ترش و شیرین زندگی در ماشین‌های مسافرتی

تعداد کمپرها در ایران از مرز یک هزار دستگاه خودرو گذشته است، مسؤول کلوپ کمپر و کاروانینگ می گوید: این روزها با پول یک «پرشیا» می توان صاحب یک کمپر شد. با این حال آنچه زندگی در ماشین‌های مسافرتی را سخت و چالش‌برانگیز کرده، مقررات سختگیرانه و بدون انعطاف پلیس برای تردد کمپرها در جاده‌ها، قوانین معاینه فنی، تعویض پلاک و بیمه است.

مسؤول کلوپ کمپر و کاروانینگ کانون جهانگردی و اتومبیلرانی اظهار کرد: با قیمت یک پرشیا می‌توان کمپر خرید. البته کمپری هم داریم که چند میلیارد تومان می‌ارزد و تجهیزات داخل آن هم چند میلیارد تومان قیمت دارد. هزینه کمپر خیلی به تجهیزات آن بستگی دارد.

گروه گردشگری- «سهراب گل‌بنفش» که از اوایل دهه ۹۰ به جمع کمپرسوارها پیوسته و اکنون مسؤول کلوپ کمپر و کاروانینگ کانون جهانگردی و اتومبیلرانی است، و با همراهی «صادق داوری‌فر» ـ مسؤول رسانه‌ای این کلوپ و رادیو کمپر ـ به گوشه‌ای از مزیت‌ها و دشواری‌های این شیوه از زندگی و سفر اشاره کرد و گفت: کمپرها از خیلی سال پیش در ایران وجود داشتند، اما در یک بازه زمانی این علاقه‌مندی به خاطر شرایط کشور کمتر شد. برای همین کمپرها و خودروهای مسافرتی که وجود داشتند دیگر فرسوده شده بودند و کارایی نداشتند، تا این‌که از اوایل دهه ۹۰ دوباره کمپرها رایج شدند.

او ادامه داد: سال ۹۲ زمانی که خودم به این جمع پیوستم متوجه چالش‌های آن‌ها شدم. ما علاقه داشتیم زیر نظر مجموعه قوی‌تر باشیم تا بتوانیم آن مشکلات را پیگیری و حل کنیم. کانون جهانگردی و اتومبیلرانی به عنوان مرجع خودروهای مسافرتی در کشور که امسال هشتاد و هشتمین سالگرد تاسیس آن است، برای ما گزینه مناسبی بود. اتفاقا در اساسنامه این کانون، به کمپینگ و کاروانینگ به عنوان یکی از مسؤولیت‌ها و ماموریت‌های آن اشاره شده است. اواخر سال ۹۸ پیشنهاد تشکیل کلوپ خودروهای مسافرتی را به این کانون دادیم و ۳۰ خردادماه ۱۳۹۹ این کلوپ زیر مجموعه کانون جهانگردی و اتومبیلرانی که زیر مجموعه وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی است، راه‌اندازی شد. کارکرد کانون اتومبیلرانی با فدراسیون اتومبیلرانی نباید یکسان تلقی شود. در کانون هم مسابقه و رالی انجام می‌شود، در حالی که قوانین و شکل کار با مسابقات رالی و فدراسیون اتومبیلرانی متفاوت است.

صادق داوری‌فر سپس با طرح این پرسش که «چرا کمپر؟» بحث را ادامه داد و گفت: من از سال ۹۴ به همراه خانواده به جمع کمپرسوارها پیوستم. در رادیو و تلویزیون کار می‌کردم و همسرم عکاس بود. مستند می‌ساختیم و هفته‌ها سفر می‌کردیم. دنبال این بودیم که چطور می‌شود در سفر محتوا تولید کرد. وقتی در سفر بودیم همیشه در معرض پرسش‌های ناتمام مردم قرار داشتیم، سوال‌ها برای ما تکراری و خسته‌کننده شده بود و ایده راه‌اندازی ویدیو از همین‌جا شکل گرفت و نخستین‌بار در گردهمایی خلیج فارس که با حضور ۳۰۰ ماشین سفری برگزار شد، اولین برنامه این رادیو را اجرا کردیم.

گل‌بنفش در ادامه گفت: خیلی‌ها فکر می‌کنند برای سفر با کمپر و کاروان باید زندگی مرفهی داشت، اما جالب است که بدانید در بین کمپرسوارها همه نوع قشری وجود دارد، از پزشک تا رادیویی، خواننده و هنرمند. خودِ من وقتی این شیوه از زندگی را آغاز کردم یک ماشین ۲۰۶ داشتم که آن را فروختم و یک کمپر خریدم. الان هم می‌شود با پول یک ماشین ۲۰۶ صاحب یک دستگاه کمپر شد.

او به نقاط قوت کمپرسوارها اشاره کرد و افزود: این گروه به محیط زیست آسیب نمی‌رساند. ماشین‌های ما به دلیل سرعت پایینی و حجم سنگینی که دارند، قابلیت آفرود هم ندارند. سوای این، ما هر از گاهی با حضور جوامع محلی و یا با اجتماع خودمان، برنامه‌های پاکسازی در طبیعت انجام می‌دهیم و مهم‌تر از همه، از سال ۹۲ تاکنون فقط دو تصادف از جمع کمپرها و خودروهای مسافرتی گزارش شده است. مطمئن باشید اگر سه مورد بود حتماً من خبردار شده بودم. همه این‌ها به این دلیل است که ما به قانون احترام می‌گذاریم.

داوری‌فر هم اضافه کرد: باوری در بین کمپری‌ها وجود دارد، این است که فقط ما نیستیم باید از سفر رفتن لذت ببریم، وقتی جایی می‌رویم باید آن حال خوش را در مردم مقصد ایجاد کنیم. در جمع ما افرادی هستند که تخصصشان آموزش است، شخص کمپرسواری داریم که به میان کودکان سیستان و بلوچستان می‌رود و با ابزارهای نجوم و بازی سعی می‌کند با آن‌ها ارتباط و دوستی برقرار کند و در سفر به بچه‌های مناطق محروم آموزش می‌دهد.

داوری‌فر ادامه داد: یکی از اصلی‌ترین مشکلات کمپرها و کاروانینگ‌ها در ایران، تردد در جاده است. به دلیل محدودیت در قانون پلیس این ماشین‌ها را که روی کارت بعضی از آن‌ها «کامیونت» نوشته، به‌راحتی در جاده متوقف می‌کند و حتی با وجود حضور خانواده به پارکینگ منتقل می‌کند، چون توقع دارد این ماشین، بار حمل کند. البته خیلی از پلیس‌ها چون اعتقاد شخصی دارند و علاقمندند با ما همراهی کرده‌اند. موردی هم بوده که کانون جهانگردی و اتومبیلرانی کمک‌هایی کرده است، اما این نگرانی همیشه وجود دارد، چون ما با خانواده سفر می‌کنیم و سفرها اکثرا طولانی است و اگر پلیس ماشین ما را که خانه ما است، متوقف کند معلوم نیست چه می‌شود. یکی از کمپردارها به پلیس گفته بود ایراد ندارد ماشین‌مان را به پارکینگ انتقال دهید، ولی چون اینجا خانه و زندگی ماست ما را هم همراه آن به پارکینگ انتقال دهید.

او اضافه کرد: کانون جهانگردی و اتومبیلرانی بارها با پلیس راهور در این‌باره صحبت کرده و حتی پلیس از این اتومبیل‌ها بازدید کرده‌اند، اما یکسری قوانین دست‌وپاگیر وجود دارد که به‌راحتی می‌تواند این قوانین را تغییر دهد.

داوری‌فر با اشاره به قوانین دست‌وپاگیر معاینه فنی، تعویض پلاک و بیمه برای خودروهای مسافرتی، یادآور شد: این صنعت در دنیا در حال رشد است، علاوه‌بر این می‌تواند آورده اقتصادی خیلی خوبی داشته باشد، ولی مسأله این است که محدودیت‌های قانون حتی این اجازه را به ما نمی‌دهد که ماشین‌هایمان را به آسانی بفروشیم، چون خریدار نمی‌تواند تعویض پلاک کند، باید تمام وسایل ماشین را تخلیه کرد تا خودرو به ماهیت اولیه خود برگردد و این یعنی خراب کردن ماشین مسافرتی. او افزود: معاینه فنی را هم به سختی صادر می‌کنند. البته این مسأله تا حدی حل شده است، اما اصل قضیه تردد این ماشین‌ها در جاده‌های داخلی است.

داوری‌فر به تجربه کمپرهای خارجی اشاره کرد و گفت: با یک آلمانی در رادیو کمپر گفت‌وگو می‌کردم که یک آمبولانس را خریده بود و به ساده‌ترین شکل تجهیز و تغییر کاربری داده بود که در مقایسه با کمپرهایی که در ایران موجود است تجهیزات بسیار ضعیفی داشت، اما تعریف می‌کرد که به‌راحتی تعویض پلاک کرده و تغییر کاربری داده است؛ یعنی این تجربه در بیرون از ایران وجود دارد فقط باید آن را در داخل کشور اجرا کرد.

او ادامه داد: ممکن است ما به تعویض پلاک مراجعه کنیم و آن‌ها هم با این کار موافقت کنند، اما پیشنهاد می‌دهند که به یک شرکتی برای تجهیز ماشین مراجعه کنیم که این یعنی رقم‌های هنگفت و عجیب و غریب. بعد از آن باید با خودروی تجهیز شده به اداره استاندارد مراجعه کنیم، آنجا یک نامه می‌دهند که به وزارت صمت باید مراجعه شود، چون آن شرکت تغییر کاربری‌اش در فهرست وزارت صمت است، بعد از این‌که آن‌ها تایید کردند، می‌توانیم تغییر کاربری دهیم. بیشتر کمپرها به سمت این ماجرا نمی‌روند، چون بودجه و زمان این کار را ندارند، این فرایند تقریبا شش ماه طول می‌کشد.

داوری‌فر گفت: اگر به کمپر یا کاروانینگ معاینه فنی ندهند، در سهمیه بنزین تاثیر می‌گذارد، به ویژه در سهمیه ماشین‌های عمومی که پلاک زرد دارند.

او با اشاره به چالش بیمه، افزود: بیشتر ماشین‌های ما باری است و فقط دو نفر را می‌توان بیمه کرد، از طرفی مینی‌بوس‌هایی هستند که کمپر شده‌اند و باید هزینه بیمه ۱۵ نفر را بدهند، درحالی که با این اتوبوس دو نفر سفر می‌کنند بنابراین این چالش‌ها بدون پاسخ مانده است.

این کمپرسوار در ادامه گفت‌وگو به مساله امنیت اشاره کرد که از کمپری‌ها هم زیاد پرسش می‌شود و در پاسخ به آن اظهار کرد: ما فقط با مردم ارتباط برقرار می‌کنیم، خیلی‌ها هم با خرید کردن، این ارتباط و امنیت را برقرار می‌کنند. ما سفر می‌کنیم تا با فرهنگ مردم آشنا شویم، خرید خوراک و صنایع دستی بخشی از این ماجراست.

او همچنین درباره مهمترین تفاوت سفر کمپری با دیگر سفرها، گفت: ما وقتی سفر می‌رویم معلوم نیست چه زمان برمی‌گردیم، برای همین باید از جوامع محلی خرید کنیم و به این شکل جوامع محلی از حضور ما نفع می‌برند.

داوری‌فر ادامه داد: دختر من از سه سالگی سفر را شروع کرده است، تجربه نشان می‌دهد در سفر نیاز تمام اعضاء و همسفران را باید درنظر گرفت، وگرنه دفعه بعد که پیشنهاد شود کسی حاضر نیست همراه شود. یک بار در جاده قدیم دامغان یک قهوه خانه دیدیم که دختری همسن دختر من، آنجا مشغول بازی بود و ما چهار روز در آنجا ماندیم چون لذت می‌بردیم. زندگی ما در سفر است و توقف‌های ما بی‌شمار است.

گل‌بنفش، مسؤول کلوپ کمپر و کاروانینگ کانون جهانگردی و اتومبیلرانی، درباره هزینه‌های سفر و زندگی به این شکل، گفت: هزینه سفر با کمپر، با هزینه زندگی ثابت خیلی فرقی ندارد، نمی‌گویم معادل هزینه یکجانشینی است چون هزینه خودرو و سایر وجود دارد، وقتی یک ماشین صدها کیلومتر برود به هر حال هزینه دارد. البته بعضی از دوستان که کلا زندگی‌شان در سفر می‌گذرد، هزینه آب و برق و این مسائل را ندارند، ولی شخصی مثل من که خانه دارد، قطعا هزینه زندگی به اضافه هزینه سفر اضافه می‌شود. به طور کل هزینه‌های این شیوه از سفر و زندگی خیلی بستگی به میزان درآمدمان دارد، گاهی پیش می‌آید که یک ماه سفر نمی‌رویم.

داوری‌فر اضافه کرد: سه گروه در جمع ما وجود دارد؛ بازنشسته‌هایی که ماهیانه سفر می‌کنند، حقوق‌بگیرهایی که درآمدشان را ذخیره می‌کنند و سفر می‌روند و افرادی هستند که در سفر کار و درآمد کسب می‌کنند، بعضی‌ها صنایع دستی تولید می‌کنند، کافه سیار دارند و غذا می‌فروشند. اتفاقا خیلی هم از این گروه استقبال می‌شوند.

او اظهار کرد: ما در صنعت کمپر و کاروانینگ در حد اروپا نیستیم، چون فقط در سوئد بالای ۱۰۰ هزار کمپر وجود دارد، اما استفاده از کمپر در هر کشوری سه شاخصه را نشان می‌دهد؛ یعنی در آن کشور امکانات وجود دارد، سوخت و تامین ماشین و ابزار مشکلی ندارد و امنیت وجود دارد. وقتی ما با کمپرهایمان از ایران بیرون می‌رویم این ویژگی‌ها را به مردم بیرون از کشورمان نشان می‌دهم. این کمپرسوار تاکید کرد: ایران البته به جز چند شهر بزرگ، جزو ایمن‌ترین کشورها برای کمپرهاست؛ چرا که در کشورمان کمپ‌سایت نداریم ولی این همه سفر اتفاق می‌افتد.

او بیان کرد: ما امیدواریم مسؤولان به این دید برسند که کمپر صنعت قوی است و می‌تواند آورده اقتصادی داشته باشد و گردشگر بیاورد و علاقمندیم شرکت‌های بزرگ از این کمپرها حمایت کنند.

داوری‌فر در ادامه با اشاره به افزایش تعداد کمپرها به ویژه از زمان آغاز همه‌گیری کرونا و تغییراتی در شیوه زندگی و کار، افزود: این سوال مطرح می‌شود چرا با وجود افزایش تعداد کمپرها، چالش‌های ما را برطرف نمی‌کنند و ما مدام نگران برخورد پلیس در جاده‌ها هستیم و به جای این‌که سیستم از این ظرفیت استفاده و به اشتغالزایی آن توجه کند، هیچ کمکی نمی‌کند.

گل‌بنفش ادامه داد: ما برای رفع این مشکلات، برای اولین بار کارت عضویت برای کمپرها طراحی کرده‌ایم که با توجه به نیاز اصلی ما برای تعویض پلاک و تغییر کاربری، امیدواریم کانون جهانگردی و اتومبیلرانی در جلساتی که با پلیس راهور دارد آن را به تایید برساند، این به عنوان راه حل موقت درنظر گرفته شده است.

مسؤول کلوپ کمپر و کاروانینگ کانون جهانگردی و اتومبیلرانی گفت: با توجه به مشکلاتی که در تردد داریم، ترجیح می‌دهیم گروهی سفر کنیم و برای سفرهایمان از کانون جهانگردی و اتومبیلرانی مجوز می‌گیریم ولی پیش آمده که مجوز هم گرفتیم، ولی در پلیس راه همه ماشین‌ها را به بهانه نداشتن «کارت سلامت» متوقف کرده است. درست است که راننده کامیون باید کارت سلامت داشته باشد، ولی مگر ما راننده کامیون هستیم!؟

او اضافه کرد: اگر این ماشین‌ها بعد از سفر گروهی بخواهند مسیر را به تنهایی و انفرادی ادامه دهند، احتمال دارد با سد پلیس مواجه شوند. پیشنهاد ما این است که پلاک ویژه‌ای برای کمپرها طراحی شود و یا کارت عضویتمان را پلیس تایید کند.

داوری‌فر در سرانجام این گفت‌وگو، به علاقمندان این سبک از سفر و زندگی پیشنهاد کرد: اول از همه با هر وسیله‌ای که دارند سفر کنند، کسی که می‌تواند بالای سه ماه در سال سفر کند، سراغ کمپر و این سبک از زندگی بیاید.

گل‌بنفش نیز گفت: اولین کار این است که ماشینی را متناسب با نیاز تهیه کنند. نوع سفر مشخص باشد، خارج از جاده است یا شهرگردی می‌کنند، با درنظر گرفتن این شاخص‌ها کمپر تهیه کنند. خوشبختانه خیلی‌ها الان کار تجهیز کمپر انجام می‌دهند و متناسب با قیمت شما، ماشین را تجهیز می‌کنند. بعد از این‌که ماشین را تهیه کردند با ۱۵۰ میلیون تومان هم می‌توانند ماشین خود را تجهیز کنند.

مسؤول کلوپ کمپر و کاروانینگ کانون جهانگردی و اتومبیلرانی اظهار کرد: با قیمت یک پرشیا می‌توان کمپر خرید. البته کمپری هم داریم که چند میلیارد تومان می‌ارزد و تجهیزات داخل آن هم چند میلیارد تومان قیمت دارد. هزینه کمپر خیلی به تجهیزات آن بستگی دارد.

معاون صنایع دستی وزارت میراث فرهنگی:

تکنولوژی به صنایع بومی و هنرهای اصیل وابسته است

گروه گردشگری- معاون صنایع دستی و هنرهای سنتی وزارت میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری گفت: جهان تکنولوژی مدیون صنایع دستی است و تکنولوژی به صنایع بومی و هنرهای اصیل که ریشه در فرهنگ و هنر ما دارند وابسته است.

مریم جلالی دهکردی، در آیین گشایش دبیرخانه شهر ملی نساجی سنتی در کاشان اظهار کرد: توسعه نوین در دنیا و پیشرفت کشورها به صنایع دستی به دلیل حفظ اقلیم گره خورده است و محیط زیست ما مدیون فعالان عرصه صنایع دستی است.

وی افزود: به‌عنوان یک پژوهشگر توسعه فکر می‌کنم که راهی برای جهان نیست جز اینکه فرهنگ و هنر را زنده نگه دارد و تمام نمادها و نشانه‌ها مانند ثبت شهرهای ملی و جهانی احترام به کسانی است که این هنرها را بدون هیاهو زنده نگه داشته‌اند.

معاون صنایع‌دستی و هنرهای سنتی وزارت میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، تصریح کرد: همبستگی و گفتگوی جهانی به واسطه هنر شکل می‌گیرد و مطمئنم تمام هنرها درک خواهد شد و راه گفت‌وگو و مفاهمه برای مردم باز می‌شود چون پنج حس انسان را درگیر می‌کند.

وی تأکید کرد: شهروندی که در کاشان قدم می‌زند، هم‌زمان هم می‌بیند، هم می‌شنود، هم استشمام می‌کند و هم لمس می‌کند و هم می‌چشد و این خاطره فراموش نشدنی است که می‌توان ساعت‌ها درباره‌اش حرف زد و مطلب نوشت.

جلالی دهکردی، گفت: در کاشان، در حال گذراندن روزگار شیرینی هستیم. زمان و مکان دست به دست هم دادند تا اتفاق نیکویی را رقم بزنیم تا ادای دین کنیم به مادران سرزمینمان که در اتاق خانه‌ها عشق بافته‌اند. مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی استان اصفهان نیز، گفت: شما دستبافته و نساجی‌های زیبای کاشان را دیدید، اما این‌ها فقط دست بافته نیست، بلکه عشق و موسیقی و هنر هشت هزار ساله مردمان یکتاپرست منطقه کاشان است.

علیرضا ایزدی افزود: مردم خداپرست منطقه فرهنگی کاشان، تار و پود دست بافته‌هایشان از وجودشان است و آنچه را که می‌بافند با تمام وجودشان حس می‌کنند و این حس را به مخاطب خود منتقل می‌کنند.

وی تأکید کرد: مردم منطقه فرهنگی کاشان در تاریخ بشر، دست بافته‌های خود را با عشق به تمام بشریت تقدیم کرده‌اند و این هنر مطمئناً ماندگار خواهد ماند.

در سفر گروه ارزیاب‌های جهانی صنایع دستی یونسکو برای بررسی شاخص‌های صنعت نساجی کاشان برای معرفی شهر جهانی نساجی سنتی، با حضور معاون صنایع‌دستی و هنرهای سنتی وزارت میراث فرهنگی و مسئولان استان اصفهان و شهرستان کاشان، دبیرخانه شهر ملی نساجی سنتی در خانه تاریخی باکوچی کاشان گشایش یافت و محمد شریف زارعی، فرماندار کاشان به مدت دو سال به عنوان دبیر شهر کاشان، شهر ملی نساجی سنتی منصوب شد.

رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی خراسان رضوی مطرح کرد:

برهم خوردن توازن بازار عرضه و تقاضای صنعت هوایی

گروه گردشگری- رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی خراسان رضوی گفت: کاهش ارزش پول ملی بازار عرضه و تقاضای صنعت حمل‌ونقل هوایی را از توازن ابتدایی خود خارج کرده است.

سعید ولی‌زاده در خصوص کمبود بلیت هواپیما و عدم توازن در بازار اظهار کرد: متاسفانه مدتی است که به دلایل مختلف از جمله کاهش ارزش پول ملی و افزایش نرخ ارزهای خارجی که باعث بالا رفتن هزینه‌های اداره شرکت‌های هواپیمایی شده و بازار عرضه و تقاضای صنعت حمل‌ونقل هوایی را از توازن ابتدایی خود خارج کرده است.

کاهش عرضه بلیت هواپیما موجب افزایش بی‌رویه نرخ‌ها شده است

وی افزود: البته کاهش عرضه بلیت موجب افزایش بی‌رویه نرخ‌ها شده و این موضوع نیز کاهش ناوگان آماده به کار را در پی داشته است. در نتیجه کاهش عرضه بلیت هواپیما روی کلیه مسیرها تاثیر داشته است که مشهد نیز از این موضوع مستثنی نیست.

رئیس انجمن صنفی دفاتر خدمات مسافرتی خراسان رضوی تصریح کرد: از آنجایی که تقاضا برای سفر به مشهد به دلیل وجود بارگاه امام رضا(ع) بیشتر است، این امر موجب افزایش نرخ بلیت هواپیما در ایام پیک به ویژه در مسیرهای خارجی شده و نرخ‌ها به صورت بی‌رویه در نوسان است.

بخشنامه‌ای مبنی بر کاهش تعداد پروازها به دفاتر خدمات مسافرتی ابلاغ نشده است

ولی‌زاده در خصوص تعداد بلیت‌های به فروش رسیده برای سفرهای نوروزی ۱۴۰۲ به مشهد عنوان کرد: مرجع ارائه آمار شرکت‌های هواپیمایی است. همچنین تا این لحظه هیچ بخشنامه‌ای مبنی بر کاهش خدمات و تعداد پروازها به دفاتر خدمات مسافرتی ابلاغ نشده است.

وی در مورد فروش بلیت سفر به مشهد برخی از ایرلاین‌ها همراه با هتل خاطرنشان کرد: برخی از شرکت‌های هواپیمایی از طریق دفاتر مسافرتی اقدام به برنامه‌ریزی سفر در قالب تور می‌کنند که براساس آن بلیت به همراه رزرو هتل به مسافران عرضه می‌شود که چنین موضوعی عمومیت ندارد.