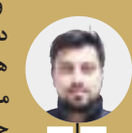
زیارت آسان و ارزان؛ مطالبه ملی

کارگروه ملی زیارت در حالی امروز با حضور معاون اول رئیس جمهور در مشهد برگزار می شود که هنوز بسیاری از مصوبات قبلی تعیین تکلیف نشده است

گزارش روز



بنیامین یوسف‌زاده
خبرنگار

امروز نخستین جلسه کارگروه ملی زیارت در دولت چهاردهم در حالی با حضور معاون اول رئیس جمهور در مشهد برگزار می شود، که وضعیت مصوبات قبلی این کارگروه در پانزده سال گذشته، از زمان تأسیس آن، همچنان در هاله ای از ابهام قرار دارد. کارگروه مولود ۸۸/۸/۸ دست‌کم در یک دهه اخیر حاشیه ها و بالاوپایین شدن های زیادی به خود دیده است، اما شاید بتوان مهم ترین جلسه آن را مربوط به هفدهم دی سال ۱۴۰۰ با حضور آیت ا... سیدابراهیم رئیسی، رئیس جمهور فقید، در تالار ولایت حرم مطهر رضوی دانست که پس از دو سال وقفه، نخستین بار مصوبات هفده‌گانه متنوعی را از سرگذراند که با وجود آرمان‌گرایانه بودن برخی بندهایش، در صورت اجرای برخی از آن ها، می شد یک بار برای همیشه حاشیه های پیرامون این مجموعه را از میان برداشت. رئیس دولت سیزدهم با حضور یک باره خود در کارگروه ملی زیارت و پیشنهاد تبدیل این کارگروه به «شورای ملی زیارت» (که البته هیچ‌گاه محقق نشد)، وجاهتی منحصربه فرد را به این ساختار بخشید و در ادامه مدیریت آن را به معاون اول رئیس جمهور سپرد و شاید همین تصمیم بود که اقدامات و برنامه های این مجموعه را صرفا به تصمیم‌گیری و تصمیم سازی برای مناسبت های خاص شهر مشهد همچون دهه آخر صفر، دهه کرامت و نوروز خلاصه کرد. اجرای طرح سرشماری و آمار زائر و زیارت به صورت رسمی و مستمر توسط مرکز آمار کشور، توجه به تقویت ناوگان حمل ونقل درون شهری و برون شهری در حوزه ریلی، هوایی و جاده ای، فعال شدن سازمان حج و زیارت با استفاده از ظرفیت دفاتر زیارتی سراسر کشور در امر سازمان دهی و خدمت به زائران امام رضا(ع) به ویژه زائران خارجی، اجرای طرح شکرانه (که برای سال های ۱۴۰۱ و ۱۴۰۲ در نظر گرفته شده بود) برای حمایت از زیارت مردم به ویژه خانواده ها، جوانان، دانشجویان، دانش‌آموزان و گروه های زیارتی باکلیدواژه «زیارت آسان» و همچنین ایجاد تخفیف در زمینه حمل ونقل، اقامت و تغذیه پشتیبانی از محل بودجه خانواده و جمعیت در زمره مصوبات آن جلسه بود که همچنان سؤالات زیادی در اذهان خبرنگاران و افکار عمومی درباره روند پیگیری و اجرای آن وجود دارد؛ مصوباتی که بی شک بسیاری از مسائل ریز و کلان شهر مشهد همچون بحران آب و آسیب های اجتماعی راکه مستقیم و غیرمستقیم با مسئله زیارت در ارتباط هستند، از قلم انداخته است و شاید بتوان با تغییر نگرش به کارکرد این کارگروه، بسیاری از این مشکلات را حل و فصل کرد. این گزارش به نوعی نامه ای برای یادآوری بایدها و نبایدها درباره کارگروه ملی زیارت به محمدرضا عارف، معاون اول رئیس جمهور، است که امروز در قامت نماینده ویژه رئیس کابینه چهاردهم می تواند آن را به گوش بالاترین مقام اجرایی کشور برساند.

سرمایه گذاری برای زیارت

رهبر معظم انقلاب با نام‌گذاری امسال به نام «سرمایه‌گذاری برای تولید»، به نوعی تأکید ویژه ای بر لزوم توجه دولتمردان به موضوع سرمایه‌گذاری در بخش های مختلف هم داشتند و برپایه همین منویات باید راه سرمایه‌گذاران حوزه زیارت نیز هموارتر شود. همان طور که گفته شد، بخش خصوصی مستعدی در حوزه گردشگری زیارت در استان و شهر مشهد وجود دارد که با کمی انعطاف دولتی و اعطای امتیازات ویژه، تعدادشان بسیار بیشتر از مقدار کنونی خواهد شد. این ظرفیت های فراوان زیارت است که سبب ساز فعالیت بیش از ۵۰ درصد واحدهای اقامتی کشور در شهر مشهد شده و همین ظرفیت نشان دهنده فرصت های متعدد دیگر است که می تواند با سیاست‌گذاری درست به فعلیت برسد. از سوی دیگر، آمار شایان توجه فرصت های شغلی ایجاد شده در بستر گردشگری زیارت و افزایش مجموعه های خصوصی فعال در این حوزه در سال های گذشته حکایت از آن دارد که سرمایه‌گذاری در حوزه های گوناگون زیارت در شهر مشهد اشباع نشده است و هنوز جای زیادی برای کار دارد. این سرمایه‌گذاری فقط به حوزه اسکان و مراکز تفریحی که پیرامون موضوع زیارت ایجاد می شود، خلاصه نمی شود و می تواند حتی در تسهیل حمل ونقل زائران و برگزاری تورهای مبدأ به مبدأ نیز نقش آفرین باشد. البته ناگفته نماند بخش اعظمی از سرمایه‌گذاری های صورت‌گرفته در شهر مشهد که به نام زیارت انجام شده است، فاصله زیادی با سطح معیشتی زائران کم درآمد و آسیب پذیر دارد و دولت باید برای توازن بخشیدن به موضوع، راهکارهای سرمایه‌گذاری مناسبی را تهیه و تدوین کند.

اسکان ارزان

آن طور که یوسف بیدخوری، معاون گردشگری اداره‌کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی خراسان رضوی، گفته است، ۷۳ درصد از زائران امام رضا(ع) در ایام نوروز ۱۴۰۴ در واحدهای موقت اسکان داشتند و این یعنی استقبال زائران از این واحدها به دلیل هزینه های کمتر و حتی رایگان بودنشان بوده است. به گفته او، مهمان سراهای دولتی، بنیاد زائر امام رضا(ع)، زائرسرای آستان قدس رضوی، مدارس و آموزشگاه ها، مراکزی مانند سپاه و کمپ غدیر شهرداری مشهد از جمله واحدهای اسکان موقتی است که برای ایام نوروز در نظر گرفته شده بود. به معنای دیگر، به دلیل هزینه های زیاد فضاهای اقامتی، فقط ۲۷ درصد زائران شهر مشهد این توانایی را داشته اند که از فضاهای اقامتی مناسب همچون هتل ها و هتل آپارتمان های شهر استفاده کنند. همان گونه که در روایات آمده است، امام هشتم(ع) توجه زیادی به زائران و مهمانان خود و حفظ کرامت آن ها داشتند و کارگروه ملی زیارت نیز برای احیای این امر باید فکر عاجلی برای اسکان ارزان و البته با کیفیت زائران حضرتش بکند. می دانیم که به دلیل حجم زیاد سفر به شهر مشهد در ایام پیک، راهی جز اسکان شماری از زائران در فضاهای موقت همچون مدارس و سالن های ورزشی نیست، اما این هم روا نیست که فضای مناسبی در شهر خالی باشد و زائران به دلیل هزینه های هنگفت اسکان از کنار آن عبور کنند. بر اساس آمارها در این ایام حدود ۱۵ درصد واحدهای استان در حوزه اقامت رسمی خالی از زائر بوده اند. دولت می تواند در این زمینه با اعطای مشوق هایی به زائران و زائرپذیران مشهدی، تعادل بخشی رضایتمندانه ای را برای دو طرف ماجرا ایجاد کند.

«آزادراه» در بند اعتبار

آزادراه حرم تا حرم که مهرماه سال ۱۳۸۹ کلنگش بر زمین خورد تا حلقه وصل حرم مطهر امام رضا(ع) در مشهد و حرم مطهر حضرت معصومه(س) در قم باشد، در دولت های دهم، یازدهم، دوازدهم و سیزدهم هم با بی مهری بود جه ای روبه رو شد و آورده این پروژه ملی برای شهر و دیار سلطان خراسان تاکنون فقط یک نام بوده است. خراسان رضوی با ۵ هزار و ۲۰۰ کیلومتر راه آسفالته اصلی و فرعی، ۷ هزار و ۶۰۰ کیلومتر راه آسفالته روستایی و ۷ هزار و ۷۶۰ کیلومتر راه غیرآسفالته از نظر طول راه ها جایگاه دوم را در کشور دارد، اما سطح کمی و کیفی جاده های استان با ۱۱۹ هزار کیلومتر وسعت و با جمعیتی بیش از ۶ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر از یک سو و پذیرایی سالانه از ۳۰ میلیون زائر و مسافر از سوی دیگر حاکی از ضعفی است که این استان در حوزه زیرساخت های حمل و نقلی با آن دست و پنجه نرم می کند. میزان بهره‌مندی این استان از شبکه بزرگراهی و آزادراهی به نسبت سرانه کشوری و برخورداری برخی استان های کشور کمتر از انتظار است و همین موضوع آسیب های زیادی را در حوزه حمل و نقل برون شهری استان برجای گذاشته است. استان هایی همچون اصفهان، تهران و آذربایجان شرقی به ترتیب ۴۳۷، ۳۱۷ و ۲۷۵ کیلومتر شبکه آزادراهی دارند، درحالی که مجموع شبکه راه های استان خراسان رضوی فقط شامل ۱۱۳۹ کیلومتر بزرگراه و ۳۵ کیلومتر آزادراه (محور مشهد-باغچه) است که حتی اگر طول هفتادکیلومتری کنارگذر شمالی مشهد را هم به عنوان آزادراه به آن اضافه کنیم، با حجم زیاد سفرهایی که با هدف پابوسی امام هشتم(ع) به ویژه در ایام پیک انجام می شود، به هیچ وجه همخوانی ندارد و این استان را در ردیف یازدهم استان های دارای آزادراه قرار می دهد. همین زیرساخت ضعیف در مقاطع مختلف سال سبب بروز حوادث ناگواری به ویژه در محورهای منتهی به شهر مشهد می شود و شاید اگر سال ها پیش پیگیری اجرای پروژه های زیربنایی در حوزه حمل و نقل جاده ای همچون کلان پروژه «آزادراه حرم تا حرم» جدی گرفته می شد، راه های خراسان رضوی وضعیت بهتری در زمینه امنیت سفر داشت. وزیر راه و شهرسازی در سفری که در نخستین روزهای سال جدید به مشهد داشت، وعده هایی درباره احیای این مسیر مهم و اجرای آن داده است، اما فشار کارگروه ملی زیارت شاید بتواند تسهیلگر تحقق این‌گونه وعده ها باشد که در سال های اخیر کم هم نبوده اند.

قطار سریع السیر در مسیر کندرو

نمی شود اسم پروژه بزرگی چون «آزادراه حرم تا حرم» به میان بیاید و حرفی از کلان پروژه «قطار سریع السیر مشهد-تهران» نزد؛ پروژه ای که دو بار در دو دولت کلنگ زنی شد و دو بار نامش تغییر کرد، اما در چهارده سال گذشته قدم از قدم برنداشت. همین دیروز هم استاندار خراسان رضوی با تأکید دوباره بر لزوم اجرای این پروژه گفت که قطار مشهد به تهران باید به قطاربرقی و سریع السیر تبدیل شود تا بتوانیم سفرهای بین این دو شهر را برای زائران و مسافران تسهیل کنیم. پروژه قطار سریع السیر مشهد-تهران، به عنوان یکی از طرح های ملی، نه تنها می تواند زمان سفر را به طور درخور توجهی کاهش دهد، بلکه با افزایش ظرفیت ناوگان ریلی، تسهیلات بیشتری برای سفرهای بین این دو شهر فراهم می کند. نیاز روزافزون به تسهیل سفر زائران و کاهش هزینه های حمل ونقل، توجه به این طرح را به ضرورت تبدیل کرده است. با این حال، این پروژه هنوز در شورای اقتصاد کشور به عنوان پروژه اولویت دار تصویب نشده است. مهم‌ترین مشکل سر راه این پروژه که در زمره طرح های عمرانی بزرگ استان و حتی کشور به حساب می آید، مانند بسیاری از طرح های ریز و درشت دیگر اعتبار است. در سال های گذشته پای خیلی از سرمایه‌گذاران دولتی و خصوصی و حتی فاینانس های خارجی برای این طرح به میان آمد، اما همچنان در قالب حرف و حدیث باقی ماند. معاون اجرایی رئیس جمهور وقت در بهمن سال ۱۴۰۲ از نیاز ۲۰ میلیارد دلاری این پروژه (البته با احتساب مسیر تهران- اصفهان) خبر داد که قرار بود از محل صندوق توسعه ملی و تهاتر نفت تأمین شود. آقای عارف! لطفا کارگروه ملی زیارت را واسطه قرار دهید و دست این کلان پروژه بلاتکلیف را تا رهسپاری به شورای اقتصاد کشور بگیرید تا شاید این طرح از خواب زمستانی بیدار شود.

عطش مشهد و آبی که نیست

از بحران آب مشهد هرچه بگوییم کم است. فصل آبی جدید چنگی به دل نمی زند و سدهای تأمین آب زائران و مجاوران امام هشتم(ع) هم رمق چندانی برای سقایی از مهمانان تابستانی حضرت ندارند. همسایه شرقی برای حقابه هریرود کم لطفی می‌کند و حتی نیم نگاهی به تأمین آب خیل عظیم مهمانانی که به این سوی مرز فرستاده است هم ندارد. چاه ها هر روز عمیق تر و شورتر می شوند و جیره بندی آب بیش از پیش بر پیکره بزرگ ترین شهر زیارتی ایران سایه انداخته است. شاید در ظاهر مأموریتی برای کارگروه ملی زیارت در راستای تأمین آب شهر امام رضا(ع) متصور نباشد، اما همه می دانیم که این موضوع تا چه حد بر زیارت و ماندگاری زائران تأثیر مستقیم می‌گذارد. گویا چاره ای جز انتقال خطی آب به مشهد از دوردست ها نداریم و اگر چاره این است، چه جای تعلل؟ مشهد در تابستان امسال بیش از ۴ هزار لیتربرثانیه تشنگی را باید تحمل کند که بدون تمهیدات لازم برای انجام پروژه های اضطراری تأمین آب، این ناترازی بحران آفرین خواهد شد.

آقای معاون اول! با این پیش فرض لطفا دامنه اعضای کارگروه زیارت را با بازی گرفتن از وزیران مرتبط و بازیگران تأثیرگذار در حل این مشکل، گسترده تر کنید تا شاید بتوان این تابستان را نیز کج دار و مریز طی کنیم. البته حرف های زیاد دیگری همچون ناترازی برق و گاز شهر زیارت و همچنین معضل حاشیه شهر و بافت فرسوده شهر مشهد داریم که متأسفانه به دلیل محدودیت از آن عبور می‌کنیم. امید است کارگروه زیارت در دولت جدید مؤثرتر از همیشه مشکلات مسیر زیارت را برطرف کند.

بودجه و ما ادراک بودجه!

آقای عارف، بگذارید حرف آخر را همین اول بزنیم. بودجه، مهم ترین بخش کارگروه ملی زیارت است. به قول معروف «بی مایه فطیر است!» لطفا یا با دست پر به این کارزار بیایید یا عطای این‌گونه محفل ها را یک بار برای همیشه به لقایش ببخشید. کارگروه پرطمطراقی مثل زیارت باید اعتباری پرزرق وبرق هم داشته باشد و در غیر این صورت تعطیلی آن بسیار نیکوتر از زنده بودن یک شیر بی یال و دم و اشکم است. لطفا نسبت زیارت و سازمان برنامه و بودجه را مشخص کنید. لطفا مشخص کنید که مبنای نظام بودجه ریزی برای زائر و زیارت چیست و چگونه می توان فقط با ۴۰۰ میلیارد تومان (درصورت تحقق)، انبوه مشکلات در مسیر زیارت و زائران مشهدی را آن هم با شریک کردن چند شهر زیارتی دیگر بر سر این سفره حل کرد. روند اختصاص چنین اعداد و ارقامی به موضوع زیارت همانند بودجه ریزی بسیاری از طرح های عمرانی و اجرایی، این فرض را تقویت می‌کند که دولت فقط برای خالی نماندن عریضه، ثمن بخسی را در ردیف بودجه سالانه کشور قرار می دهد. در غیر این صورت، این‌گونه بذل و بخشش هیچ تناسبی با نیازهای بی شمار این حوزه ندارد. وضعیت اقتصادی کشور بر هیچ‌کس پوشیده نیست، اما می توان با مدیریت بخش زیارت و بازی دادن بخش خصوصی، بخش اعظمی از نارسایی های بودجه ای و اعتباری این حوزه را برطرف کرد. لطفا اگر بضاعت دولت برای تسهیل زیارت را بیش از این اعداد و ارقام نمی داند، دست بخش خصوصی را برای ورود به این عرصه و به تبع آن افزایش غیرمستقیم اعتبارات به‌گردونه زائر و زیارت بازکنید.

بلیت های مسیر زیارت، هم گران هم کمیاب

افزایش عجیب و غریب نرخ بلیت هواپیما و قطار به واسطه افزایش نرخ تورم از یک سو و سوداگری برخی شرکت های مسافرتی و هواپیمایی در دست‌کم چهار سال گذشته باعث شده تا مسیر زیارت امام رضا(ع) که روزگاری به مسیر «حج فقرا» مشهور بوده است، حالا به مسیری گران وگاهی لاکچری تبدیل شود. تا همین چند سال پیش زائران مشهدی با چند کلیک ساده در پیشخوان های فروش بلیت قطار و هواپیما به انبوهی از پیشنهادهای حمل ونقل ریلی و هوایی با قیمت های مناسب دسترسی پیدا می کردند، اما در سال های اخیر این دسترسی به شکل ملموسی کاهش داشته و به جای آن دست بسیاری از شرکت های مسافرتی برای خرید زودهنگام این بلیت ها باز شده است؛ موضوعی که سبب سازایجاد بازار سیاه فروش بلیت حمل ونقل زائران در ایام پیک می شود وکسی هم پاسخگوی آن نیست. این افزایش سرسام آور قیمت حمل ونقل، تأثیرش را در کاهش سفرهای زائرانی که دل درگرو عشق این دیار دارند، به خوبی نشان می دهد؛ موضوعی که حتی دامن‌گیر حمل ونقل اتوبوسی این مسیر هم شده است و در مقاطع پیک، زائران را با چالش های زیادی روبه رو می‌کند. این گرانی وکمبود که در برخی روزهای سال به ناترازی در عرضه و تقاضا هم تبدیل می شود، با ذات شعار «زیارت آسان» که اولویت مهم کارگروه ملی زیارت است، مغایرت دارد. اگر برای زیارت بودجه کافی نمی‌گذارید، تیغ نظارت های دولتی را روی سوداگران این‌گونه بازارها که هم کام زائران و هم مجاوران رضوی را تلخ می‌کنند، تیزتر کنید. کارگروه زیارت می تواند با الزام دستگاه های مرتبط برای افزایش نظارت ها، ایجاد سازوکاری بازدارنده برای مهار گران فروشی و تعادل بخشی در تنظیم ناوگان مورد نیاز، زیارت را برای زائران امام هشتم(ع) تسهیل کند.

نگاهی به تاریخ برگزاری برخی جلسات کارگروه ملی زیارت

- ۸ آبان ۱۳۸۸ — شکل‌گیری کارگروه ملی زیارت
- شهریور ۱۳۸۹ — برگزاری نشست کارگروه
- ۱۳ دی ۱۳۸۹ — نشست کارگروه در تهران
- ۷ آذر ۱۳۹۰ — نشست کارگروه در مشهد
- ۲۴ آذر ۱۳۹۱ — نشست کارگروه در مشهد
- ۱۴ دی ۱۳۹۵ — نشست کارگروه در مشهد
- ۲ مرداد ۱۳۹۶ — نشست کارگروه در مشهد
- ۱۴ آذر ۱۳۹۸ — نشست کارگروه در مشهد
- ۱۷ دی ۱۴۰۰ — نشست کارگروه در مشهد
- ۲۴ شهریور ۱۴۰۱ — نشست کارگروه در مشهد
- ۸ اسفند ۱۴۰۱ — نشست کارگروه در تهران
- ۹ شهریور ۱۴۰۲ — نشست کارگروه در تهران

عکس: محمدحسن صلواتی | شهرآرا