



رئیس اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی شهرستان خور و بیابانک گفت: در مجموع زیرساخت‌های گردشگری خور و بیابانک وضعیت مناسبی دارد، اما جاده‌های منتهی به مناطق گردشگری دوطرفه بوده و کیفیت مناسبی ندارد. عباسعلی ابرجی در گفت‌وگو با ایسا تصریح کرد: شهرستان خور و بیابانک از نظر داشتن مکان‌های اقامتی با داشتن ۶۵ خانه بوم‌گردی، ۵ هتل و مهمانپذیر در استان اصفهان رتبه اول را دارد، اما باز هم به‌طور کامل جوابگوی اقامت تمام گردشگران نیست و این ظرفیت اقامتی جای افزایش دارد که نیازمند سرمایه‌گذاری بیشتر بخش خصوصی است.

وی خاطرنشان کرد: از ظرفیت‌های گردشگری کویری منطقه استفاده لازم شده است. دریاچه نمک، آبشار نمکی، رمل‌های ماسه‌بازی کویر مصر و روستای تاریخی ایراج از جمله جاذبه‌های طبیعی شهرستان خور و بیابانک است که سالانه ۱۰۰ هزار نفر گردشگر جذب می‌کنند. مهم‌ترین مشکل گردشگری شهرستان، کیفیت پایین جاده‌ها و دوبنده نبودن آن است که در این باره راه مکاتبات لازم انجام شده است.

کیفیت پایین جاده‌ها مهم‌ترین مشکل گردشگری خور و بیابانک است



جابه‌جایی آجرهای قلعه فلک الافلاک را کم داشتیم!

مدیر کل میراث فرهنگی لرستان: همه کارها اصولی پیش رفته مشکلی پیش نمی آید



می‌دهند، سپس آجر را سر جای خودش می‌گذارند، و بندکشی می‌کنند، قسمت‌هایی که هم از گذشته آسیب دیده، دوباره بندکشی مجدد و بازسازی می‌شود.

مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی لرستان ادامه داد: زیر نظر ناظر و مشاور، سیستم تأسیسات مکانیکی و برقی و همچنین زیر نظر ناظر مرمتی، کار انجام می‌شود. قاسمی تأکید کرد: فرآیند در این رابطه کارشناسی شده و قانونی است، هیچ مشکلی هم ندارد و هیچ خطا و خلایقی هم در آن نیست.

بنابر این گزارش، قلعه باستانی فلک‌الافلاک یکی از شاخص‌ترین آثار تاریخی ایران و جهان است، بنای عظیم آجری مربوط به دوره ساسانی که همچنان استوار بر روی تپه‌ای باستانی در مرکز شهر خرم‌آباد میزبان دوستداران میراث فرهنگی این مرز و بوم است. این بنای کم‌ظنیر به‌شماره ۸۸۳ در فهرست آثار ملی ایران به ثبت رسیده است.

از طراحی، سال گذشته و سال قبل از آن دو فصل از این کار را انجام دادیم، یک فصل هم الان شروع شده و درحال کار هستیم.

قاسمی افزود: الان کلیسی که در فضای مجازی درحال انتشار است فکر می‌کنم برای سال گذشته باشد، ما یک‌هفته است که کار فصل سوم سیستم الکترونیک موزه و حفاظت الکترونیک آن را شروع کرده‌ایم، خواه ناخواه وقتی ناچار هستند که از زیر کار یک‌سری کابل نسوز رد کنند، باید بخشی از آجرها سالم بیرون کشیده شود، اگر آسیب هم دید مشابه آن از آجرهای قدیمی استفاده کنند.

فرآیند کارشناسی و قانونی بوده است

وی بیسان داشت: این آجرها نیز مربوط به دوره ساسانی هستند، آن‌موقع که اصلاً آجر نبوده است. این قلعه در زمان قاجار با آجر روی خرابه‌ها و بدنه سنگ و ساروج قدیم، بازسازی شده است، این آجرها را آرام بیرون می‌کشند، کابل‌کشی را انجام

باید سیستم الکترونیک موزه را ایمن‌سازی می‌کردیم

وی عنوان کرد: وضعیت سیم‌کشی و کابل‌کشی در قلعه فلک‌الافلاک مانند تار عنکبوت است آنقدر که سیم و نوار از آنجا رد شده است، در این راستا به‌دلیل اینکه در قلعه یکی از غنی‌ترین گنجینه‌های غرب کشور را نگهداری می‌کنیم و از طرفی موزه نیز یکی از موزه‌های خوب و باارزش در غرب کشور است، باید سیستم الکترونیک موزه را ایمن‌سازی می‌کردیم، برای ایمن‌سازی هم باید از کابل‌های نسوز، سیم‌کشی، زیرکار و... استفاده می‌کردیم تا در معرض خطر نباشد، کسی آن را قطع نکند، اتصال ایجاد نکند و سیستم حفاظتی الکترونیک را به خطر نیندازد. مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی لرستان با تأکید بر اینکه ناچار بودیم که آنجا این کار را انجام دهیم، ادامه داد: در این راستا مشاور، بررسی، مطالعه و طراحی کرد، پس

مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی لرستان در واکنش به ویدئو منتشرشده در فضای مجازی، ماجرای کابل‌کشی قلعه فلک‌الافلاک و اصولی یا غیراصولی بودن این اقدام را تشریح کرد. اخیراً کلیسی از تخریب دیوارهای قلعه فلک‌الافلاک در فضای مجازی لرستان منتشر شد، موضوعی که موجب واکنش افکار عمومی و رسانه‌ها در این رابطه شد. در این راستا مدیرکل میراث فرهنگی لرستان توضیحاتی ارائه کرده که در زیر می‌خوانید.

سیدامین قاسمی در این رابطه در گفت‌وگو با خبرنگار مهر اظهار داشت: برای سیستم برقی‌رسانی قلعه فلک‌الافلاک و موزه آن از زمانی که ادیسون برق را اختراع کرد و وارد دنیا و به تبع آن وارد ایران، لرستان و سپس خرم‌آباد شد، به‌طور «روکار» جاهایی را سیم‌کشی و کابل‌کشی کرده‌اند و کسی هم اعتراضی در این رابطه نکرده است.



چرتکه

منظری بیان کرد: اگر قرار باشد مسافر ایرانی برای پرواز تهران-مشهد ۳۳ تا ۳۴ دلار (معادل یک میلیون تومان قیمت فعلی این پرواز) پرداخت کند و مسافر غیرایرانی ۱۵۰ دلار بدهد، به‌منظر می‌رسد وضعیت قابل‌کنترلی در آینده پیش نیاید؛ من مخالف فروش ارزی بلیت پروازهای داخلی به مسافران غیر ایرانی هستم اما روش اصلاح وضعیت کنونی نیست. مسافر غیرایرانی می‌تواند در این صنعت هوانوردی، اصلاح اقتصاد این صنعت است نه فروش دلاری بلیت. معاون اسبق هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری گفت: اخیراً مدیر یکی از آژانس‌های هواپیمایی می‌گفت یک ایرانی ۵ بلیت بیزینس کلاس پرواز ایتالیایی یک ایرانی خارجی را به قیمت هر بلیت ۲۶۰ میلیون تومان در کل ۱.۳ میلیارد تومان خریداری کرده است؛ این در حالی است که این بازار می‌توانست در اختیار همین یک میلیون تومان هزینه بلیت تهران-مشهد را از مسافران غیرایرانی به‌صورت دلاری بگیرد به‌جای آنکه ۱۰۰ تا ۱۵۰ دلار برای پروازهای داخلی از مسافران غیرایرانی اخذ کند. ولی ایرلاین‌ها می‌گویند با توجه به اینکه سوخت غیرایرانی به شرکت‌های هواپیمایی داده می‌شود، باید نرخ ۱۰۰ تا ۱۵۰ دلار از مسافران غیرایرانی بگیریم تا این پارانه به خارجی‌ها نرسد. وی گفت: این استدلال باطل است چون دلارهایی که از مسافران غیرایرانی اخذ می‌شود، در جیب شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی یا دولت نمی‌رود بلکه به ایرلاین می‌رسد؛ از سوی دیگر، ورود چنین پول‌هایی به ایرلاین‌ها مفیده‌زاست و شرکت‌های هواپیمایی امکان کنترل مسوارات احتمالی فساد را نخواهند داشت.

داریم، به ایرلاین‌های خارجی سوخت هواپیمای ما می‌شود ولی ایرلاین‌های ایرانی که پرواز خارجی داشته باشند، با همان نرخ یارانه‌ای سوخت‌گیری می‌کنند. وی با بیان اینکه قانون آزادسازی نرخ بلیت پروازهای داخلی به درستی اجرا نشد، افزود: علت اینکه ایرلاین‌ها به‌دنبال فروش دلاری پروازهای داخلی به غیرایرانی‌ها هستند، عدم اجرای صحیح قانون آزادسازی نرخ بلیت پرواز است.

بهانه ایرلاین‌ها برای تداوم فروش ارزی بلیت به خارجی‌ها

داخلی آنها برای شهروندان آن کشور با سایر کشورها، تصریح کرد: صنعت هوانوردی ایران بیش از ۴۰ سال است که تحریم است ولی در کشورهای همسایه یا منطقه این‌گونه نیست. این مقام مسئول در صنعت هوایی، متوسط عمر ناوگان هواپیماهای ایرانی را ۲۶ سال دانست و افزود: ۵۰ درصد هواپیماهای کشور زمین‌گیر شده‌اند. در حال حاضر ادامه پرواز برای شرکت‌های هواپیمایی زیان‌ده است. علیرضا منظر معاون اسبق هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی کشوری در گفت‌وگو با خبرنگار مهر درباره فروش دلاری بلیت پروازهای داخلی به اتباع غیرایرانی گفت: در حال حاضر هر لیتر سوخت هواپیمای شرکت‌های هواپیمایی داخلی ۶۰۰ تومان است حال آنکه در دیگر کشورها متوسط قیمت هر لیتر سوخت هواپیمای یک دلار است، البته در فرودگاه‌هایی که پرواز بین‌المللی

برهان محمودی/۱۰ روز پس از آنکه از ابتدای تیرماه ایرلاین‌های ایرانی تصمیم به فروش ارزی بلیت پروازهای داخلی به اتباع خارجی گرفتند، رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی دستور داد تا فروش بلیت پروازهای داخلی به غیر ایرانی‌ها با نرخ دلار ممنوع شود.

با این‌حال برخی گزارش‌ها حاکی از ادامه فروش بلیت پروازهای داخلی به اتباع غیر ایرانی به‌صورت ارزی از سوی تعدادی از آژانس‌ها یا شرکت‌های هواپیمایی بود که سازمان هواپیمایی کشوری در اطلاعیه‌ای ضمن تأیید این روند، آن را بار دیگر ممنوع اعلام کرد. در عین حال سازمان هواپیمایی کشوری مدعی است که علت ادامه روند فروش ارزی بلیت پروازهای داخلی به اتباع غیر ایرانی، کارشناسی برخی دفاتر فروش بلیت هواپیماست.

در حال حاضر قیمت هر لیتر سوخت هواپیمای برای پروازهای داخلی به‌صورت یارانه‌ای و ۶۰۰ تومان است؛ حال آنکه نرخ واقعی قیمت سوخت هواپیمای براساس فریب خلیج فارس (Free On Board) متوسط یک دلار است.

ایرلاین‌ها مدعی‌اند که یارانه‌ای که به سوخت داده می‌شود، باید برای شهروندان ایرانی باشد نه اتباع کشورهای دیگر؛ در حالی که این سؤال پیش می‌آید که بر فرض اخذ دلاری هزینه پرواز از اتباع غیرایرانی، آیا یارانه‌ای که بابت سوخت هواپیمای از قیمت بلیت پروازهای داخلی غیر ایرانی‌ها با روش فروش دلاری، حذف می‌شود، به جیب بیت‌المال می‌رود یا ایرلاین‌ها؟ آیا اصلاً در محاسبه هزینه‌های یک پرواز، میزان مصرف

سوخت برای هر مسافر و سیم‌رقم یارانه‌ای که برای مسافران غیر ایرانی از آنها کسر می‌شود، قابل تفکیک است یا خیر؟

یک فعال صنعت حمل‌ونقل هوایی در گفت‌وگو با خبرنگار مهر درباره دستور وزیر راه برای لغو فروش دلاری بلیت پروازهای داخلی به غیر ایرانی‌ها و عدم اجرای آن از سوی برخی ایرلاین‌ها، اظهار کرد: در حال حاضر فروش بلیت به‌صورت دلاری نداریم و برخی ایرلاین‌ها هزینه بلیت صندلی‌های اکونومی پروازهای داخلی را به نرخ بیزینس کلاس به مسافران غیرایرانی می‌فروشند.

وی افزود: همچنین برای آژانس‌های هواپیمایی و ایرلاین‌ها سهمیه صندلی مسافران غیر ایرانی در نظر گرفته‌ایم و اولویت برای خرید بلیت با مسافران ایرانی است. ضمن اینکه مسافران غیرایرانی پروازهای داخلی باید بلیت را از وب‌سایت‌های رسمی ایرلاین‌ها خریداری کنند.

ایران‌های که به سوخت داده می‌شود، باید برای شهروندان ایرانی باشد نه اتباع کشورهای دیگر؛ در حالی که این سؤال پیش می‌آید که بر فرض اخذ دلاری هزینه پرواز از اتباع غیرایرانی، آیا یارانه‌ای که بابت سوخت هواپیمای از قیمت بلیت پروازهای داخلی غیر ایرانی‌ها با روش فروش دلاری، حذف می‌شود، به جیب بیت‌المال می‌رود یا ایرلاین‌ها؟ آیا اصلاً در محاسبه هزینه‌های یک پرواز، میزان مصرف

نیشگون

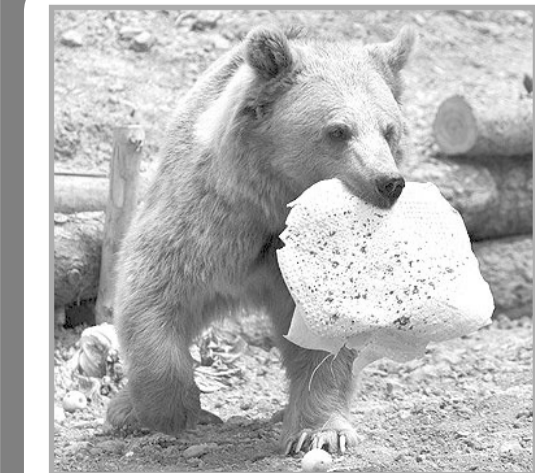
بسته‌های ارزان؛ راه ترغیب اقبال کم در آمد جامعه به سفر

یک فعال گردشگری معتقد است؛ توسعه گردشگری تجربه‌محور می‌تواند رونق دوباره‌ای برای کسب‌وکارهای گردشگری در دوران پساکرونا به‌همراه داشته باشد و این مهم نیازمند تأمین زیرساخت‌های لازم برای عرضه است. سعید عالم مدیر بخش تورهای داخلی و خارجی یکی از آژانس‌های فعال در حوزه گردشگری با اشاره به آنکه تور، ترکیبی از اقامت و حمل‌ونقل است و به‌زودی فضای گردشگری وارد فضای جدیدی به‌نام گردشگری تجربه‌محور خواهد شد، گفت: گردشگر جدایی از مشخص کردن مبدأ، مقصد و اقامتی که خواهد داشت، در سفر خود موضوعی را تجربه خواهد کرد. خلق تجربه شایسته سفر برای گردشگران تبدیل به شعار برخی از آژانس‌های گردشگری شده است. به این معنا که اگر مسافری به شمال، جنوب، شرق یا غرب کشور سفر می‌کند علاوه بر حضور در طبیعت و استفاده از امکانات رفاهی با اقامت در یک خانه محلی یا همان واحدهای بوم‌گردی، بتواند تجربه بخت نان محلی، میوهچینی و حتی حضور در مزرعه را داشته باشد. گوسندت بچراوند، شیر بدوشد و حتی با بزغال‌ها در کوه و کمز بدود، با وجود آنکه توسعه گردشگری تجربه‌محور می‌تواند رونق دوباره‌ای برای کسب‌وکارهای گردشگری در دوران پساکرونا به‌همراه داشته باشد اما به گفته عالم، بیشتر آژانس‌های گردشگری امروزه چنین کاری انجام نمی‌دهند چراکه زیرساخت آن وجود ندارد. آژانس‌های گردشگری روزگاری پرواز می‌فروختند، اما امروزه به اندازه‌ای فروش پرواز رفتنی شده که دیگر سوخته نیست. از این‌رو تور فروخته می‌شود تا بتوانند خدمات و امکانات دیگر نیز ارائه دهند و از فروش آن خدمات به سود برسند. در واقع آژانس‌ها به‌سمت فروش تور روی آورده‌اند. تور، ترکیبی از اقامت، حمل‌ونقل و البته خدماتی از جمله گشت‌های ویژه است. مسافران برای انتخاب تورها، در مرحله نخست به قیمت و کیفیت خدمات نگاه می‌کنند و در این بخش رقابت‌هایی بین آژانس‌داران وجود دارد که به‌مرور زمان رقابت در این بخش، حاشیه سود آن‌ها را کاهش خواهد داد و در بازه زمانی خاصی سبب قوی‌شدن تعدادی از آژانس‌ها نسبت به سایرین خواهد شد. اکنون بازار گردشگری ایران در این مرحله است که آژانس‌هایی که به امکانات خاصی مانند پرواز و هتل دسترسی بیشتری دارند گوی رقابت را از سایرین برده‌اند. این در حالی است که بازاری وجود دارد که سمت آن نمی‌رویم.



وی ادامه داد: مدل‌های جهانی وجود دارد که توری که خریداری می‌شود، آژانس فروشنده تور سودی بابت پرواز و هتل دریافت نمی‌کند بلکه سود آن در بسته‌های سفر است که در اختیار مسافر قرار می‌دهد. به‌طور مثال این فرصت را برای گردشگری ایجاد می‌کند که در سفر به مقصدی مانند کیش، با حضور عکاس حرفه‌ای بتواند تجربه عکاسی خانوادگی در لوکیشن‌های جذاب را داشته باشد. این بسته سفر نه تنها خاص و منحصر به‌فرد خواهد بود بلکه تجربه‌ای فراموش‌نشدنی را برای مسافر رقم می‌زند. در این نقطه دیگر نمی‌توان تورها را با هم مقایسه کرد چرا که یک بسته سفر، تجربه دوچرخه‌سواری ارائه می‌دهد و دیگری تجربه عکاسی... با توجه به آنکه محصولی متفاوت در چنین بسته‌های سفر ارائه می‌شود قیمت‌ها نیز قابل مقایسه نیست، این حاشیه سود آژانس‌دار خواهد بود. عالم ادامه داد: امروزه شرکت‌های تاکسی‌های اینترنتی امکان دسترسی راحت به سرویس حمل‌ونقل برای جابه‌جایی را برای ما فراهم کرده‌اند. اما آیا در حوزه گردشگری سرویسی داریم که بتوانیم بر اساس هزینه‌ها با فردی که اطلاعات منطقه مدنظر را در اختیار ما می‌دهد (محلی) ارتباط بگیریم و حتی از طریق آن به جاذبه‌های مقصد گردشگری دسترسی پیدا کنیم؟ آیا امکانی فراهم است که پیشنهاد گشت‌وگذار بدهد؟ این‌ها فعال گردشگری خاطر نشان کرد: اگر آژانس‌داران به‌سمت ارائه بسته‌های گردشگری تجربه‌محور پیش بروند، می‌توانند بر اساس خواست و علاقه مشتریان و مسافران خود، بسته سفر طراحی کنند. می‌توان تورهای تخصصی در حوزه‌های مختلف ارائه داد و یا حتی تجربیاتی خاص برای گردشگران علاقه‌مند تعریف کرد. تکنولوژی و دسترسی به این سرویس‌ها کار را راحت کرده است. می‌توان با استفاده از تکنولوژی، بستری فراهم کرد که علاوه بر پیشنهاد نوعی جدید از گردشگری، فعالان بخش‌های مختلف را نیز گرم کند. این کار زمان‌بر و نیازمند سرمایه‌گذاری است. آژانس‌داران از دوران طولانی کرونا و محدودیت‌های سفر عبور کرده‌اند و به دلایل مختلف بسیاری از نیروهای آموزش‌دیده در حوزه گردشگری به‌خصوص در بخش راه‌انماهای گردشگری از این صنف خارج شده‌اند و امروز در دوران پساکرونا بازگرداندن آن‌ها کار دشواری است. در این میان ورود و استفاده از تکنولوژی و فعال‌شدن سایر رویکردهای جدید در حوزه گردشگری، می‌تواند راهکار برون‌رفت از این وضعیت باشد. عالم خاطر نشان کرد: امروزه سفر برای بخشی از اقبال جامعه گران است. محدودیت‌های عرضه، سفر را گران‌تر خواهد کرد. در صورتی که اگر بتوانیم آژانس‌دار را توانمند کنیم که بتواند بر روی عرضه خود کار کند، سفر برای هر سطحی از درآمد در جامعه ساخته می‌شود و هر قدر می‌تواند تجربه‌ای شایسته از سفر داشته باشد.

فرجام تلخ غذادهی دستی گردشگران به حیوانات وحشی



و تنوع زیستی سازمان حفاظت محیط‌زیست ادامه داد: اطلاع‌رسانی به مردم از طریق رسانه‌های محلی و مکاتبه با فرمانداری و دهیاری‌های منطقه همچنین با دستگاه قضایی از جمله اقدامات اخیر این معاونت بوده است تا در صورت مشاهده غذادهی دستی به خرس‌ها یا خاپطیان برخورد شود. اکبری خاطر نشان کرد: در صورتی که احتمال بروز خطر بالا رود، دفتر حفاظت و مدیریت حیات وحش سازمان حفاظت محیط‌زیست در نظر دارد با همکاری محیط‌زیست استان اردبیل، زیستگاه مناسبی که دارای تعارض کمتری باشد، انتخاب و خرس‌ها را به آنجا منتقل کند. معاون محیط‌زیست طبیعی و تنوع زیستی سازمان حفاظت محیط‌زیست تأکید کرد: مردم در بحث غذادهی دستی به حیوانات وحشی آگاهانه عمل کنند و با دلسوزی‌های ناآگاهانه مشکلاتی برای حیات وحش زیستگاه آن‌ها به‌وجود نیاورند. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی سازمان حفاظت محیط‌زیست، وی در پایان تصریح کرد: بخش قابل توجهی از هزینه‌ها و نیروی انسانی صرف مواردی خاص همچون قاچاق و زنده‌گیری حیات وحش می‌شود و از قوه قضاییه درخواست می‌کنیم به‌طور جد با هرگونه زنده‌گیری و قاچاق حیات وحش برخورد کند. اگر روزی بتوانیم قاچاق حیات وحش را در کشور محدود کنیم بخشی عمده‌ای از اختیارات و سرمایه نیروی انسانی در بحث حفاظت از زیستگاه‌ها هزینه خواهد شد.

زودیک‌شدن انسان‌ها به زیستگاه حیوانات و غذادهی به حیات وحش مشکلی است که این روزها توجه کارشناسان حیات وحش را به خود جلب کرده است. به گفته معاون محیط‌زیست طبیعی و تنوع زیستی سازمان حفاظت محیط‌زیست، تداوم روند غذادهی دستی به خرس‌ها توسط کوهنوردان و گردشگران می‌تواند منجر به تعارض بین حیات وحش و انسان و وقوع حوادث ناگوار برای انسان‌ها شود. به گزارش ایسا، حسن اکبری با اشاره به مشاهده یک قلاوه خرس مادر و دو قلاوه توله خرس در کوه سیلان در روزهای اخیر اظهار کرد: ادامه روند غذادهی دستی به خرس‌ها توسط کوهنوردان و گردشگران می‌تواند منجر به تعارض بین حیات وحش و انسان و وقوع حوادث ناگوار برای انسان‌ها شود و مشکلات زنجیره‌ای در مدیریت این گونه‌ها به‌وجود آورد. وی افزود: راه‌سازی زباله در طبیعت، طیفی از گونه‌های جانوری همچون شغال و خرس را به خود جلب می‌کند که علاوه بر انتقال بیماری‌های حیات وحش، مشکلاتی را برای کارشناسان محیط‌زیست ایجاد می‌کند. به گفته اکبری، امروزه شکل دیگری از مزاحمت‌های حیات وحش رونق گرفته و آن هم غذادهی دستی به حیوانات وحشی است. وی تصریح کرد: برای مدیریت این معضل در حال حاضر گزینه‌های متعددی در اختیار داریم و نمی‌خواهیم به‌خاطر جهل خطای انسانی، حیوانات را در اسارت نگه داریم. معاون محیط‌زیست طبیعی

آداب گردشگری