به سرزمین‌های دور و تقویت تبادل فرهنگی بود. این مسیرهای کاروانی، میان سنت و جذابیت درخشان کویر، مجرای جریان کالاها و ایده‌ها

بودند و نقش حیاتی حمل‌ونقل را در شکل‌گیری هویت شهر باستانی نشان می‌دادند.

تحولات مدرن

در سال‌های اخیر، زیرساخت‌های حمل‌ونقل مدرن در یزد برای پذیرش جمعیت روبه‌رشد و اقتصاد روبه‌رشد آن گسترش است. بهبود شبکه‌های جاده‌ای، ارتباط بین یزد و سایر مراکز شهری در ایران را افزایش داده است. ادغام مسیرهای تجاری باستانی با مکانیسم‌های حمل‌ونقل معاصر، نه تنها منظر فیزیکی شهر را تغییر داد، بلکه مسیرهای تبادل اقتصادی و فرهنگی را نیز بازتعریف کرد.

ابتکارات پایدار

یزد ابتکارات حمل‌ونقل پایدار را برای کاهش اثرات زیست‌محیطی و درعین حال حفظ میراث فرهنگی خود پذیرفته است. تلاش‌ها برای ارتقای زیرساخت‌های دوچرخه‌سواری و گزینه‌های حمل‌ونقل عمومی نشان‌دهنده تعهد به حفظ میراث فرهنگی در این شهر است.

تاریخچه حمل‌ونقل در یزد گواهی بر روح تسلیم‌ناپذیر نبوغ، سرسختی و سازگاری انسان است. سفر شهر در طول زمان، عبور از شن‌های سنت و بادهای مدرنیته، عمیقاً با رگ‌های تپنده حمل‌ونقل درهم‌تنیده شده است.

”

فرهنگ و ادب

“



داستان کوتاه

از فلان تا فلان

مریم آزموده

آقای فلانی از یک هفته قبل برای امروز مرخصی گرفته تا به فلان اداره برود و کاری را که مدت‌ها پیش پیگیریش بوده به اتمام برساند. پر از انرژی و مثبت‌اندیش وارد فلان اداره می‌شود و مستقیم به سمت اتاق آقای فلان کارمند می‌رود که در آخرین دیدار به او وعده اتمام کار پرونده را داده بود. با استقبال وی روبرو می‌شود؛ آقای فلان کارمند آن‌قدر برگه‌هایش را زیوروی می‌کند تا پرونده مربوط به آقای فلانی را پیدا می‌کند و با عرض تأسف از اینکه کار هنوز به اتمام نرسیده، او را راهی اتاق خانم فلان کارمند می‌کند. اتاق این خانم در ساختمان روبرو با حدود پانصد متر فاصله و در طبقه سوم قرار دارد.

تق تق... وارد می‌شود. خانم فلان کارمند در حال نوشیدن چای و گرم صحبت کردن با تلفن است. پس از ده دقیقه متوجه حضور آقای فلانی می‌شود و پس از ده دقیقه دیگر تلفن را قطع می‌کند. انگار که آقای فلانی باعث قطع شدن صحبت‌های گرم و خاله‌زنک او با خانم فلان دوست شده باشد؛ رفتار سرد و تاندازه‌ای بی‌ادبانه از خود

بروز می‌دهد و او را راهی همان ساختمان قبلی و اتاق کناری آقای فلان کارمند قبلی می‌کند.

تق تق تق... خوشبختانه آقای فلان کارمند دیگر، مشغول صحبت کردن با تلفن نیست؛ ولی برای اینکه نشان دهد کمتر از دیگر فلان کارمندا نیست و قرار نیست به این سرعت کار آقای فلانی را انجام دهد، خودش را مشغول پرونده‌ای می‌کند. سرانجام کارش تمام می‌شود و پس از نگاهی عمیق به پرونده آقای فلانی خودکارش را برمی‌دارد تا برگه آخر پرونده وی را امضا نماید. ولی ناگهان متوجه می‌شود که امضای آقای فلان مدیر پای این برگه نیست؛ بنابراین وی را راهی اتاق آقای فلان مدیر می‌نماید.

اتاق آقای فلان مدیر در ساختمان قبلی ولی خوشبختانه در طبقه همکف قرار دارد. اجازه ورود به او داده نمی‌شود؛ چون آقای فلان مدیر در جلسه تشریف دارند و معلوم نیست کی از جلسه فارغ می‌شوند. بعد از یک ساعت و نیم خانم فلان منشی دلش به حال او می‌سوزد و پرونده‌اش را با هماهنگی قبلی به اتاق جلسه می‌برد. پس از مدت خیلی کوتاهی برمی‌گردد و با تأسف اظهار می‌دارد که آقای فلان مدیر از امضای این پرونده اجتناب کرده و فرموده‌اند که این‌گونه مسائل مربوط به فلان مدیر قبلی بوده و بنده چنین اجازه‌ای برای تکمیل این پرونده نمی‌دهم.

آقای فلانی بیچاره تازه متوجه می‌شود از شش ماه پیش که پیگیر این پرونده بوده، جناب آقای فلان مدیر عوض شده و نظر آقای فلان مدیر جدید با قبلی متفاوت است. با عصبانیت پرونده را برداشته و از فلان اداره بیرون می‌آید؛ درحالی‌که با خودش می‌گوید: فلان چیز می‌خورم اگر بخواهم باز هم پیگیر چنین کارهایی شوم.

”

قصه‌های شهر

“

پادکست **قصه های شهر** را از سایت پرگار بشنوید

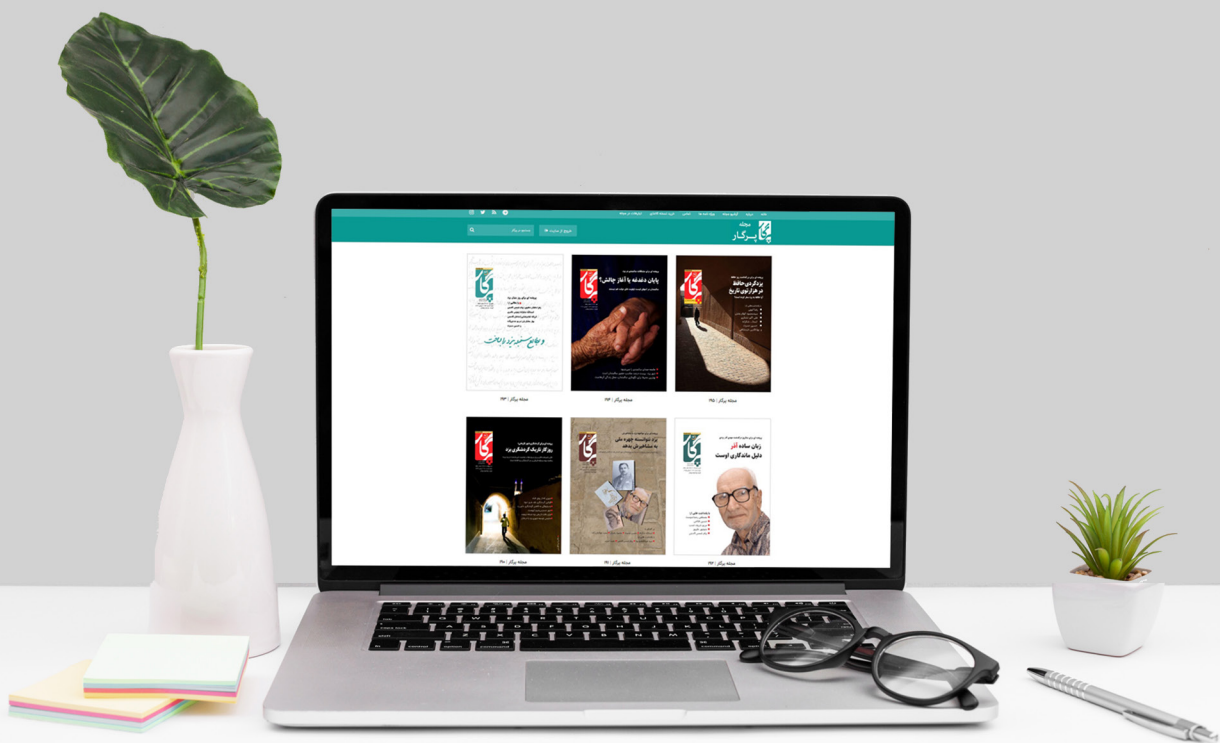
قصه این شماره:

دوچرخه من و استاد کاوه

روایتی از کتاب: یزد در آئینه زمان

نوشته: غلامرضا جهانفر





شماره جدید پرگار منتشر شد
www.pargarnews.ir