

چرا حوزه گردشگری؟

برای برخی همکاران و دانشجویان سوال بود که چرا بنده در چند سال اخیر مطالبی را در حوزه گردشگری دریایی می‌نویسم در حالی که حوزه تخصصی اینجانب، مهندسی دریایی و طراحی کشتی است؟ در این یادداشت سعی می‌کنم مطالبی در این زمینه به عرض برسانم.

یکی از آرزوهای قدیمی ما این بوده است که مناطق محروم ساحلی (بخصوص مناطق ساحلی جنوب و سواحل مکران) ما همانند بسیاری از کشورهای مدرن و پیشرفته باشد. با توجه به حوزه تخصصی خود خیلی امیدوارم بودم که صنعت کشتی‌سازی بخصوص در حوزه ساخت کشتی‌های بزرگ و اقیانوس پیما بتواند تحول اساسی و اشتغال فراگیر در مناطق ساحلی ایجاد کند ولی با تمام عشقی که به این رشته و این حرفه داشته و دارم و خواهم داشت، پس از ۱۰ سال فعالیت فهمیدم که «این مورچه که ما عاشقش شدیم، مورچه نیست برگه چای خشک است!». در جذابیت‌های رشته مهندسی دریایی هیچ تردیدی نیست و این رشته هم مانند بسیاری از رشته‌های مهندسی دیگر نمی‌تواند تحول اساسی در کشور ایجاد کند. علت این امر را بطور مبسوط در فیلمی با عنوان «چرا ایران کشتی‌ساز نمی‌شود؟» تهیه و منتشر کردم:

<http://www.imarine.ir/ship-building/> یا <http://kashti.ir/files/VIDEO/shipbuildingiran.mp4>

از طرف دیگر در سفرهایی که به آلمان، فرانسه، سوئیس، اوکراین، ترکیه، روسیه و چین و ... داشتم از مراکز گردشگری آنها بازدید می‌کردم. همیشه برایم جای سوال و حسرت بود که چرا سواحل ما اینقدر باید چهره فقیرانه و محروم و کثیف و درهم و برهم و غیرجذاب داشته باشند (حتی شهرهای ساحلی پردرآمد شمالی ما)، ولی در کشورهای دیگر، جذاب‌ترین و توریستی‌ترین شهرها، شهرهای ساحلی باشند. با کمی دقت متوجه شدم که در همه شهرهای ساحلی و غیرساحلی آنها، یک سازه مدرن، عظیم، منحصربفرد و جذاب مهندسی به عنوان نماد شهری ساخته شده و در اطراف آن چندین هکتار زمین با هدف گردشگری و تفریحی فراهم شده است. همه ساکنین شهر و مسافران ورودی از سایر شهرها و مسافران خارجی برای گذراندن اوقات فراقت خود دقیقاً می‌دانند که باید خود را به کنار «نماد شهری» برسانند چراکه انبوهی از امکانات گردشگری در انتظار آنهاست. خود نماد شهری و فضاهای داخلی آنها نیز آماده بازدید مراجعه کنندگان است. دست آخر هم با گرفتن چندین عکس یادگاری از نماد شهری و انتشار آن در فضای مجازی دقیقاً معلوم می‌کنند که در کدام کشور و کدام شهر بوده اند. یک سوال جدی و همیشگی که هیچوقت جوابی برای آن پیدا نکردم اینست که چرا هیچکدام از شهرهای ساحلی ما، حتی شهرهای پردرآمد شمالی هیچگونه نماد شهری مدرن و جذاب و جدیدی ندارند؟ چرا تفکر مهندسی در حوزه گردشگری وجود ندارد؟ چگونه ممکن است بدون تفکر مدیریتی مدرن و مهندسی، بتوان گردشگری و اشتغالزایی در سواحل مکران را نهادینه کرد و ۵-۸ میلیون نفر در آن سواحل ساکن کرد؟ با تعدادی

از مدیران حوزه گردشگری صحبت کردم ولی دیدم این «زبان بسته‌ها» اصلاً از چنین چیزی بطور کلی اطلاعی ندارند و اصلاً در این وادی نیستند. مدیران پُکیده و ترکیده‌ای که معلوم نیست از قوطی کدام عطاری پیدا شده و در جایگاه مدیریت گردشگری نشاندۀ شده‌اند. نمونه‌ای از ملاقات با یکی از این خلائق عجیب را در یادداشت ۴۷ با عنوان «وزغ سبز استوایی؛ خسته، متعجب و درمانده!» ذکر کردم که یکی است از دهها ملاقات من. ولی علیرغم مایوس کننده بودن ملاقاتها، دلسرد نشدم چراکه میدیدم بعضی از اینها تقصیری ندارند و واقعا نمی‌فهمند که قضیه چیست و از چه چیزی صحبت می‌کنیم. اصولاً سطح فکر و دیدگاهشان همینقدر هست و اینطور بار آمده‌اند. این بود که دست به کار شدم و به کمک برخی دوستان در انجمن مهندسی دریایی، مجلات دریایی و مجلات گردشگری و به کمک سایت خودم و فضای مجازی، مطالبی را تولید و منتشر کردم. امید من این است که جوانان و دانشجویانی که این مطالب را می‌خوانند، ذهنشان روشن‌تر از نسل قبلی بشود و با تفکرات مهندسی رشد کنند که شاید اگر زمانی دوران این قشر مدیران پیر و کند ذهن و قدیمی و «سخت فهم» بالاخره به پایان رسید، این جوانان بتوانند حرکات جدیدی را ایجاد کنند. به قول معروف، اگر امیدی به نسل گذشته و این نسل نیست، حداقل برای نسل بعدی سرمایه‌گذاری کنیم. یکی از مطالبی که تولید کردم در قالب دو فیلم با عنوان «نقش نمادهای شهری در جذب گردشگر دریایی» بود:

<https://www.aparat.com/v/ETe52>

و

<https://www.aparat.com/v/l6wcr>

بدبختی مضاعف اینجاست که وقتی با برخی مهندسین جوان و همکاران دانشگاهی هم صحبت می‌کنم می‌گویند اینجور کارها در قواره و اندازه ایران نیست!! یا پول هدر دادن است! یا بودجه ایران به این کارها نمی‌رسد!! ... وقتی طبقه جوان و تحصیلکرده ما اینقدر دچار فقر فکری است یعنی خیلی کار سختی در پیش داریم. خیلی باید روی فکرهای بخصوص سطح فکر قشر جوان کار کرد. من همیشه گفته‌ام آنچه باعث هدر رفتن منابع کشور ما می‌شود «فکرهای کوچک و دل‌های ترسان» است نه چیز دیگری. وقتی کشورهای کوچکی مانند آذربایجان، کویت، قطر، امارات و ... در این زمینه‌ها موفق عمل کرده‌اند چرا ایران نتواند؟! نمادهای شهری‌ای مانند برج خلیفه دبی (به ارتفاع ۸۲۸ متر و به عنوان بلندترین سازه ساخته شده به دست بشر در روی کره زمین)، برج العرب دوبی (به ارتفاع ۳۲۱ متر)، برج‌های سه گانه کویت (به ارتفاع ۱۸۷ متر)، ساختمان موزه ملی قطر، ساختمان موزه هنرهای اسلامی قطر، برج‌های سه قلو شعله آذربایجان (به ارتفاع ۱۹۰ متر)، ساختمان خارق العاده حیدر علی اف آذربایجان، پل صلح گرجستان، برج الفبا گرجستان (به ارتفاع ۱۳۰ متر)، مجسمه فلزی علی و نینو گرجستان و دهها سازه فاخر مهندسی دیگر که در کشورهای اطراف ایران ساخته شده‌اند و امروزه به عنوان مقاصد گردشگری دنیا هستند. طراحی و ساخت یک سازه مهندسی جذاب و منحصر بفرد به ارتفاع ۸۰ متر به بودجه‌ای ۱۰۰-۱۵۰ میلیارد تومانی نیاز دارد که اگر کار طراحی و ساخت، ۵ سال بطول بینجامد یعنی بطور متوسط در هر سال به ۲۰-۳۰ میلیارد تومان بودجه نیاز است. این مبلغ در مقایسه با بودجه‌های عمرانی سالیانه کنونی شهرهای ساحلی جنوبی بسیار ناچیز است مثلاً در سال ۹۸ بودجه عمرانی استان هرمزگان یک هزار میلیارد تومان و بودجه عمرانی استان سیستان و بلوچستان نیز ۱۲۰۰ هزار میلیارد تومان بوده است. بنابراین کمبود بودجه نمیتواند بهانه مناسبی برای این غفلت تاریخی باشد بلکه مشکل اصلی در «فکرهای کوچک و دل‌های ترسان مدیریتی» است که تفکر،

جرات و جسارت اجرا کردن کارهای بزرگ مهندسی را ندارند. هم اکنون شهرهای ساحلی جنوب ایران سهم ناچیزی از سید گردشگری داخلی دارند چراکه اصولاً سفر به شهرهای ساحلی جنوبی در برنامه سفر خانواده‌های ایرانی وجود ندارد. ساخت نمادهای مدرن شهری و مجموعه‌های گردشگری مدرن اطراف آن میتواند به مرور، خانواده‌های ایرانی را برای سفر به سواحل جنوبی بیشتر ترغیب کند. نکته قابل تأمل دیگر اینست که ایرانیها هرساله میلیاردها دلار صرف سفرهای خارجی خود میکنند (طبق منابع مختلف از ۷ الی ۳۰ میلیارد دلار) که اگر فقط ۱۰ درصد این مبالغ به سمت سواحل جنوبی جذب شود (با فرض ۷۰۰ میلیون دلار، یعنی ۹ هزار میلیارد تومان!)، تحولات بزرگی را رقم خواهد زد که البته برای این کار باید سرمایه‌گذاری هدفمند و درستی انجام داد و تفکرات مهندسی خارق‌العاده‌ای داشت. طبق نظر کارشناسان صنعت نفت و پتروشیمی، یک مگا پروژه‌ی پتروشیمی با ظرفیت سالانه یک میلیون و ۶۰۰ هزار تن، در نهایت بین ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ نفر را می‌تواند در محل پروژه و حداکثر ۱۰۰۰ نفر را در دفتر مرکزی و بخش اداری به خدمت بگیرد و حداقل ۹ هزار میلیارد تومان سرمایه‌نیاز دارد! ساخت یک مجتمع پتروشیمی نیز در بهترین حالت و بدون مشکلات خاص، بین ۳ تا ۴ سال طول می‌کشد. برای ایجاد هر یک شغل در صنایع مختلف بطور متوسط باید ۴۰۰ میلیون تومان هزینه کرد و البته برای صنایع سطح بالاتر مانند پتروشیمی، برای ایجاد هر شغل باید ۳ میلیارد تومان و برای صنایع فولاد ۱ میلیارد تومان هزینه کرد. حالا تصور می‌کنید برای ایجاد هر شغل در بخش گردشگری چقدر باید سرمایه‌گذاری کرد؟



سازه اتومیوم- نماد شهری بروکسل- بلژیک

این عدد برابر ۳۰-۱۰۰ میلیون تومان برای ایجاد هر شغل است و اینست معنی معجزه و جادوی گردشگری در اشتغالزایی. البته در بین شاخه‌های مختلف گردشگری، گردشگری دریایی بالاترین هزینه (و بالاتر از ارقام فوق) را دارد ولی بازهم اختلاف زیادی با صنایع دیگر دارد. گردشگری از نظر کسب در آمد نیز بعد از صنعت خودروسازی و نفت قرار دارد اما این دو صنعت مثل صنعت گردشگری در ایجاد اشتغال غیر مستقیم نقش ندارند. بدین ترتیب

با توجه بیشتر به گردشگری در شهرهای ساحلی میتوان تحول بزرگی را ایجاد کرد که از عهده هیچ صنعتی دیگری بر نمی‌آید.

باید یک تلاش متمرکز و هدفمند را اجرا نمود تا مدیران محلی استان‌های ساحلی ایران مجاب شوند که در آینده نه چندان دور، هر شهر ساحلی ایران (چه در شمال و چه در جنوب) یک سازه مهندسی خارق‌العاده را به عنوان نماد شهری خود و نمادی از دانش و خلاقیت و هنر ایرانی و به عنوان مرکزیت یک مجموعه گردشگری مدرن داشته باشند و همواره این سوال را مطرح و تکرار کرد که « چرا هیچیک از شهرهای ساحلی ایران دارای نماد شهری مدرن و فاخر نیستند؟ ».