

بررسی قابلیت‌های منطقه‌ای مبتنی بر اقتصاد دریامحور ۵. بخش گردشگری

گزارش حاضر جلد پنجم از مجموعه ۵ جلد گزارش‌هایی است که در قالب نتایج حاصل از طرح پژوهشی با عنوان: «اقتصاد دریامحور» در دفتر مطالعات زیربنایی به انجام رسیده است. طرح مزبور با اعتقاد به وجود ظرفیت‌های بالقوه و فرصت‌های ذیقیمت در قلمرو بحری سرزمین پهناور ایران، افزون بر قابلیت‌های بری موجود و با رویکرد آمایش منطقه‌ای و اهمیت آن در اقتصاد مقاومتی تعریف شده و عناوین مجلدات آن به شرح زیر می‌باشد

۱. کشاورزی و استحصال آب، ۲. بخش شیلات و آبزیان، ۳. بخش‌های صنعت و انرژی، ۴. تجارت، بنادر و کشتیرانی، ۵. بخش گردشگری

معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات زیربنایی

کد موضوعی: ۲۵۰
شماره مسلسل: ۱۴۲۶۰
اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۴

به نام خدا

فهرست مطالب

۱.....	چکیده
۲.....	مقدمه
۲.....	۱. اهداف این تحقیق.....
۳.....	۲. مواد و روش‌ها.....
۶.....	۳. گردشگری و مسائل اجتماعی.....
۷.....	۴. شناسایی قابلیت‌های گردشگری خلیج فارس.....
۱۱.....	۵. شناسایی قابلیت‌های گردشگری دریای عمان.....
۱۴.....	۶. شناسایی قابلیت‌های گردشگری دریای خزر.....
۱۷.....	۷. بررسی مسائل اجتماعی - زیست‌محیطی سواحل و محیط‌های دریایی کشور.....
۲۲.....	۸. جمع‌بندی و نتایج.....
۲۹.....	۹. تحلیل SWOT.....
۳۵.....	۱۰. مسائل و راهکارهای بخش گردشگری.....
۴۱.....	منابع و مأخذ.....



بررسی قابلیت‌های منطقه‌ای مبتنی بر اقتصاد دریامحور ۵. بخش گردشگری

چکیده

گردشگری امروزه یکی از بهترین ابزار تبادل و تعامل فرهنگی است که استفاده بهینه از آن می‌تواند در توسعه اقتصادی نیز نقش بسزایی داشته باشد. رونق بخشیدن به صنعت گردشگری و استفاده مطلوب از امکانات موجود، یکی از مباحث اصلی و مهم کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه است. گردشگری دریایی یکی از مهم‌ترین زیرشاخه‌های صنعت گردشگری است. ایران از نظر داشتن منابع طبیعی گردشگری جزء ۵ کشور اول جهان قلمداد می‌شود و با توجه به داشتن جاذبه‌های تاریخی، فرهنگی و طبیعی از جایگاه خاصی برای جذب گردشگر داخلی و خارجی برخوردار است که یکی از این جاذبه‌های طبیعی دریاست. دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان ۳ نقطه آبی در این سرزمین به‌شمار می‌آیند و کمتر کشوری از چنین امکانات طبیعی برخوردار است. کشورهای حاشیه دریای خزر از جمله ترکمنستان از سال ۲۰۰۷ در منطقه آوازه کار ساخت و تجهیز آن را برای ایجاد سایت گردشگری و جذب گردشگران داخلی و خارجی آغاز کرده است. امارات هم سایت‌های متعدد گردشگری را در سواحل جنوبی خلیج فارس برای جذب گردشگران فراهم ساخته و کشورهای قطر، بحرین و کویت هم در این زمینه فعالیت‌هایی داشته و دارند. در سواحل دریای عمان نیز این کشور با شناسایی قابلیت‌های گردشگری سواحل دریا بزرگ‌ترین قطب گردشگری ورزش ساحلی را ایجاد کرده و شهرت جهانی یافته است. از این‌رو در این گزارش سعی شده است با شناسایی توان‌های محیطی سواحل خلیج فارس، دریای عمان و خزر به قابلیت‌های گردشگری آنها در بخش سواحل ایران اشاره شود و یک مقایسه تطبیقی از نظر امکانات و تجهیزات موجود گردشگری کشورمان با سایر کشورهای منطقه و جهانی به‌عمل آید. همچنین کوشیده‌ایم در این بخش از گزارش با تعیین نقاط ضعف و قوت، تهدیدها و فرصت‌ها با ارائه راهکارهای مناسب برای رونق بخشیدن به صنعت گردشگری کمک شود.

مقدمه

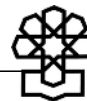
حدود ۳۰ درصد کره زمین را خشکی و ۷۰ درصد آن را آب فراگرفته است. از ۷۰ درصد آب‌های کره زمین (دریاها و اقیانوس‌ها)، ۵۰ درصد آن به‌صورت مشاع است. یعنی همه کشورهای جهان می‌توانند از آنها استفاده کنند و به هیچ کشور خاصی تعلق ندارند. باید اذعان داشت که کشورهای توسعه‌یافته و درحال توسعه سعی می‌کنند از سواحل و بخش مشاع کره زمین حداکثر استفاده را داشته باشند. مثلاً هند، ژاپن، آمریکا، چین و چند کشور دیگر از دریا استفاده گسترده‌ای در زمینه گردشگری، استحصال انرژی، حمل‌ونقل ارزان و شیلات دارند. از طرف دیگر استفاده از سواحل دریا و امواج آن به‌عنوان منبع تولید برق یا ورزش‌های تفریحی (موج‌سواری دریایی)، فعالیت‌های گردشگری ساحلی یا در اعماق دریا، آب‌درمانی و طبیعت‌گردی را به‌دنبال دارد. به‌طوری‌که به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریایی حدود چهار شغل جانبی هم ایجاد می‌شود که از مزایای اقتصاد دریامحور است. از آنجاکه ایران ۱۹۰ هزار کیلومترمربع وسعت دریایی و ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی دارد یک کشور دریایی محسوب می‌شود. از این‌رو باید توسعه دریامحور آن در بخش توریسم و سایر بخش‌ها مورد توجه قرار گیرد. بنابراین در این طرح سعی شده است با شناخت توان‌های محیطی ساحلی و فراساحلی کشور و شناخت امکانات بالقوه مالی، تکنیکی، نیروی انسانی و ظرفیت‌های علمی در جهت بهره‌برداری از قابلیت‌های دریایی، ساحلی و فراساحلی آن مبتنی بر اقتصاد دریامحور به تقویت بنیه گردشگری، امنیتی و اقتصادی کشور توجه شود.

۱. اهداف این تحقیق

مهم‌ترین اهداف این تحقیق، زمینه‌یابی در مورد مسائل زیر است:

۱. استفاده بهینه از توان‌های محیط دریایی (ساحلی، فراساحلی و اقیانوسی) به‌منظور بالا بردن ظرفیت‌های اقتصادی-اجتماعی کشور،
۲. شناخت نقاط ضعف و قابلیت‌ها و ظرفیت‌های موجود دریایی با توجه به امکانات بالقوه کشور و طبقه‌بندی آنها به‌منظور اولویت‌های فعالیت اقتصاد دریامحور.

به‌نظر می‌رسد با استفاده بهینه و علمی از منابع دریایی (گردشگری، آب، انرژی، منابع شیلاتی و...) می‌توان به توسعه پایدار منابع انسانی-دریایی در کشور دست یافت. همچنین با استفاده از منابع دریایی می‌توان به راهکارهای افزایش انگیزه در منابع انسانی و دریایی کمک کرد و از لحاظ اشتغال‌زایی، امنیت دریایی، بارگذاری جمعیت در سواحل دریا و اقتصاد منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای یاری رساند. این امور از مواردی‌اند که با شناخت قابلیت‌های دریا و استفاده بهینه از آنها می‌توانند حاصل شوند و این طرح در پی امکان‌سنجی آن است.



۲. مواد و روش‌ها

برای تهیه این گزارش و شماره‌های بعدی آن از منابع مختلف پژوهشی، کتابخانه‌ای، جستجوی کتابخانه‌ای و مرور منابع علمی (مجموع مقالات ارائه شده در همایش‌ها، تجربیات سایر کشورهای موفق در این زمینه، مجلات علمی - پژوهشی)، همچنین بررسی تصاویر ماهواره‌ای از محیط Google Earth و تصاویر ماهواره لندست TM و ETM مربوط به سال‌های ۲۰۱۱ در محیط‌های ساحلی و فراساحلی کشورمان و کشورهای همجوار استفاده شده است. در مجموع روش تحقیق این پژوهش، مبتنی بر بررسی محیط‌های دریایی خلیج فارس، دریای عمان و خزر بوده است.

برای عملیاتی کردن این تحقیق ابتدا اقدام به دسته‌بندی مباحث مطروحه در روش تحقیق و شرح خدمات به عمل آمد. شرح خدمات اقتصاد دریامحور به ۷ فصل گردشگری، توریستی و اجتماعی، رژیم حقوقی و دیپلماسی، فعالیت‌های تجاری، تجارت و کشتیرانی، شیلات و منابع حیاتی، صنعت و انرژی، استراتژیک، نظامی و منابع آب و اقتصاد کشاورزی تقسیم‌بندی شد.

سپس براساس فصل‌های مربوطه برای هر یک سرگروه مطالعاتی تعیین شدند. افرادی که به‌عنوان سرگروه مشخص شدند، دارای تجربه کافی و تخصص در زمینه‌های مربوطه بودند. سرگروه‌ها نیز برای کمک به مجری طرح با توجه به منطقه‌بندی واحدهای جغرافیایی اقدام به گزینش اعضای گروه‌های مطالعاتی کردند. انتخاب اعضای گروه‌های مطالعاتی با توجه به دو ویژگی آشنایی افراد به محیط‌های جغرافیایی خلیج فارس، دریای عمان و خزر و بهره‌مندی از توان علمی - تخصصی بود.

پس از تکمیل گروه‌های مطالعاتی توجیه سرگروه‌ها و تیم مطالعاتی صورت پذیرفت که در این بخش به برنامه‌ریزی اجرایی و اعلام زمانبندی مراحل اجرای طرح توجه شد. براساس برنامه تهیه‌شده از طرف مجری طرح به مسئول گروه‌های مطالعاتی برنامه زمانبندی شده اعلام شد که در این برنامه موارد زیر مورد توجه قرار گرفتند:

۱. توجه ویژه به ایجاد مرکز اسناد و مدارک و اطلاعات که خود یک سرگروه مستقل داشت. در این بخش به بررسی و مرور منابع و آثار موجود اطلاعاتی مشخص شده و دسته‌بندی اطلاعات و مقالات اقدام شد. این دسته‌بندی در دو بخش بود. اول اسناد و مدارکی که فقط نیاز به مطالعه داشتند. دوم اسناد و مدارکی که علاوه بر مطالعه نیازمند یادداشت‌برداری و مباحث گروهی در جلسات دفتر فنی طرح بودند.

۲. تشکیل جلسه کنترل پروژه: برای اطمینان از کیفیت تحقیق و پیشرفت پروژه براساس زمانبندی، بعد از هر مرحله از کار، نظیر مرور منابع، عملیات جستجوی اینترنتی، خلاصه‌نویسی منابع و غیره جلسه‌ای توسط اعضا برگزار و نتیجه مطالعات به‌صورت کنفرانس ارائه شد که با نظرات اصلاحی همراه بود.

۳. جلسه کارگاه آموزشی: معمولاً بعد از چند جلسه کنترل پروژه و مباحثه گروهی، در یک برنامه، کارگاه آموزشی که موضوع آن مرتبط با مباحث طرح بوده، برگزار شده و نتایج به دست آمده در هر بخش مورد توجه و بازنگری و داوری قرار گرفته است. تا ضمن مباحثه دقیق موضوعات آن کارگاه به سؤالات و ابهاماتی که طی مطالعه یا جلسات مباحثه گروهی به جواب درست و دقیق نرسیده، توسط مجری طرح و کارشناسان پاسخ داده شود و همچنین روند کارگروه مطالعاتی توسط کارشناس طرح ارزیابی شود.

۴. در آخر با ارائه نظرات اصلاحی، سرگروه‌ها گزارش نیمه‌نهایی را تهیه و برای تدوین نهایی به مجری طرح ارائه کردند.

بر این اساس روش تحقیق مصوب این طرح و مراحل اجرای آن به شرح زیر صورت گرفت:

۱. برنامه‌ریزی انجام پروژه

۱-۱. تعیین گروه‌های مطالعاتی و میدانی که گزارش این طرح در قالب جلد‌های زیر تهیه شد:
جلد ۱. گردشگری - توریستی و اجتماعی، جلد ۲. رژیم حقوقی و دیپلماسی، جلد ۳. تجارت بندری و کشتیرانی، جلد ۴. شیلات و منابع حیاتی، جلد ۵. صنعت و انرژی، جلد ۶. استراتژیک - نظامی، جلد ۷. منابع آب و اقتصاد کشاورزی.

۱-۲. برای تهیه این مجلدات، اقدام به جمع‌آوری اطلاعات پایه با مراجعه به سازمان‌ها و نهادهای مرتبط، جستجوی اینترنتی، بررسی منابع کتابخانه‌ای، نقشه‌های توپوگرافی و آمارنامه‌های رسمی در زمینه‌های مختلف (شیلاتی، کشتیرانی و دریانوردی، سالنامه‌های آماری، مرکز آمار ایران، کتابخانه‌های ملی، سازمان میراث فرهنگی - گردشگری، وزارت امور خارجه و ...) شد که توسط گروه آمار و اطلاعات این اقدام صورت گرفت.

۱-۳. طبقه‌بندی اطلاعات ورودی برای پردازش طبقه‌بندی اطلاعات جمع‌آوری شده براساس هر گروه

۲. شناخت وضع موجود

۲-۱. مرتب‌سازی اطلاعات بهره‌برداران شامل نهادهای دولتی و غیردولتی

۲-۲. بررسی عملکرد بهره‌برداران در بخش‌های مختلف (گردشگری - اجتماعی، شیلات و سایر بخش‌ها).

۲-۳. جمع‌بندی فعالیت‌های کنونی اقتصادی در هر بخش

۲-۴. بررسی تجربیات و فعالیت‌های سایر کشورها (به‌ویژه کشورهای همسایه) در زمینه‌های هر بخش



۳. جمع‌بندی مطالب و تدوین گزارش تعیین موارد مشروح زیر:

۳-۱. بررسی نقاط ضعف (محدودیت‌ها و تنگناها) و قوت هر یک از فعالیت‌ها

۳-۲. تعیین تهدیدها و فرصت‌های هر یک از فعالیت‌ها

- بررسی تجربه کشورهای منتخب (مشابه و منطقه‌ای)
- بررسی امکانات و فرصت‌های ایران به تفکیک حوضه‌های مختلف
- مقایسه و تحلیل شرایط ایران و پیشنهاد فرصت‌های اولویت‌دار موجود
- پیشنهاد طرح جامع ملی با توجه به محتویات گزارش

۴. جمع‌بندی و ارائه پیشنهادها

این مطالعه برای ۳ منطقه دریایی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر به شرح زیر انجام شده است:

الف) اقدامات قبل از عملیات میدانی

این عملیات مشتمل بر جمع‌آوری اطلاعات و آمار مربوط به مناطق ساحلی و فراساحلی مورد مطالعه اعم از نقشه‌های پایه، گزارش‌های مطالعاتی درزمینه توان‌های طبیعی، راهبردی، حقوقی، توریستی، انرژی، محیط زیست، کشاورزی و وضعیت اجتماعی - اقتصادی صورت پذیرفتند. مرور منابع این بخش با استفاده از تصاویر ماهواره‌ای، تهیه نقشه‌های مورد نیاز منطقه در مقیاس ۱/۲۵۰۰۰۰ و ۱/۵۰۰۰۰۰ بررسی تجربیات سایر کشورها درزمینه اقتصاد دریامحور، جستجوی اینترنتی و مشخص کردن واحدهای کاری انجام شد.

ب) عملیات میدانی

این عملیات مشتمل بر تکمیل آمار و اطلاعات حاصل از بند «الف» و از طریق نهادهای مربوطه و مراجعه به کارشناسان مطلع و صاحب‌نظر در مراکز اداری نظیر سازمان شیلات، سازمان بنادر و کشتیرانی، سازمان میراث فرهنگی و گردشگری، نفت و گاز، وزارت جهاد کشاورزی، کارشناسان مطلع در امور استراتژی و راهبردی، وزارت نیرو و سایر مراکز مرتبط صورت گرفتند.

ج) اقدامات بعد از عملیات میدانی

این مرحله مشتمل بر بررسی و مشخص کردن نوع اطلاعات جمع‌آوری شده و طبقه‌بندی آنهاست. خصوصیات و ویژگی‌های طبیعی، انواع کاربری‌های موجود و قابل توسعه در محدوده کاری به تفکیک بخش‌های ذکر شده است. با توجه به وسعت کاری و نوع پژوهش (پژوهش نمایشی و جستجوگری)، استفاده بیش از ۹۰ تصاویر ماهواره‌ای از محیط Google Earth مربوط به سه منطقه دریایی استخراج و مورد بررسی قرار گرفتند. همچنین تصاویر ماهواره لندست TM و ETM مربوط به سال‌های ۲۰۱۱ تفسیر و مورد استفاده واقع شدند. بعد از جمع‌بندی نهایی اطلاعات، اقدام به تهیه

گزارش نهایی در هفت جلد انجام شد و در آخر هر جلد با جمع‌بندی مطالب، ویژگی‌های هر یک از واحدهای جغرافیایی در قالب فرصت‌ها و تهدیدها، نقاط ضعف و قوت مورد اشاره قرار گرفتند که در آخر هر جلد به‌عنوان راهکار به تصمیم‌سازان کشور ارائه شدند.

۳. گردشگری و مسائل اجتماعی

گردشگری دریایی یکی از مهم‌ترین زیرشاخه‌های صنعت گردشگری است. ایران از نظر داشتن منابع طبیعی گردشگری جزء ۵ کشور اول جهان قلمداد می‌شود و با توجه به داشتن جاذبه‌های تاریخی، فرهنگی و طبیعی از جایگاه خاصی برای جذب گردشگر داخلی و خارجی برخوردار است که یکی از این جاذبه‌های طبیعی دریاست. دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان ۳ نقطه آبی در این سرزمین به‌شمار می‌آیند و کمتر کشوری از چنین امکانات طبیعی برخوردار است. نگرش مدیریت نظام گردشگری، ظرفیت و قابلیت‌های گردشگری به‌لحاظ فرهنگی و اقتصادی در محیط‌های دریایی دارای اهمیت خاصی است. گردشگری دریامحور، هم در حوزه اقتصاد و هم در حوزه فرهنگی در کشورهای پیشرفته دارای میدان عمل گسترده‌ای است. برخورداری از تعداد و انواع جاذبه‌های گردشگری دریامحور (ماه‌گیری تفریحی، گردشگری صنعتی، علمی، ساحل‌سازی شنا و غواصی، جت اسکی، برگزاری مسابقات ورزشی - تفریحی و حرفه‌ای، تورهای بین جزایر، بازدیدهای جنگل‌های مانگرا، اکوسیستم‌های آبی - گیاهی و ...) از عوامل مؤثر در توسعه گردشگری دریامحور است. بخشی از نقاط جغرافیایی خلیج فارس (به‌ویژه جزایر هرمز و قشم) به لحاظ وجود آثار تاریخی متعدد، از جایگاه ویژه‌ای در صنعت گردشگری و جذب سیاح برخوردارند.

سواحل دریای خزر با قدمت چند هزارساله و دارا بودن یادگارهایی از تمدن‌های مهم بشری، تفرجگاه‌ها، آثار باستانی و اماکن جذاب گردشگری، مورد توجه جهانیان به‌ویژه افراد علاقمند به سیر و سیاحت و طبیعت‌گردی قرار داشته و دارند.

سواحل چابهار - گواتر در دریای عمان هم از مهم‌ترین مکان‌های گردشگری علمی (ژئومرفولوژی و زمین‌شناسی ساحلی، مطالعات مرجان‌ها، شیلات و غواصی) بوده و شکوه و اقتدارشان از گذشته‌های دور برای مردم جهان شناخته شده‌اند.

با این اوصاف و با وجود آثار و مناظر متنوع طبیعی، تاریخی، هنری، مذهبی و صنایع دستی در مناطق دریایی کشور می‌توان محیط‌های دریایی را در جذب گردشگران و ایجاد اشتغال، درآمدزایی و بارگذاری جمعیت مهم دانست. از این‌رو در این فصل به قابلیت‌های گردشگری هر یک از محیط‌های دریایی (خلیج فارس، دریای عمان و خزر) اشاره می‌شود.



۴. شناسایی قابلیت‌های گردشگری خلیج فارس

خلیج فارس نامی آشنا در ذهن ملل مختلف و کشورهای حاشیه‌ای آن بوده است. به همین دلیل کشورهای جنوبی این خلیج همواره به آن حساس بوده و سعی کرده‌اند با هزینه‌های گزاف آن را به خود نسبت دهند، از نظر اجتماعی، خلیج فارس با لنج‌های ماهیگیری و موسیقی محلی آن شناخته می‌شود. این ویژگی از ماندگارترین تصویرها و نواحی است که در میان فرهنگ‌های ایرانی می‌توان آن را دید و شنید. این منطقه امروزه در سطح بین‌المللی به‌عنوان شاهراه نفتی منطقه خاورمیانه هم شناخته شده است. اما اگر کمی دقت کنید و زیبایی‌های این آبراه نیلگون بیشتر زیر نظر گرفته شوند، مشخص خواهد شد که این آبراه و طبیعت سواحل آن در واقع ثروتی خدادادی برای کشورهای منطقه و صنعت گردشگری آنها محسوب می‌شوند. آب‌های زلال و سواحل طولانی خلیج فارس به‌عنوان بهترین و بیشترین قابلیت سرمایه‌گذاری صنعت گردشگری در اختیار ایران قرار گرفته، به‌طوری که می‌توان با برنامه‌ریزی و مدیریت صحیح در جهت آماده‌سازی زیرساخت‌های صنعت گردشگری از هر ناحیه کوچک آن درآمد کسب کرد و بازار اشتغال منطقه را رونقی دوچندان داد. با توجه به منابع عظیم دریایی خلیج فارس می‌توان با احداث مجتمع‌های بزرگ آب‌درمانی یا ورزش‌های آبی (مثل جت اسکی، ساحل‌سازی شنا برای زمستان و ایام نوروزی) به این برنامه جامه عمل پوشاند و به‌جای دلارهای نفتی، از ثروتی بی‌پایان که از گردشگری حاصل می‌شود، درآمد کسب کرد. هرچند که تا حدودی این ثروت خدادادی با سرمایه‌گذاری‌های متمرکز در ۲ جزیره کیش و قشم انجام شده اما تاکنون مورد بی‌مهری دست‌اندرکاران صنعت گردشگری ایران قرار گرفته و به‌طور کامل از آن بهره‌برداری نشده است. در صورتی که کشورهای عربی حاشیه جنوب خلیج فارس (به‌ویژه امارات متحده عربی و قطر) به‌طور کل سواحل خود را به این امر اختصاص داده و گوی سبقت را از ایران گرفته‌اند. در واقع ایران از این نظر خلع‌ید شده است. این کشورها با استفاده از تجربیات و تخصص‌های سایر کشورها، دارای بزرگ‌ترین امکانات گردشگری (هتل‌ها، فرودگاه‌ها، راه‌های مواصلاتی ساحلی، ساحل‌سازی و تفریحات دریایی) را در سواحل جنوبی خلیج فارس ایجاد کرده‌اند و به همین دلیل هم ادعای خلیج عربی آن را دارند. اگر نیمی از سرمایه‌گذاری این کشورها در سواحل ایرانی خلیج فارس می‌شد امکان رشد صنعت گردشگری داخلی و خارجی در این منطقه دگرگون شده و سمت و سوی دیگر از لحاظ سیاسی، اجتماعی و اقتصادی می‌یافت.

به‌عنوان مثال بحرین کشور جنوبی و همسایه ایران، طبق آمار منتشر شده در مجله تراول در سه‌ماهه نخست سال ۲۰۱۱ میلادی برای گردشگران بین‌المللی به‌عنوان یکی از گزینه‌های اصلی مسافرت‌هایشان در قالب استفاده از سواحل و آفتاب آن، مورد توجه قرار گرفته است. در حالی که علاقمندان به ورزش‌های ساحلی و آبی دیگر کشورهای جهان نیز از این کشور و سواحل آن به‌طور

ویژه یاد می‌کنند. این کشور کوچک توانسته با سرمایه‌گذاری در زمینه ساخت مجتمع‌های ورزشی - تفریحی بسیار مجهز و مدرن ظاهر شود و نظر کمیته‌های ورزشی را جهت برگزاری بازی‌های بین‌المللی ساحلی و آبی به خود جلب کند. به عقیده بسیاری از کارشناسان، تبلیغ توانمندی‌های جذب گردشگر از طریق صنعت گردشگری ورزشی، بهترین روش برای نشان دادن پتانسیل‌های گردشگری در هر کشور است. آنها عنوان می‌کنند که رویدادهای ورزشی در واقع به‌عنوان تبلیغی رایگان در زمینه جذب حداکثری گردشگر برای کشورهای برگزارکننده هستند. اما در ایران به این موضوع و اهمیت آن و البته موقعیت استثنایی خلیج‌فارس برای رشد صنعت گردشگری توجهی نشده و دست‌اندرکاران گردشگری، صرفاً به تبلیغ برای مکان‌های تاریخی بسنده کرده‌اند. در حالی که بیشتر این اماکن تاریخی به دلیل نبود مدیریت مؤثر و بی‌توجهی، در حال نابودی هستند یا اینکه همگان آنها را می‌شناسند و به دنبال یافتن امکانات گردشگری جدیدی در ایران هستند.

از آنجا که سازمان میراث‌فرهنگی به‌عنوان متولی صنعت گردشگری ایران شناخته شده، لذا تصمیم‌گیری‌های سازمان مذکور برای آماده‌سازی زیرساخت‌های این سواحل سرنوشت‌ساز خواهد بود که می‌توان برای درک بهتر این موضوع به کشور بحرین اشاره کرد. مسئولان گردشگری بحرین در سواحل این کشور و منطقه‌ای به نام Zallaq توانسته‌اند هتل‌های چند ستاره فوق‌مدرنی را برای ارائه خدمات به گردشگران بسازند و با تبلیغات گسترده، نظر گردشگران و مدیران آژانس‌های مسافرتی را به این منطقه جلب کنند. این سرمایه‌گذاری عظیم در حالی اتفاق افتاده که بجز ۲ یا ۳ مرکز عمده ایرانی یعنی جزایر کیش و قشم، دیگر سواحل ایران از امکانات مناسبی برای جذب گردشگر برخوردار نیستند و به‌صورت بومی اداره می‌شوند و حتی امکانات پذیرایی برای گردشگران ایرانی نیز برای آنها نیست، چه رسد به جذب گردشگر خارجی. اما اگر زیرساخت‌های مناسب برای جذب گردشگر و جلب نظر ماجراجویان ورزش‌های آبی آماده شود، می‌توان انتظار رشد و شکوفایی صنعت گردشگری منطقه را داشت. در این باره FIFA (۲۰۱۱) گزارش می‌دهد، هنگام برگزاری بازی‌های بین‌المللی ساحلی در کشور فرانسه، این کشور پذیرای حدود ۴۰۰ هزار نفر در قالب تیم‌های ورزشی، هیئت‌های همراه، تماشاگران و علاقمندان این رشته‌های ورزشی بوده است. اگرچه جامعه ورزشی ایران در این زمینه برای میزبانی بازی‌های ساحلی سال ۲۰۱۰ میلادی تلاش بسیار خوبی انجام داد، اما گذشته از مسائل سیاسی، به دلیل مشکلات زیرساختی و امکانات رفاهی، این امکان از ایران دریغ شد و در اختیار کشور امارات قرار گرفت. در واقع حجم زیادی از ثروت و رونق دوباره صنعت گردشگری به این کشور هدیه شد. بنابراین هماهنگی در ۲ بخش یعنی مسئولان ورزشی و صنعت گردشگری باید بسیار تنگاتنگ و کارآمد باشد تا بتوان از پتانسیل‌های موجود در ایران بهترین استفاده را داشت. اما آیا واقعاً در صورت موفقیت ایران برای جذب این‌گونه گردشگران امکانات پذیرایی برای این حجم مسافر در یک دوره



به خصوص فراهم می‌شود؟! در حالی که امکانات رفاهی و گردشگری ایران در منطقه خلیج فارس به ۲ جزیره یاد شده خلاصه شده که همین ۲ جزیره هم در ایام خاصی از سال مثل تعطیلات نوروزی برای پذیرایی از مسافران نوروزی داخلی دچار مشکل می‌شوند و امکانات رفاهی کافی برای متقاضیان را در اختیار ندارند، چه رسد به پذیرایی هیئت‌های ورزشی و برگزاری بازی‌های بین‌المللی. اینجاست که همکاری تنگاتنگ دست‌اندرکاران صنعت گردشگری و ورزشی کشور دوباره خودنمایی می‌کند و لزوم ارتباط این دو گروه با یکدیگر برای رشد و گسترش صنعت گردشگری منطقه بر همگان آشکار می‌شود. اما هنوز هم دیر نیست، حاشیه خلیج فارس ثروتی بی‌پایان است که قابلیت تبدیل به سرزمینی بسیار جذاب برای گردشگران اروپایی و دیگر نقاط جهان را دارد. اما بیشتر این گردشگران مقصد خود را چند کیلومتر دورتر از سواحل ایران انتخاب می‌کنند یا اینکه همیشه تیم‌های ورزشی ایران باید برای انجام بازی‌های بین‌المللی ساحلی به قسمت جنوبی این خلیج بروند، حال آنکه امکانات گردشگری ایران از نظر تاریخی و اقلیم منطقه از دیگر همسایگانش بهتر و بیشتر بوده، ولی بازهم مسیر حرکت تورها به دیگر نقاط این خلیج ختم می‌شود.

علاوه بر موارد ذکر شده، در بخش گردشگری، می‌توان زمینه‌های زیر را با محوریت گردشگری دریایی در سواحل خلیج فارس تقویت و احیا کرد:

- موزه دریا و دریانوردی که معرف انواع فعالیت‌های ساکنین بومی، صنعتی، تجاری، شیلاتی و غیره باشد (هرچند که نمونه‌ای از این موزه در بوشهر موجود است، اما کافی نیست)

- تسریع در ایجاد زیرساخت‌ها و امکانات ساحلی و طراحی سازه‌های گردشگری دریایی به‌ویژه درزمینه طراحی سراج‌های (سوئیت) ساحلی که امکان اقامت روی آب را میسر می‌سازد.

- صید و صیادی برای گردشگری دریایی (صید تفریحی)

- فرهنگ‌سازی گردشگری دریایی در سطح ملی و منطقه‌ای

- ایجاد امکانات مناسب با سلايق مختلف گردشگری (تورهای ارزان) در مناطق ساحلی، جزایر

خلیج فارس با امکانات شناورهای دریایی مطلوب

- توسعه گردشگری زیستگاهی با رعایت اصول حفاظت از محیط زیست که زمینه مناسبی در

خلیج فارس برای انواع جانداران از جمله ماهیان، پرندگان و پستانداران و جنگل‌های حراء وجود دارد.

- تعیین محورهای گردشگری در سواحل و جزایر خلیج فارس که مهم‌ترین محورهای آن می‌تواند

محور جاسک - میناب، محور میناب - بندرعباس، محور بندرعباس - بندرلنگه، محور عسلویه - بوشهر،

محور بوشهر - بهبهان، محور بهبهان - بندر ماهشهر، محور بندر ماهشهر - خرمشهر، محور جزایر

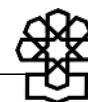
مرکزی خلیج فارس و محور جزایر غربی خلیج فارس باشند.

- تهیه نقشه جامع گردشگری سواحل و جزایر خلیج فارس با محوریت گردشگری

- گردشگری تفریحی (رایج‌ترین نوع جهانگردی)
- گردشگری درمانی (برای بهره‌گیری از آب‌های گرم ساحلی و جزایر به‌منظور استفاده از امکانات تشخیصی و درمانی و جذب توریست‌های کشورهای اروپایی و آسیای میانه)
- گردشگری مذهبی (زیارت، حج و سفرهای دینی)
- گردشگری بازاری (سفر گردشگری به‌منظور خرید و فروش کالا)
- گردشگری همایشی (برای شرکت در همایش‌ها و بازدید از مناطق)
- گردشگری الکترونیک یا e-Tourism که دربرگیرنده اطلاعات و انجام بخش اعظم سفر به‌صورت مجازی می‌شود.
- بوم‌گردی (اکوتوریسم) (گردش در طبیعت)
- گردشگری ورزشی (به‌منظور انجام ورزشی خاص یا مسابقات بین‌المللی)
- گردشگری با رویکرد اقوام و تنوع قومی
- احداث آکواریوم دریایی

در حال حاضر هرچند گردشگری در خلیج فارس، جزایر و سواحل آن رونق دارد، اما کافی و برآزنده آن نیست. زیرا ظرفیت خلیج فارس برای گردشگری بسیار بالاست. سواحل زیبای خلیج فارس با قرار گرفتن در منطقه حاره‌ای و منطقه گرم کره زمین و هم‌جواری با ۳ استان بوشهر، خوزستان و هرمزگان، یکی از زیباترین پدیده‌های دریایی جهان را داراست. خلیج فارس به‌دلیل وجود جزایر زیبا که زیستگاه پرندگان مهاجر است، گونه‌های دریایی منحصربه‌فرد و مرجان‌های دریایی، امکانات بالقوه بسیار بالایی برای گردشگری دریایی دارد. اما به‌رغم این مسئله تنها در منطقه محدودی از جزیره کیش که به‌عنوان منطقه آزاد تجاری شناخته می‌شود از امکانات دریایی برای گردشگری استفاده می‌شود. جزیره کیش به‌عنوان یکی از زیباترین جزایر خلیج فارس از طبیعت زیبا و منحصربه‌فردی برخوردار است. امکانات ورزش‌های مختلف دریایی در این جزیره وجود دارند. انواع تجهیزات و وسایل مانند جت‌اسکی، اسکی روی آب، چتر پرنده، قایق‌های پدالی، کیبل اسکی و امکانات غواصی و ماهیگیری از آن جمله‌اند. هر سال نزدیک به یک‌میلیون نفر از این جزیره دیدن می‌کنند. نقش این جزیره در وهله اول صنعتی - صادراتی و در وهله دوم تجاری - توریستی بوده، اما با شکست برنامه‌های صنعتی و تجاری، توجه سرمایه‌گذاران تنها به بخش گردشگری آن جلب شده است.

جزیره قشم هم ۲/۵ برابر بزرگ‌تر از سنگاپور و بحرین است و به‌عنوان بهشت مرجان‌های دریایی شناخته می‌شود. این جزیره از گذشته‌های دور همواره مرکز تجاری و کشتیرانی بسیار پررونقی بوده است. از سال ۲۰۰۰ میلادی، قشم به‌عنوان یک جزیره آزاد تجاری شناخته شد و به گفته مسئولان، این جزیره توانایی پذیرش ۱/۵ میلیون مسافر در ایام تعطیلات را دارد. جنگل‌های وسیع دریایی حرا از



زیباترین جاذبه‌های توریستی این جزیره به‌شمار می‌آیند و سالیانه هزاران پرنده از جهان و پرندگان بومی ایران به این جزیره مهاجرت می‌کنند.

سایر جزایر جنوبی ایران نیز دارای جاذبه‌های توریستی فراوان‌اند. به‌طور مثال جزیره مینو در میان اروند با درختان درهم‌پیچیده و نیزارهای بلند، زیستگاه انواع پرندگان و آبزیان است و قابلیت تبدیل شدن به جزیره‌ای ویژه برای گردشگری را دارد.

با توجه به این مطالب، می‌توان حدس زد که چرا امارات متحده عربی به سه جزیره ایران چشم طمع دوخته و همواره ادعای آنها را مطرح می‌کند.

۵. شناسایی قابلیت‌های گردشگری دریای عمان

امروزه در اغلب کشورهای دنیا توجه به تورهای دریایی؛ حمل‌ونقل دریایی؛ ورزش‌ها و تفریحات آبی؛ غواصی و سایر سرگرمی‌های مرتبط با ساحل و فراساحل در صدر برنامه‌های گردشگری است. سواحل دریای عمان در استان سیستان و بلوچستان هم از این لحاظ بسیار مستعدند. به‌طوری که سواحل شهرستان‌های میناب و جاسک از استان هرمزگان و شهرستان‌های کنارک و چابهار از استان سیستان و بلوچستان برای برگزاری ورزش‌های حرفه‌ای ساحلی و قایقرانی می‌توانند مورد ارزیابی قرار گیرند. همان‌طور که کشور عمان با برنامه‌ریزی مناسب توانسته از این طریق شهرت جهانی پیدا کند. برای درک بهتر اهمیت این موضوع می‌توان به گزارش مجله TTG (sport's truism) در کشور عمان اشاره کرد. در این گزارش آمده است با توجه به برگزاری رقابت‌های بین‌المللی ورزش‌های ساحلی در عمان این کشور توانسته موقعیت خود را از نظر صنعت گردشگری ورزشی در جهان تثبیت کند و به‌عنوان یکی از گزینه‌های همیشگی برای برگزاری این‌گونه مسابقات در نظر کمیته‌های بین‌المللی مطرح باشد. هنگام برگزاری دومین دوره بازی‌های ساحلی آسیا در عمان، این کشور به بهترین مکان برای گذراندن تعطیلات گردشگران و ماجراجویان دریایی تبدیل شد. آفتاب و ساحل، دو عامل اصلی و سرمایه‌های خدادادی عمان بودند و این کشور توانست به بهترین شکل ممکن از آنها استفاده و برای خود درآمدی میلیاردی را در کنار ذخایر انرژی مهیا کند.

امروزه همه قایقرانان حرفه‌ای، والیبالیست‌های مشهور ساحلی و موج‌سواران معروف، کشور عمان را به‌خوبی می‌شناسند و از امکانات ورزشی این کشور بسیار خوب اطلاع دارند. اما همین افراد با توجه به امکانات بسیار بالقوه ایران، کوچک‌ترین اطلاعاتی درباره امکانات کشورمان برای استفاده از سواحلش را ندارند. به‌عنوان مثال شهرک ورزشی ساحلی Musana's sportAl در عمان با وسعتی حدود یک میلیون مترمربع و گنجایش حدود ۳۰۰ هزار نفر گردشگر و تیم‌های ورزشی، بهترین گزینه برای کمیته برگزاری بازی‌های بین‌المللی ساحلی در این کشور بوده و از سوی دیگر این منطقه حاشیه

دریای عمان توانسته برای تحکیم موقعیت خود حدود ۴۰۰ ساحل دیگر با ظرفیت‌های مختلف را برای پذیرایی از گردشگران ورزشی به کمیته بین‌المللی ساحلی این کشور پیشنهاد دهد. عمان عنوان کرده هر یک از این سواحل به تنهایی قادر به برگزاری مسابقات جداگانه‌اند و با امکانات بسیار مدرن خود مانند هتل، مراکز تفریحی و امکانات استاندارد ورزشی، توانسته نظر مثبت این کمیته‌ها را به دیگر مناطق کشورش نیز جلب کند. حالا سؤال اینجاست با توجه به وسعت سواحل ایران و امکانات بالقوه کشور برای میزبانی این‌گونه بازی‌ها، برای جذب و رشد صنعت گردشگری ورزشی، چرا تصمیم‌سازان از این نعمت خدادادی بهره‌برداری نمی‌کنند. یا چقدر توانسته‌اند سواحل خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر را برای صنعت گردشگری ورزشی خود آماده و آنها را درآمدزا کنند؟

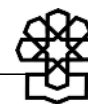
از سوی دیگر در سال‌های اخیر، کشورهایی مانند فرانسه، اسپانیا و یونان در اروپا سهم درخور توجهی برای جذب گردشگران داشتند و مراکز جدیدی در حاشیه مدیترانه در حال رشد سریع و روزافزون هستند. کشورهایی مانند مراکش، تونس، الجزایر و مصر نیز جزء ۲۰ کشور مقصد جهان در صنعت گردشگری قلمداد می‌شوند. همچنین مقصدهای نوظهور مانند کشورهای جنوب شرقی آسیا به خصوص کشورهای تایلند، مالزی، اندونزی، سنگاپور، هنگ‌کنگ و ژاپن به‌عنوان موتور محرکه رشد جهانگردی جهان شناخته شده‌اند. مهم‌ترین جذابیت کشورهای ذکر شده سواحل زیبا و منابع دریایی آنهاست. گشت‌های دریایی در تایلند، مالزی، مالدیو و سایر کشورهای آسیای جنوب شرقی نیز به‌خوبی توسعه یافته‌اند. مالزی برای ایجاد گردشگری پایدار در این کشور پارک‌های دریایی را در جزایر خود گسترش داده و کشور اندونزی نیز با استفاده از شیوه‌های سنتی و مدرن، گردشگری دریایی را روز به روز توسعه می‌دهد.

در این نوع گردشگری، گردشگران با فرهنگ، آداب و رسوم جزیره‌نشینان آشنا می‌شوند و با استفاده از تسهیلات، خدمات ساحلی، خرید اقلام و صنایع‌دستی منافع اقتصادی خوبی را نصیب جزیره‌نشینان می‌کنند و این امر موجب تقویت، ترقی و آبادانی این جزایر می‌شود.

در حوزه دریایی کارائیب در آمریکای مرکزی به‌دلیل داشتن شرایط آب و هوایی مساعد جذابیت‌های دریا از مقاصد مهمی است که گردشگران کشورهای آمریکایی و اروپایی را به‌سوی خود جذب می‌کند و خطوط کشتیرانی و تفریحی این منطقه از زیباترین خطوط کشتیرانی جهان به‌شمار می‌آیند.

استرالیا به‌دلیل تنوع زیست دریایی و داشتن نهنگ یکی از مهم‌ترین مقصدهای دریایی در جهان به‌شمار می‌آید و سالیانه هزاران نفر را جذب خود می‌کند. همچنین شکل جدیدی از گردشگری دریایی که اکنون طرفداران زیادی پیدا کرده، پرواز بر فراز دریاهاست.

امروزه کشورهای مختلف جهان با رقابتی شدید درصدد دستیابی به بازارهای جهان و گسترده شدن و گردشگری دریایی با توجه به ایجاد امکانات در کشورهایی که مرز آبی دارند، به جایگاه واقعی خویش دست



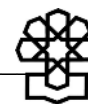
می‌یابد. زیرا بسیاری از کشورها، زیرساخت لازم را برای ورود گردشگران دریایی آماده کرده‌اند.

سواحل دریای عمان در شهرستان‌های میناب، جاسک، کنارک و چابهار نیز می‌توانند از این امکانات ساحلی برخوردار باشند. شهرستان‌های کنارک و چابهار که در منتهی‌الیه جنوب شرق ایران و در کنار دریای عمان و اقیانوس هند واقع شده‌اند، از زیبایی‌های خاصی برخوردارند به طوری که می‌توان به تپه‌های گل‌فشان تالاب لیپار، انجیر معابد، جنگل‌های حرا، قلعه تاریخی تین، کوه‌های مینیاتوری و تپه‌های مریخی اشاره کرد. این مناطق با توجه به موقعیت اقلیمی خاصی که دارند، قابلیت جذب توریست‌های ورزشی همچون کشور عمان را دارند و همین‌طور می‌توانند به قطب جذب توریسم زمستانی تبدیل شوند. در صورت برنامه‌ریزی صحیح، از جمله ایجاد امکانات رفاهی مناسب، پذیرایی گروه‌هایی از جهانگردان تفریحی در سطح منطقه باشند. دگرگونی و توسعه امکانات رفاهی و پذیرایی که در سال‌های اخیر در شهرستان چابهار شاهد آنیم هرچند می‌تواند شرایط لازم را برای جذب جهانگردان پیرامون کشورمان را فراهم آورد، اما ایجاد کانون‌های تفریحی - ورزشی ساحلی و فراساحلی باید مورد توجه ویژه باشد. باید کمپ‌های تفریحی - ورزش‌های ساحلی با کوه‌های مریخی، قلعه پرتغالی‌ها، سواحل صخره‌ای و زیبا و دل‌انگیز منطقه آزاد چابهار به‌عنوان یک پکیج گردشگری - توریستی در نقشه جامع جذب توریسم منطقه مورد توجه قرار گیرد تا بتوان این منطقه را حداقل قابل رقابت با کشور عمان رساند و مکانی امن برای گردشگران طالب هیجان و آرامش باشد.

همچنین با شناخت توان‌های محیطی سواحل جاسک و میناب می‌توان در امر تهیه نقشه راه جذب توریست و گردشگری اقدام کرد. به طوری که با شناخت پتانسیل‌های سواحل این دو شهرستان در استان هرمزگان نظیر خلیج‌های جاسک غربی و شرقی که در کناره آب‌های دریای عمان قرار دارند و زمانی که ارتفاع امواج دریا به یک متر می‌رسد و در این هنگام در این خلیج‌ها هیچ‌گونه موج خطرناکی مشاهده نمی‌شود و بسیار آرامند، بهترین مناطق برای ورزش‌های دریایی محسوب می‌شوند. صخره‌های شنی بین میناب و جاسک جنگل‌های حرا که به‌طور دائم در معرض جزر و مد منظم آب دریا قرار دارند در زمان جزر، درختان سبز لجنی آن از آب بیرون می‌آیند و به‌صورت جزایری پراکنده نمایان می‌شوند بسیار دینی‌اند. یا در موقع مد تمام جنگل زیرآب رفته و ناپدید می‌شود که بین جاسک و میناب این مناظر به‌طور فراوان قابل مشاهده‌اند و کانون‌های جذب گردشگر محسوب می‌شوند. زیرا این جنگل‌ها با پرندگان زیبا و نادر مانند گیلان‌شاه، اگرت بزرگ در کنار پلیکان‌ها و فلامینگوها مناظر جالبی را در سواحل جاسک و میناب پدید می‌آورند.

۶. شناسایی قابلیت‌های گردشگری دریای خزر

دریای خزر به‌عنوان بزرگ‌ترین دریاچه جهان و از مهم‌ترین ظرفیت‌های ایران در این حوزه به‌شمار می‌آید. بندر انزلی مهم‌ترین بندر دریای خزر به‌دلیل هم‌جواری با سایر بنادر ساحلی خزر و دسترسی آن به بنادر اروپایی از موقعیت اقتصادی کم‌نظیری برخوردار است. جاذبه‌های فراوان تفریحی، توریستی، تاریخی، آب و هوای مناسب و نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی رشت و گرگان، دسترسی به امکانات حمل‌ونقل دریایی، زمینی و هوایی موجب تبدیل این منطقه به منطقه ویژه اقتصادی و منطقه آزاد شده است. پتانسیل‌های گردشگری دریایی خزر با توجه به موقعیت‌های خاص جغرافیایی و دسترسی دو سویه‌اش به دریا و کشورهای طالب به دریای آزاد (آذربایجان و ترکمنستان) از مزیتی نسبی در توسعه گردشگری دریایی آن به‌شمار می‌رود. مجاورت این دریا با سه استان شمالی گیلان، مازندران و گلستان، موقعیت مناسبی را برای دسترسی این استان‌ها به دریا فراهم کرده است و هر سال در فصل گرم، چندین میلیون مسافر از شهرهای مختلف به این منطقه سفر می‌کنند. اما آنچه در این منطقه بیشتر مورد توجه قرار دارد گردشگری ساحلی است. مشکلاتی در استان‌های شمالی ایران وجود دارند که مسئولان باید به آنها توجه داشته باشند و با برطرف کردن آنهاست که می‌توان برای جذب گردشگر دریایی و ساحلی اقدام کرد. طبعاً چنین امری موجب توسعه اقتصادی در منطقه می‌شود و فعالیت جانبی گسترش می‌یابد و در کنار آن اشتغال و ارزش‌افزوده ایجاد می‌شود. به این منظور، آزادسازی حریم دریا و هماهنگی بیشتر متولیان ساماندهی دریا از نخستین اقداماتی است که باید انجام شود. هرچند که در نوار ساحلی شمال، کشور ترکمنستان به‌دنبال تبدیل شدن به قطب گردشگری سواحل شرقی خزر است. زیرا منطقه گردشگری آوازه ترکمنستان که از سال ۲۰۰۷ کار ساخت و تجهیز آن آغاز شده است، در اوایل سال ۲۰۱۳ با حضور رئیس‌جمهوری این کشور، مرحله‌ای از پروژه عظیم ساخت‌وساز گردشگری خود را به بهره‌برداری رساند. دولت ترکمنستان برای توسعه این منطقه بیش از ۲ میلیارد دلار هزینه و سرمایه‌گذاری کرده است و این سایت تحت عنوان مجتمع تفریحی، گردشگری و سرگرمی موسوم به یوپک یولی (جاده ابریشم)، متعلق به وزارت خارجه ترکمنستان راه‌اندازی شد که علاوه بر جذب توریست داخلی، اقدام به جذب توریست خارجی از اروپای مرکزی و کانادا می‌کند. این سایت عظیم گردشگری که پنج استان این کشور را تحت تأثیر خود دارد، در مجموع ۱۵ طرح شامل هتل، تأسیسات زیربنایی، رفاهی، عمرانی را در منطقه ملی آوازه ترکمنستان به‌دنبال دارد. مساحت کلی مجموعه گردشگری آوازه (آوازا)، پنج هزار هکتار است که ۲۶ کیلومتر از ساحل دریای خزر را دربرمی‌گیرد و قرار است پذیرای سالیانه ۸۰ هزار گردشگر داخلی و خارجی باشد. در همین حال، احداث حدود ۳۰ هتل و اجرای پروژه‌های مختلف در ارتباط با صنعت گردشگری، تفریحی، درمانی و ورزشی از قبیل احداث فرودگاه بین‌المللی و احداث اتوبانی به

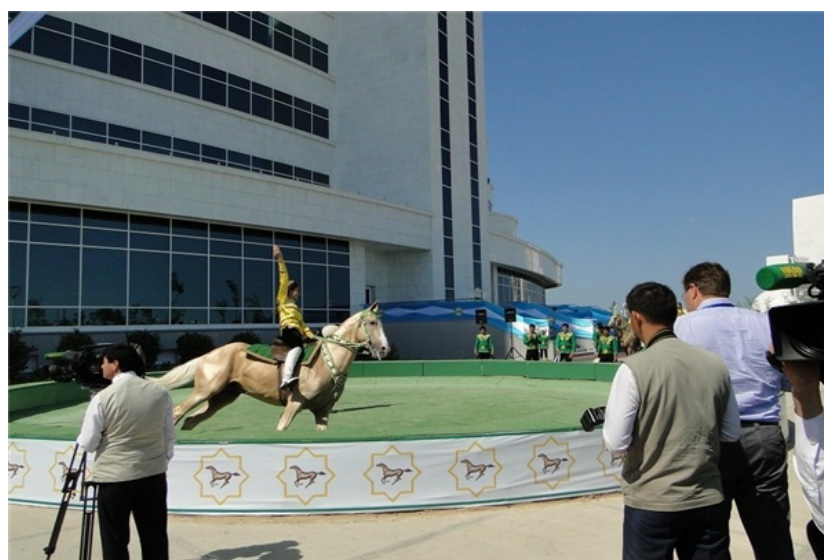


طول ۲۶ کیلومتر به سواحل دریای خزر است. طبق برنامه توسعه قرار است در این منطقه بیش از ۶۰ هتل در سطح جهانی احداث شود که تأسیسات ورزشی به‌ویژه مجتمع ورزش‌های زمستانی و مسابقات رشته‌های آبی نیز جزء این برنامه‌اند. کارشناسان بین‌المللی صنعت گردشگری معتقدند که دولت ترکمنستان با سرمایه‌گذاری کلان قصد دارد در آینده منطقه ملی گردشگری آوازه را به یک منطقه آزاد گردشگری و تجاری در ساحل دریای خزر تبدیل کند (تصاویر ۱ تا ۳).

تصویر ۱. از منطقه گردشگری ساحلی آوازه اکنون به‌عنوان نگین سواحل شرقی دریای خزر یاد می‌شود



تصویر ۲. جذب سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری توسط دولت ترکمنستان



تصویر ۳. فصل گردشگری ساحلی در ترکمنستان از اواخر ماه می (خرداد) شروع شده و تا ماه اکتبر و اوایل نوامبر (اواخر آذر) ادامه دارد



با ارائه تسهیلات (صدور ویزا، معافیت از مالیات، اختصاص زمین، تسهیلات اداری و ثبت شرکت) دست‌اندرکاران ایجاد این منطقه ملی گردشگری همچنین در نظر دارند، فضای سبز و گل و گیاه در مساحت ۱ هزار و ۳۰۰ هکتار ایجاد کنند. علاوه بر این ترکمنستان قصد دارد به منظور رونق صنعت گردشگری خود، اماکن و تأسیسات مدرن و مجهز ورزشی برای برگزاری مسابقات آبی و ساحلی بین‌المللی در منطقه ملی گردشگری آوازه ایجاد کنند.

تحول صنعت گردشگری ترکمنستان درحالی است که این کشور در مسیر جاده ابریشم (که آسیای دور را به اروپا وصل می‌کند) واقع است و مجاورت با دریای خزر، راه آبی کشورهای منطقه به دریای سیاه و امکان ارتباط با آب‌های گرم خلیج فارس و اقیانوس هند را از طریق ایران امکان‌پذیر کرده و در نتیجه مسئولان این کشور را به بهره‌مندی و ایجاد زیرساخت‌های لازم برای استفاده هر چه بیشتر از این امکانات واداشته است.

این منطقه در وهله اول بنابر گفته رئیس‌جمهور ترکمنستان، برای مردم و شهروندان و کودکان این کشور احداث می‌شود که احداث چند مجتمع مجهز ویژه تفریح، استراحت و درمان کودکان در منطقه آوازه گواه بر این گفته است. به طوری که به نقل از خبرگزاری فارس، خانواده ترکمنستانی که به آوازه آمده بودند اذعان داشتند که «ما کشاورزیم و باتوجه به اینکه نصف هزینه‌های این سفر را اتحادیه اصناف کشاورزان پرداخت می‌کند ما تصمیم گرفتیم که قبل از آغاز فصل برداشت گندم به این منطقه آمده استراحت و تفریح کنیم».

با توجه به اینکه هم‌اکنون تنها فاز اول منطقه آوازه راه‌اندازی شده اما این منطقه را به یک شهر جدید و مدرن ساحلی تبدیل کرده است. در واقع دگرگون‌زایی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در آن نمایان شده است. به خصوص که این منطقه به محل برگزاری نشست‌ها، همایش‌ها، نمایشگاه‌های بین‌المللی و



مذاکرات سران کشورهای خارجی تبدیل شده و هتل‌های موسوم به وطنچی، نفتچی، کاروان، هزینه، آرزو، سردار، قوت، برکت، حاصل، آرزو و ... در فهرست هتل‌های جهانی ثبت شده‌اند. این درحالی است که در ایران، هم از نظر ساحل‌سازی و هم از نظر جذب توریست خارجی به شکل ضعیفی برخورد شده است. این موضوع در حمل‌ونقل دریایی هم صدق می‌کند. به طوری که با وجود سواحل طولانی مرز آبی کشور در دریای خزر (حدود ۶۵۷ کیلومتر مرز آبی)، شرکت‌های کشتیرانی که به امر جابجایی مسافر در آن می‌پردازند اندکند. در شمال کشور، کشتی‌های مسافری دریایی که در دریای خزر وجود دارند می‌توان به دو کشتی میرزا کوچک‌خان و کشتی تفریحی - توریستی رامسر یک اشاره کرد که در زمینه توسعه گردشگری دریایی داخلی اقدام به جابجایی مسافر می‌کنند.

۷. بررسی مسائل اجتماعی - زیست‌محیطی سواحل و محیط‌های دریایی کشور

بررسی مناطق ساحلی از منظر اجتماعی از پربارترین و پویاترین مناطق جهان و بستر فعالیت‌های عظیم اقتصادی و اجتماعی به‌شمار می‌روند. از طرف دیگر، به موازات رشد جمعیت و توسعه فعالیت‌ها در این عرصه‌ها طی سال‌های گذشته، فشار زیادی بر این مناطق وارد آمده و در معرض انواع آلودگی‌ها و تخریب قرار گرفته‌اند. سواحل ایران نیز از این قاعده مستثنا نبوده و طی سال‌های گذشته به‌ویژه در سواحل شمالی کشور، در معرض انواع آلودگی و توسعه کاربری‌ها، فراتر از توان و تحمل این مناطق قرار گرفته است. به همین دلیل نیز طی سال‌های گذشته تلاش‌هایی برای اصلاح این روندها و شرایط حاکم بر این عرصه‌ها آغاز شده است. پس از تصویب ماده (۶۳) قانون برنامه چهارم توسعه و آیین‌نامه اجرایی آن در سال ۱۳۸۵ انتظار می‌رفت، با توجه به سازوکارهای اجرایی و وظایفی که برای دستگاه‌های اجرایی در این آیین‌نامه پیش‌بینی شده است، بتوان تا حدودی معضلات کنونی سواحل کشور را به‌طور عام و سواحل شمالی کشور را به‌طور خاص، ساماندهی کرد. از آنجاکه مناطق ساحلی در سراسر جهان از جنبه‌های تاریخی در زمره مناطقی قرار می‌گیرند که به دلیل وجود منابع غنی (از جمله انرژی، منظومه زیستی، شیلاتی و...) همواره در معرض بیشترین تهدیدهای زیستی قرار گرفته‌اند. طی دهه‌های اخیر بهره‌برداری نادرست از این منابع ارزشمند، اغلب مناطق ساحلی جهان را با وضعیتی بحرانی و خطرناک مواجه ساخته است. به‌گونه‌ای که فشارهای وارده بر آنها از ظرفیت تحمل زیست‌محیطی آنها فراتر رفته است. افزایش جمعیت، بهره‌برداری بی‌رویه از منابع، آلوده‌سازی مناطق ساحلی، توسعه فعالیت‌های ناسازگار با محیط و عدم هماهنگی بین فعالیت‌ها در نوار ساحلی از مهم‌ترین دلایل ایجاد فشار بر این مناطق محسوب می‌شوند.

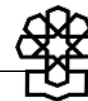
مجموعه مسائل و مشکلات یادشده، بسیاری از کشورهای جهان به‌ویژه کشورهای توسعه‌یافته را بر آن داشته است تا ضوابط و مقررات گوناگونی را برای استفاده بهینه از این عرصه‌ها تدوین و اجرا

کنند. به نحوی که اجازه استقرار کاربری‌های مختلف از سوی بخش‌های خصوصی و دولتی تنها با رعایت این ضوابط و مقررات امکان‌پذیر است. جمهوری اسلامی ایران نیز از این قاعده مستثنا نبوده و در خلال سال‌های گذشته تلاش‌هایی را برای ضابطه‌مند کردن و استفاده بهینه از این عرصه‌ها آغاز کرده است اما به دلایل مختلف، این اقدام‌ها به نتایج موردنظر منتهی نشده و کماکان مسائل و مشکلات مناطق ساحلی کشور به طور عام و سواحل شمالی کشور به طور خاص خودنمایی می‌کنند.

به نظر می‌رسد، یکی از دلایل اصلی معضلات زیست‌محیطی و اجتماعی کنونی سواحل خزر در چند سال اخیر، عدم توجه به شرایط طبیعی این دریاچه یا به عبارتی نوسان‌های ادواری سطح آب این دریا باشد که باعث شده است بسیاری از برنامه‌ریزی‌ها و سرمایه‌گذاری‌های بخش‌های دولتی و خصوصی در حاشیه این دریا بدون توجه به این مسئله صورت گیرد که پیامد آن را در سال‌های گذشته، به صورت آب‌گرفتگی تخریب بسیاری از تأسیسات، شاهد باشیم. به همین سبب، افزایش سطح آب دریای خزر در مهر و موم‌های اخیر (به‌ویژه در دهه ۱۳۷۰) موجب مشکلات اجتماعی در سواحل آن شده است که آثارش هنوز هم وجود دارند.

شواهد تاریخی حاکی از آن است که سطح دریای خزر دارای نوسان‌های بسیار شدید و قابل توجهی بوده و به همین دلیل، همزمان با نوسان‌های سطح آب آن در ادوار گذشته خط ساحلی‌اش نیز به دفعات تغییر کرده است. به موازات پس‌روی دریا، تأسیسات و سکونتگاه‌های زیادی در این عرصه‌ها مستقر شدند که به دنبال افزایش سطح آب دریا و پیشروی مجدد آب، بسیاری از این تأسیسات و سکونتگاه‌ها به زیر آب رفته و خسارت‌های اقتصادی و اجتماعی عدیده‌ای بر ساحل‌نشینان تحمیل شده است. دلایل متعددی برای نوسان‌های آب دریای خزر عنوان شده است که مهم‌ترین علت برای افزایش سطح آب دریای خزر، وقوع دوره‌های پربابی در حوضه آبریز رودخانه‌های منتهی به این دریا مطرح می‌شوند. نگاهی به آمار نزولات جوی در چند سال گذشته و مقایسه آن با مقادیر متوسط بلندمدت تا حدود زیادی صحت این نظریه را تأیید می‌کنند. حرکات تک‌تونیکی زمین از دیگر فرضیاتی است که در سال‌های اخیر برای بیان علت افزایش سطح آب دریای خزر مطرح شده است. طرفداران این نظریه بر این باورند که فرورفتگی و بالا آمدن بستر دریای خزر به دلیل حرکات پوسته زمین است. با توجه به حجم ثابت آب دریا، این پدیده باعث افزایش و کاهش سطح آب و در نتیجه نوسان‌های آب این دریا و پیشروی آن در ساحل می‌شود.

بسته شدن خلیج قره‌بغاز در شرق دریای خزر در کشور ترکمنستان هم از دیگر عوامل بالا آمدن سطح آب در خزر شمرده می‌شود. هرچند بسته شدن این خلیج تا سال ۱۹۸۱ در افزایش مختصر سطح آب دریا تا قبل از دهه ۷۰ نیز مؤثر بوده اما پس از باز شدن کامل از سال مزبور این اثر منتفی شده است.



یکی دیگر از علل افزایش سطح آب دریای خزر که از سوی برخی صاحب‌نظران مطرح شده، این است که در خلال نیم قرن گذشته، مقادیر بسیار زیادی از منابع و ذخایر نفتی از این دریا استحصال شده است که به تدریج به دلیل استهلاک تأسیسات و حمل و نقل این مواد، مقادیر زیادی از این مواد، در آب دریا تخلیه و در سطح آب پراکنده شده است. با پخش این مواد در آب، تبخیر از سطح آب کاهش یافته که این پدیده می‌تواند عامل تشدیدکننده افزایش تدریجی آب دریای خزر شود. البته از مجموعه نظرها در مورد افزایش سطح آب دریای خزر چنین به نظر می‌رسد که مهم‌ترین دلیل افزایش سطح آب‌دهی رودخانه ولگا در شمال خزر است که تأثیر قابل توجهی بر حجم آب این دریا دارد. به همین دلیل در دوره‌های پرآبی، سطح آب دریای خزر افزایش و در دوره‌های کم‌آبی سطح آب کاهش می‌یابد. مسائل و مشکلات کنونی سواحل شمال کشور را از جنبه‌های گوناگون می‌توان مورد بررسی قرار داد که برخی از آنها به شرایط طبیعی دریای خزر و برخی نیز به نارسایی و ابهام در قوانین ارتباط می‌یابند. به‌طور خلاصه مهم‌ترین معضلات و مشکلات در سواحل شمال کشور شامل موارد زیر است:

- بالا بودن تراکم جمعیت و بهره‌برداری نامناسب و بیش از ظرفیت از منابع طبیعی،
- ابهام و نارسایی قوانین و مقررات موجود و فقدان قوانین و مقررات جدید و متناسب با شرایط جدید کشور (به‌ویژه در زمینه نوع کاربری‌های ساحلی و زیست‌محیطی)،
- شرایط طبیعی دریای خزر و نوسان‌های ادواری سطح آب آن،
- بهره‌برداری‌های خصوصی از سواحل و محدود بودن فرصت‌های استفاده عمومی،
- تخریب و تغییر اکوسیستم‌های طبیعی بر اثر دست‌انداختن‌های متعدد،
- تغییر کاربری حاصلخیزترین اراضی جلگه‌ای و جنگلی به سایر کاربری‌ها از جمله ویلاسازی،
- بهره‌برداری بی‌رویه از منابع آب زیرزمینی و پیشروی آب‌های شور به داخل آبخوان‌های شیرین،
- آلودگی روزافزون منابع آب سطحی و آلودگی محیط زیستی ناشی از دفع نامناسب فاضلاب و انتقال زه آب‌ها کشاورزی، فعالیت‌های اکتشاف، استخراج و انتقال ذخایر نفت،
- فقدان کارآیی شبکه‌های حمل و نقل متناسب با سطح فعالیت‌ها و جمعیت،
- فصلی بودن اشتغال مرتبط با گردشگری و محدود بودن فرصت‌های شغلی در سایر فعالیت‌ها،
- گسترش پدیده قاچاق کالا، انسان و سوخت در عرصه دریا،
- صید قاچاق و غیرمجاز ذخایر دریایی به‌ویژه ماهیان خاویاری،
- مکان‌یابی نامناسب شهرک‌ها و نواحی صنعتی،
- پایین بودن سطح خدمات برتر در شهرهای میانی و متوسط و نابرابری شدید فضایی در نظام خدماتی،
- دفن غیربهداشتی پسماندهای شهری و روستایی در حاشیه خزر (برای مثال، محل دفن زباله‌های شهر انزلی).

همچنین این وضعیت در سواحل جنوبی کشور با شدت بیشتری مشاهده می‌شود. زیرا فعالیت‌های اقتصادی (به‌ویژه فعالیت‌های تجاری، صنعت نفت و گاز) آلودگی در زنجیره غذایی دریایی (مانند گسترش کشند قرمز یا آلودگی نفتی) موجبات تنش‌های اجتماعی در صید و صیادی را پدید آورده است که نمونه آن تأثیر گسترش کشند قرمز بر فعالیت صیادان در سال ۱۳۸۸-۱۳۸۹ بوده است. از سوی دیگر پدیده قاچاق در دریای عمان و خلیج فارس از معضلات مهم اجتماعی است که لازم است به آن توجه شود. پدیده قاچاق کالا از جنوب خلیج فارس به ایران که واردات قانونی کالا به ایران را با مشکل مواجه ساخته است دارای یک مسیر غیررسمی ورود کالا به کشور، دالان دریایی ۶۰ کیلومتری بین بندر خساب عمان و سواحل ایران است که به درآمد گمرکی کشور خسارات قابل توجهی وارد کرده است. هنگام سپیده‌دم، قایق‌های تندروی بی‌نام‌ونشان از ایران به بندر خساب عمان می‌رسند و هنگام غروب آفتاب، درحالی‌که حامل کالاهای مختلفند، عرض تنگه هرمز را به سمت سواحل ایران به‌سرعت طی می‌کنند. همچنین در دریای عمان هم یک مسیر غیررسمی برای واردات کالا به ایران باز است و آن دالان دریایی کوتاه حدوداً ۳۵ مایلی (۶۰ کیلومتری) است که از طریق خلیج فارس، یکی از سواحل صخره‌ای عمان را به سواحل ایران متصل می‌سازد. این مسیر دریایی که پیش از این مسیری مطمئن برای قاچاق کالا محسوب می‌شد، پس از تشدید تحریم‌ها علیه ایران به مسیری پر دردسر تبدیل شده است.

قاچاق کالا از مبادی غیرقانونی برای فرار از تعرفه‌های گمرکی و واردات کالاهای آمریکایی و اروپایی به بازار کشور از مطلوبیت بالایی برخوردار است و طی سال‌های ۱۳۸۸-۱۳۹۱ جایگاه بالایی در کشور داشته است.

از سوی دیگر، در بخش حاشیه شمالی خلیج فارس، نظارت جدی بر قاچاق کالا وجود نداشته است. هر چند عمان و امارات از نزدیک‌ترین متحدان آمریکا به‌شمار می‌روند و تعهد کرده‌اند تا با تحریم‌ها علیه ایران همراهی نکنند، اما نبود قوانین و مقررات قوی در زمینه قاچاق در این کشورها، رونق قاچاق کالا به کشور ایران را افزایش داده است.

به نقل از خبرگزاری آسوشیتدپرس قاچاقچیان اذعان داشته‌اند برای کالاهایی که به‌صورت قانونی به امارات وارد می‌شوند و توسط کامیون از مرز عبور می‌کنند، تنها ۵۰ درهم (معادل ۱۳/۵ دلار) حقوق گمرکی پرداخت می‌کنند. براساس این گزارش، مقامات عمان حاضر به اظهارنظر درخصوص قاچاق کالا به ایران از طریق سواحل این کشور نیستند. همچنین صاحبان قایق‌های تندروی منطقه خساب، تنها کسانی نیستند که کالا به داخل ایران قاچاق می‌کنند. اما خساب، از جهت سهولت بارگیری و صدور و قرار گرفتن در تنگه استراتژیک هرمز، بیش از سایر مناطق مورد توجه قاچاقچیان کالا قرار دارد.



قاچاقچیان روش‌های مخصوص خود را برای گرفتار نشدن دارند. هدایت‌کنندگان قایق‌های تندرو، باید به‌دقت شرایط آب تنگه را تحت نظر داشته باشند و دقیقاً پس از غروب آفتاب به سواحل ایران نزدیک شوند. در صورتی که دریا آرام باشد، یک نوبت حمل کالا تنها ۹۰ دقیقه به طول می‌انجامد. اما در شرایطی که دریا ناآرام باشد یک نوبت حمل کالا تا ۴ ساعت هم طول می‌کشد. اما در صورت امر قاچاق صورت می‌پذیرد. براساس گزارش منسوب به آسوشیتدپرس همواره در کنار ساحل، ده‌ها قایق تندرو برای قاچاق کالا، بارگیری می‌شوند. هیچ نام و نشانی هم روی بدنه این قایق‌ها دیده نمی‌شود. کالاهایی که بارگیری می‌شوند، عمدتاً شامل تلویزیون‌های ۴۲ اینچ ال جی، دستگاه‌های پخش دی‌وی‌دی، مایکروویوهای پاناسونیک و قطعات موتورسیکلت‌های یاماها می‌شوند. بر روی این اقلام، با پارچه، دیش‌های ماهواره و لباس‌ها و کفش‌های چینی نیز انباشته می‌شوند.

از سوی دیگر مسئولین شیلاتی استان هرمزگان معتقدند خروج بیش‌ازحد ماهی از هرمزگان به سایر مناطق کشور و قاچاق آن به خارج از جمله دلایل اصلی کمبود ماهی در بازارهای این استان است که معضل اجتماعی - اقتصادی را در سطح استان پدید آورده است. صیادان هم از حضور فراوان دلالان در این عرصه سخن به میان می‌آورند. براساس آمارهای موجود شیلاتی، استان هرمزگان سه سال متوالی رتبه نخست صید آبریان را به نام خود ثبت کرده است. حتی سال رکورد صید کشور را نیز شکست. جمعیتی ده‌ها هزار نفری در این استان رزق و روزی خود را از صید آبریان تأمین می‌کنند. مردان دریا هزاران لنج و قایق صیادی را به خدمت گرفته‌اند تا چرخ معیشتشان بچرخد. بنابر گزارشی که اخیراً در رسانه‌ها منتشر شده، ۹۰ درصد ماهیان صید شده در آب‌های هرمزگان برای تبدیل به کنسرو به ۷ کارخانه تولید کنسرو استان‌های دیگر انتقال می‌یابد و ۱۰ درصد دیگر نیز وارد بازارهای ماهی‌فروشی استان می‌شود. مقامات دولتی و برخی نمایندگان مجلس اما معتقدند که هنوز در بازارهای استان مشکل تأمین ماهی وجود دارد و خروج بیش‌ازحد ماهی از هرمزگان به سایر مناطق و قاچاق آن به خارج کشور از جمله دلایل اصلی این معضل است. به تعبیری آنان معتقدند، بالا گرفتن تب سوداگری قاچاق در سواحل خلیج فارس به بازار ماهی نیز سرایت کرده است. فرماندار بندرعباس در ۱۹ آبان‌ماه ۱۳۹۱ با اشاره به باقی ماندن مشکل تأمین ماهی در مرکز استان اذعان می‌دارد، دو علت در کمبود ماهی در بازار نقش دارند. اول خروج بی‌رویه ماهی صیدشده از استان به استان‌های هم‌جوار و دوم خروج غیرقانونی ماهی صیدشده از کشور است. به نظر فرمانداری نحوه نظارت و کنترل مرزها توسط دریابانی موجب شده که عمده ماهی‌های صیدشده از مرزهای غیررسمی شهرستان‌های جاسک و بندرلنگه به خارج کشور و به شکل غیرقانونی قاچاق می‌شود.

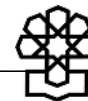
قاچاق انسان هم از دیگر معضلات اجتماعی محیط‌های دریایی کشور است. تشکیلات باندهای قاچاق در بنادر جاسک و گناوه بیشتر از سایر نقاط کشور گزارش می‌شود. به‌طوری که بنا به گزارش فرمانده پایگاه دریابانی بندر گناوه در استان بوشهر طی یک عملیات در فروردین‌ماه ۱۳۹۲، یک باند

بزرگ قاچاق انسان به کشورهای عربی حوزه خلیج فارس در این شهرستان متلاشی شده است. این باند در قبال مبالغ هنگفت و فریب افراد جویای کار از دیگر استان‌های کشور، مبادرت به انتقال غیرقانونی آنان از ایران به کشورهای حوزه خلیج فارس می‌کردند. اعضای این باند شبانه افراد را با چندین فروند قایق در آب‌های ساحلی ایران تحویل رابطان برای خروج از کشور می‌دادند. همچنین قاچاق سوخت (به‌ویژه گازوئیل) در سواحل جنوب کشور از دیگر معضلاتی است که همواره مسئولان کشور را به خود مشغول ساخته است. همین‌طور در حوزه‌هایی مانند گوشی تلفن همراه یا لوازم خانگی، قاچاق دیگر امری طبیعی شده است. دلایل آن هم هر چه که بوده تاکنون با هیچ ترفندی جلوی آن گرفته نشده است. البته در اینکه اراده قدرتمندی در حل این مشکل بین دست‌اندرکاران امر وجود دارد شکی نیست، اما تنها نیت سالم کفایت نمی‌کند. پرواضح است که با کم و زیاد کردن تعرفه نمی‌توان به‌طور کامل جلوی قاچاق را گرفت. همچنین کنترل بازارهای اصلی کشور نیز به شکل مستقل نمی‌تواند جلوی قاچاق کالاها را بگیرد. تجربیات سایر کشورها نشان داده که کنترل مرزها، مؤثرترین عامل در کنترل قاچاق است. قابل توجه است که در کشور ترکیه، مالیات‌ها و همچنین عوارض گمرکی نسبت به کشور ایران در بعضی حوزه‌ها، بسیار بالاتر است اما تولیدکنندگان از عملکرد دولت رضایت نسبی دارند. این امر به دلیل کنترل مرزهاست. به حدی که قاچاق به حداقل رسیده است. پرواضح است که حفاظت امنیتی و اقتصادی از مرزها، دو مبحث کاملاً جداگانه‌اند. از لحاظ امنیتی مرزهای کشور در مقایسه با کشورهای منطقه خوشبختانه از ثبات کامل برخوردار است که این امر جز با تلاش مرزبانان ممکن نبود. اما از لحاظ اقتصادی شایسته است در مرزها کار بیشتری صورت گیرد. همچنین بالا بردن کیفیت کالاهای تولید داخلی و رقابتی کردن آنها از عوامل مؤثر در کنترل قاچاق کالا است. به طوری که اتحادیه اروپا در سال ۲۰۰۱ آن را در کشورهای عضو به اجرا گذاشت. همین‌طور فرهنگ‌سازی و طرح اجرایی تدوین سیاست‌های کلان در امر مبارزه با قاچاق که از سوی مجمع تشخیص مصلحت نظام تصویب و ابلاغ شده می‌تواند در این راستا مفید فایده باشد.

۸. جمع‌بندی و نتایج

از مباحث این بخش که با موضوع گردشگری و مسائل اجتماعی است، می‌توان به جمع‌بندی و نتایج زیر اشاره کرد:

- ظرفیت و قابلیت‌های گردشگری به لحاظ فرهنگی و اقتصادی در محیط‌های دریایی دارای اهمیت خاصی است. گردشگری دریامحور هم در حوزه اقتصاد و هم در حوزه فرهنگی در کشورهای پیشرفته دارای میدان عمل گسترده‌ای است.
- برخورداری از تعداد و انواع جاذبه‌های گردشگری دریامحور (ماهگیری تفریحی، گردشگری



صنعتی، علمی، ساحل‌سازی شنا و غواصی، جت اسکی، برگزاری مسابقات ورزشی تفریحی و حرفه‌ای، تورهای بین جزایر، بازدیدهای جنگل‌های مانگرا، اکوسیستم‌های آبی - گیاهی و ... از عوامل مؤثر در توسعه گردشگری دریامحور است.

- بخشی از نقاط جغرافیایی خلیج فارس (به‌ویژه جزایر هرمز و قشم) به‌لحاظ وجود آثار تاریخی متعدد، از جایگاه ویژه‌ای در صنعت گردشگری و جذب سیاح برخوردار است.

- سواحل دریای خزر با قدمت چند هزار ساله و دارا بودن یادگارهایی از تمدن‌های مهم بشری، تفرجگاه‌ها، آثار باستانی و اماکن جذاب گردشگری، مورد توجه جهانیان به‌ویژه افراد علاقمند به سیر و سیاحت و طبیعت‌گردی قرار داشته و دارد.

- از نظر اجتماعی، خلیج فارس با لنج‌های ماهیگیری و موسیقی محلی آن شناخته شده است. این ویژگی از ماندگارترین تصویرها و نوایی است که در میان فرهنگ‌های ایرانی می‌توان آن را دید و شنید.

- با توجه به منابع عظیم دریایی خلیج فارس می‌توان با احداث مجتمع‌های بزرگ آب‌درمانی یا ورزش‌های آبی (مثل جت‌اسکی، ساحل‌سازی شنا برای زمستان و ایام نوروزی) به این برنامه جامه عمل پوشاند و به‌جای دلارهای نفتی از ثروتی بی‌پایان که از صنعت گردشگری حاصل می‌شود، درآمد حاصل کرد.

- کشورهای عربی حاشیه جنوب خلیج فارس (به‌ویژه امارات متحده عربی و قطر) به‌طور کل سواحل خود را به امر گردشگری اختصاص داده‌اند و گوی سبقت را از ایران گرفته‌اند.

- این کشورها با استفاده از تجربیات و تخصص‌های سایر کشورها، دارای بزرگ‌ترین امکانات گردشگری (هتل‌ها، فرودگاه‌ها، راه‌های مواصلاتی ساحلی، ساحل‌سازی و تفریحات دریایی) را در سواحل جنوبی خلیج فارس ایجاد کرده‌اند و به همین دلیل هم ادعای خلیج عربی آن را دارند.

- اگر نصف سرمایه‌گذاری این کشورها در سواحل ایرانی خلیج فارس می‌شد امکان رشد صنعت گردشگری داخلی و خارجی در این منطقه دگرگون‌شده و سمت و سوی دیگر از لحاظ سیاسی، اجتماعی و اقتصادی می‌گرفت.

- بحرین، طبق آمار منتشر شده در مجله تراول در سه‌ماهه نخست سال ۲۰۱۱ میلادی برای گردشگران بین‌المللی به‌عنوان یکی از گزینه‌های اصلی مسافرت‌هایشان برای استفاده از سواحل و آفتاب آن، مورد توجه قرار گرفته، درحالی که علاقمندان به ورزش‌های ساحلی و آبی دیگر کشورهای جهان نیز از این کشور و سواحل آن به‌طور ویژه‌ای یاد می‌کنند.

- بحرین توانسته با سرمایه‌گذاری درزمینه ساخت مجتمع‌های ورزشی - تفریحی بسیار مجهز و مدرن نظر کمیته‌های ورزشی را به‌منظور برگزاری بازی‌های بین‌المللی ساحلی و آبی به‌خود جلب کند.

- به عقیده بسیاری از کارشناسان، تبلیغ توانمندی‌های جذب گردشگر از طریق صنعت

گردشگری ورزشی، بهترین روش برای نشان دادن پتانسیل‌های گردشگری در هر کشور است که کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس مثل امارات و بحرین از آن به خوبی استفاده کرده‌اند.

- در ایران به موضوع تبلیغات گردشگری دریایی و اهمیت آن برای رشد صنعت گردشگری توجهی زیادی نشده و دست‌اندرکاران گردشگری صرفاً به تبلیغ برای مکان‌های تاریخی بسنده کرده‌اند. درحالی‌که بیشتر این اماکن تاریخی به دلیل نبود مدیریت مؤثر و بی‌توجهی، در حال نابودی‌اند یا اینکه همگان آنها را نمی‌شناسند و به دنبال یافتن امکانات گردشگری جدیدی در ایران می‌گردند.

- سازمان میراث فرهنگی به عنوان متولی صنعت گردشگری ایران باید برای آماده‌سازی زیرساخت‌های سواحل خلیج فارس و سایر مناطق ساحلی کشور اقدامات مؤثری انجام دهد که از آن جمله ساخت هتل‌هایی به مراتب بهتر از هتل‌های امارات و بحرین باشند و سایت‌های گردشگری بهتری را با توجه به ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های ساحلی به کمک بخش خصوصی ایجاد کند و با تبلیغات گسترده، نظر سرمایه‌گذاران، گردشگران و مدیران آژانس‌های مسافرتی را به این مناطق جلب کند.

- در حوزه خلیج فارس به جز ۲ یا ۳ مرکز عمده ایرانی یعنی جزایر کیش و قشم، دیگر سواحل ایران از امکانات مناسبی برای جذب گردشگر برخوردار نیستند و به صورت بومی اداره می‌شوند و حتی امکانات پذیرایی برای گردشگران ایرانی نیز برای آنها فراهم نیست.

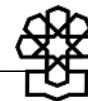
- اگر زیرساخت‌های مناسب برای جذب گردشگر و جلب نظر ماجراجویان ورزش‌های آبی آماده شود، می‌توان انتظار رشد و شکوفایی صنعت گردشگری منطقه را داشت.

- FIFA در سال ۲۰۱۱ گزارش می‌دهد، هنگام برگزاری بازی‌های بین‌المللی ساحلی در کشور فرانسه، این کشور پذیرای حدود ۴۰۰ هزار نفر در قالب تیم‌های ورزشی، هیئت‌های همراه، تماشاگران و علاقمندان این رشته‌های ورزشی بوده است.

- جامعه ورزشی ایران در این زمینه برای میزبانی بازی‌های ساحلی سال ۲۰۱۰ میلادی تلاش بسیار خوبی انجام داد، اما گذشته از مسائل سیاسی، به دلیل مشکلات زیرساختی و امکانات رفاهی این مکان از ایران دریغ شد و در اختیار کشور امارات قرار گرفت. در واقع حجم زیادی از ثروت و رونق دوباره صنعت گردشگری به این کشور هدیه شد.

- هماهنگی در ۲ بخش یعنی مسئولان ورزشی و صنعت گردشگری باید بسیار تنگاتنگ و کارآمد باشد تا بتوان از پتانسیل‌های موجود در ایران بهترین استفاده را داشت.

- در بخش گردشگری، می‌توان زمینه‌های تهیه نقشه جامع گردشگری، انواع گردشگری (تفریحی، درمانی، مذهبی، همایشی، بازاری، بوم‌گردی و ورزشی)، موزه دریا و دریانوردی، ایجاد زیرساخت‌ها، صید و صیادی گردشگری، فرهنگ‌سازی، توجه به سلايق گردشگری در طراحی سایت‌ها و توسعه زیستگاه‌های گردشگری دریایی در سواحل خلیج فارس، دریای عمان و خزر را تقویت و احیا کرد.



- تعیین محورهای گردشگری در سواحل و جزایر خلیج فارس مانند محور جاسک - میناب، محور میناب بندرعباس، محور بندرعباس بندرلنگه، محور عسلویه - بوشهر، محور بوشهر - بهبهان، محور بهبهان - بندر ماهشهر، محور بندر ماهشهر - خرمشهر، محور جزایر مرکزی خلیج فارس و محور جزایر غربی خلیج فارس باشد

- در حال حاضر هرچند گردشگری در خلیج فارس، جزایر و سواحل آن رونق دارد، اما برانزنده آن نیست. زیرا ظرفیت خلیج فارس برای گردشگری بسیار بالاست.

سواحل چابهار - گواتر در دریای عمان هم از مهم ترین مکان های گردشگری علمی (ژئومرفولوژی و زمین شناسی ساحلی، مطالعات مرجان ها، شیلات و غواصی) بوده و شکوه و اقتدارش از گذشته های دور برای مردم جهان شناخته شده است.

- کشور عمان با برنامه ریزی مناسب و توسعه ورزش های حرفه ای ساحلی در سواحل جنوبی دریای عمان توانسته از این طریق شهرت جهانی پیدا کند. براساس گزارش مجله (sport's truism) کشور عمان با توجه به برگزاری رقابت های بین المللی ورزش های ساحلی، این کشور توانسته موقعیت خود را از نظر صنعت گردشگری ورزشی در جهان تثبیت کند و به عنوان یکی از گزینه های همیشگی برای برگزاری این گونه مسابقات در نظر کمیته های بین المللی باشد.

- امروزه همه قایقرانان حرفه ای، والیبالیست های مشهور ساحلی و موج سواران معروف، کشور عمان را به خوبی می شناسند و از امکانات ورزشی این کشور بسیار خوب مطلع اند. اما همین افراد با توجه به امکانات بسیار بالقوه ایران، کوچک ترین اطلاعاتی درباره پتانسیل ایران برای استفاده از سواحلش را ندارند.

- شهرک ورزشی ساحلی Musana's sportAl در کشور عمان با وسعتی حدود یک میلیون مترمربع و گنجایش حدود ۳۰۰ هزار نفر گردشگر و گروه های ورزشی، بهترین گزینه برای کمیته برگزاری بازی های بین المللی ساحلی در این کشور بوده و از سوی دیگر این کشور حاشیه دریای عمان توانسته برای تحکیم این موقعیت حدود ۴۰۰ ساحل دیگر با ظرفیت های مختلف را برای پذیرایی از گردشگران ورزشی به کمیته بین المللی ساحلی این کشور پیشنهاد دهد.

- کشور عمان اعلام کرده هر یک از این سواحل به تنهایی قادر به برگزاری مسابقات جداگانه ای اند و با امکانات بسیار مدرن خود مانند هتل، مراکز تفریحی و امکانات استاندارد ورزشی، توانسته نظر مثبت این کمیته ها را به دیگر مناطق کشورش نیز جلب کند.

- در سال های متوالی کشورهایی مانند فرانسه، اسپانیا و یونان در اروپا سهم درخور توجهی در جذب گردشگران داشتند و در سال های اخیر مراکز جدیدی در حاشیه مدیترانه در حال رشد سریع و روزافزون هستند.

- کشورهایمانند مراکش، تونس، الجزایر و مصر نیز جزء ۲۰ کشور مقصد جهان در صنعت گردشگری قلمداد می‌شوند. همچنین مقصدهای نوظهور مانند کشورهای جنوب شرقی آسیا به خصوص کشورهای تایلند، مالزی، اندونزی، سنگاپور، هنگ کنگ و ژاپن به‌عنوان موتور محرکه رشد جهانگردی جهان شناخته شده‌اند. مهم‌ترین جذابیت کشورهای ذکر شده سواحل زیبا و منابع دریایی آنهاست.

- گشت‌های دریایی در تایلند، مالزی، مالدیو و سایر کشورهای آسیای جنوب شرقی نیز به‌خوبی توسعه یافته است.

- مالزی برای ایجاد گردشگری پایدار در این کشور پارک‌های دریایی در جزایر خود را گسترش داده است و کشور اندونزی نیز با استفاده از شیوه‌های سنتی و مدرن گردشگری دریایی را روز به روز توسعه می‌دهد.

- در این نوع گردشگری، گردشگران با فرهنگ، آداب و رسوم جزیره‌نشینان آشنا می‌شوند و با استفاده از تسهیلات، خدمات ساحلی، خرید اقلام و صنایع دستی منافع اقتصادی خوبی را نصیب جزیره‌نشینان می‌کنند و این امر موجب تقویت، ترقی و آبادانی این جزایر می‌شود.

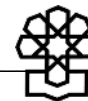
- استرالیا نیز که به‌دلیل تنوع زیست دریایی و داشتن نهنگ یکی از مهم‌ترین مقصدهای دریایی در جهان به‌شمار می‌آید، سالیانه هزاران نفر را جذب خود می‌کند. همچنین شکل جدیدی از گردشگری دریایی که امروزه طرفداران زیادی پیدا کرده است، پرواز بر فراز دریاهاست.

- امروزه کشورهای مختلف جهان با رقابتی شدید درصدد گرفتن بازارهای جهان و گسترده شدن هستند و گردشگری دریایی با توجه به ایجاد امکانات در کشورهایی که مرز آبی دارند، به جایگاه واقعی خویش دست می‌یابد، چراکه بسیاری از کشورها زیرساخت لازم را برای ورود گردشگران دریایی آماده کرده‌اند.

- سواحل دریای عمان در شهرستان‌های میناب، جاسک، کنارک و چابهار نیز می‌تواند از این امکانات ساحلی برخوردار باشند. شهرستان‌های کنارک و چابهار که در منتهی‌الیه جنوب شرق ایران و در کنار دریای عمان و اقیانوس هند واقع شده‌اند، از زیبایی‌های خاصی برخوردارند. به‌طوری که می‌توان به تپه‌های گل‌فشان تالاب لیپار، انجیر معابد، جنگل‌های حرا، قلعه تاریخی تین، کوه‌های مینیاتوری و تپه‌های مریخی اشاره کرد.

- مناطق ساحلی دریای عمان با توجه به موقعیت اقلیمی خاصی که دارند، قابلیت جذب توریست‌های ورزشی همچون کشور عمان را دارند و همین‌طور می‌توانند به قطب جذب توریسم زمستانی تبدیل شوند.

- باید کمپ‌های تفریحی - ورزش‌های ساحلی با کوه‌های مریخی، قلعه پرتغالی‌ها، سواحل صخره‌ای و زیبا و دل‌انگیز منطقه آزاد چابهار به‌عنوان یک پکیج گردشگری - توریستی در نقشه جامع جذب توریسم منطقه مورد توجه قرار گیرد تا بتوان این منطقه را حداقل قابل رقابت با کشور عمان



رساند تا مکانی امن برای گردشگران طالب هیجان و آرامش باشد.

- با شناخت توان‌های محیطی سواحل جاسک و میناب می‌توان در امر تهیه نقشه راه جذب توریست و گردشگری به اقدامات درآمدزا دست زد. به‌طوری که با شناخت پتانسیل‌های سواحل این دو شهرستان استان هرمزگان نظیر خلیج‌های جاسک غربی و شرقی که در کناره آب‌های دریای عمان قرار دارند زمانی که ارتفاع امواج دریا به یک متر می‌رسد در این هنگام در این خلیج‌ها هیچ‌گونه موج خطرناکی مشاهده نمی‌شود و بسیار آرامند.

- صخره‌های شنی بین میناب و جاسک، جنگل‌های حرا که به‌طور دائم در معرض جزرومد منظم آب دریا قرار دارند و در زمان جزر، درختان با بستر لجنی از آب بیرون می‌آیند و به‌صورت جزایری پراکنده نمایان می‌شوند بسیار دینی‌اند.

- در موقع مد تمام جنگل زیرآب رفته و ناپدید می‌شود که بین جاسک و میناب این مناظر به‌طور فراوان قابل مشاهده‌اند و کانون‌های جذب گردشگر محسوب می‌شوند. زیرا این جنگل‌ها با پرندگان زیبا و نادر مانند گیلان‌شاه، اگرت بزرگ در کنار پلیکان‌ها و فلامینگوها مناظر جالبی را در سواحل جاسک و میناب پدید می‌آورند.

- پتانسیل‌های فراوان دریای خزر در بخش تفریحی، توریستی، تاریخی، آب‌وهوای مناسب و نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی رشت و گرگان، دسترسی به امکانات حمل‌ونقل دریایی، زمینی و هوایی موجب تبدیل سواحل جنوبی آن به منطقه ویژه اقتصادی و منطقه آزاد شده است.

- مشکلاتی در استان‌های شمالی ایران وجود دارند که مسئولان باید به آنها توجه داشته باشند و با برطرف کردن آنهاست که می‌توان برای جذب گردشگر دریایی و ساحلی اقدام کرد.

- آزادسازی حریم دریا و هماهنگی بیشتر متولیان ساماندهی دریا از نخستین اقداماتی است که باید در سواحل خزر انجام شود.

- کشور ترکمنستان به‌دنبال تبدیل شدن به قطب گردشگری سواحل شرقی خزر است. زیرا منطقه گردشگری آوازه ترکمنستان که از سال ۲۰۰۷ کار ساخت و تجهیز آن آغاز شده، در اوایل سال ۲۰۱۳ با حضور رئیس‌جمهوری این کشور، مرحله‌ای از پروژه عظیم ساخت‌وساز گردشگری خود را به بهره‌برداری رساند.

- مساحت کلی مجموعه گردشگری آوازه (آوازا)، پنج هزار هکتار است که ۲۶ کیلومتر از ساحل دریای خزر را دربرمی‌گیرد و قرار است پذیرای سالیانه ۸۰ هزار گردشگر داخلی و خارجی باشد.

- احداث حدود ۳۰ هتل و اجرای پروژه‌های مختلف در ارتباط با صنعت گردشگری، تفریحی، درمانی و ورزشی از قبیل احداث فرودگاه بین‌المللی و احداث اتوبانی به طول ۲۶ کیلومتر به سواحل دریای خزر است. طبق برنامه توسعه قرار است در این منطقه بیش از ۶۰ هتل در سطح جهانی احداث

شود که تأسیسات ورزشی به‌ویژه مجتمع ورزش‌های زمستانی و مسابقات رشته‌های آبی نیز جزء این برنامه می‌باشد.

- با توجه به اینکه هم‌اکنون تنها فاز اول منطقه آوازه راه‌اندازی شده اما این منطقه را به یک شهر جدید و مدرن ساحلی تبدیل کرده است. در واقع دگرگون‌زایی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در آن نمایان شده است.

- در ایران، هم از نظر ساحل‌سازی و هم از نظر جذب توریست خارجی در سواحل خزر به شکل ضعیفی برخورد شده است.

- بررسی مناطق ساحلی از منظر اجتماعی از پربارترین و پویاترین مناطق جهان و بستر فعالیت‌های عظیم اقتصادی و اجتماعی به‌شمار می‌روند. از طرف دیگر، به موازات رشد جمعیت و توسعه فعالیت‌ها در این عرصه‌ها طی سال‌های گذشته، فشار زیادی بر این مناطق وارد آمده و در معرض انواع آلودگی‌ها و تخریب قرار گرفته‌اند.

- سواحل ایران طی سال‌های گذشته به‌ویژه سواحل شمالی کشور، در معرض انواع آلودگی و توسعه کاربری‌ها، فراتر از توان و تحمل این مناطق قرار گرفته است.

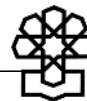
- افزایش جمعیت، بهره‌برداری بی‌رویه از منابع، آلوده‌سازی مناطق ساحلی، توسعه فعالیت‌های ناسازگار با محیط و عدم هماهنگی بین فعالیت‌ها در نوار ساحلی از مهم‌ترین دلایل ایجاد فشار بر این مناطق‌اند.

- یکی از دلایل اصلی معضلات زیست‌محیطی و اجتماعی کنونی سواحل خزر در چند سال اخیر، عدم توجه به شرایط طبیعی این دریاچه یا به عبارتی نوسان‌های ادواری سطح آب این دریاست که باعث شده تا بسیاری از برنامه‌ریزی‌ها و سرمایه‌گذاری‌های بخش‌های دولتی و خصوصی در حاشیه این دریا بدون توجه به این مسئله صورت گیرد که پیامد آن در سال‌های گذشته، به‌صورت آب‌گرفتگی تخریب بسیاری از تأسیسات، بوده است.

- یکی دیگر از علل افزایش سطح آب دریای خزر که از سوی برخی صاحب‌نظران مطرح شده، این است که در خلال نیم‌قرن گذشته، مقادیر بسیار زیادی از منابع و ذخایر نفتی از این دریا استحصال شده است که به‌تدریج به‌دلیل استهلاک تأسیسات و حمل‌ونقل این مواد، مقادیر زیادی از این مواد، در آب دریا تخلیه و در سطح آب پراکنده شده است.

مهم‌ترین معضلات و مشکلات در سواحل شمال کشور شامل موارد زیر است:

- بالا بودن تراکم جمعیت و بهره‌برداری نامناسب و بیش از ظرفیت از منابع طبیعی،
- ابهام و نارسایی قوانین و مقررات موجود و فقدان قوانین و مقررات جدید و متناسب با شرایط جدید کشور (به‌ویژه در زمینه نوع کاربری‌های ساحلی و زیست‌محیطی)،
- شرایط طبیعی دریای خزر و نوسان‌های ادواری سطح آب آن،



- بهره‌برداری‌های خصوصی از سواحل و محدود بودن فرصت‌های استفاده عمومی،
- تخریب و تغییر اکوسیستم‌های طبیعی بر اثر دستیابی‌های متعدد،
- تغییر کاربری حاصلخیزترین اراضی جلگه‌ای و جنگلی به سایر کاربری‌ها از جمله ویلاسازی،
- بهره‌برداری بی‌رویه از منابع آب زیرزمینی و پیشروی آب‌های شور به داخل آبخوان‌های شیرین،
- آلودگی روزافزون منابع آب سطحی و آلودگی محیط زیستی ناشی از دفع نامناسب فاضلاب و انتقال زه آب کشاورزی، فعالیت‌های اکتشاف، استخراج و انتقال ذخایر نفت،
- عدم کارایی شبکه‌های حمل‌ونقل متناسب با سطح فعالیت‌ها و جمعیت،
- فصلی بودن اشتغال مرتبط با گردشگری و محدود بودن فرصت‌های شغلی در سایر فعالیت‌ها،
- گسترش پدیده قاچاق کالا، انسان و سوخت در عرصه دریا،
- صید قاچاق و غیرمجاز ذخایر دریایی به‌ویژه ماهیان خاویاری،
- مکان‌یابی نامناسب شهرک‌ها و نواحی صنعتی،
- پایین بودن سطح خدمات برتر در شهرهای میانی و متوسط و نابرابری شدید فضایی در نظام خدماتی،
- دفن غیربهداشتی پسماندهای شهری و روستایی در حاشیه خزر (به‌عنوان مثال، محل دفن زباله‌های شهر انزلی)،
- در سواحل جنوبی کشور به‌ویژه در خلیج فارس، فعالیت‌های اقتصادی (به‌ویژه فعالیت‌های تجاری، صنعت نفت و گاز) آلودگی در زنجیره غذایی دریایی (مانند گسترش کشند قرمز یا آلودگی نفتی) موجب تنش‌های اجتماعی در صید و صیادی پدید آورده است که نمونه آن تأثیر گسترش کشند قرمز بر فعالیت صیادان در سال ۱۳۸۸-۱۳۸۹ بوده است.
- پدیده قاچاق در دریای خزر، عمان و خلیج فارس از معضلات مهم اجتماعی است که لازم است به آن توجه شود.

۹. تحلیل SWOT

روش SWOT که در فارسی با نام تحلیل سوات هم شناخته می‌شود یکی از ابزارهای برنامه‌ریزی استراتژیک است که برای ارزیابی وضعیت داخلی و خارجی یک فضا محیط جغرافیایی یا سازمان استفاده می‌شود. SWOT در انگلیسی حروف اول کلمات قوت (Strength)، ضعف (Weakness)، فرصت (Opportunity) و تهدید (Threat) است. از این روش علاوه بر برنامه‌ریزی استراتژیک به‌طور کلی در تحلیل وضعیت فضای جغرافیایی یا سازمان‌ها استفاده می‌شود. در واقع تحلیل SWOT را باید ابزاری کارآمد برای شناسایی شرایط محیطی و توانایی درونی محیطی یا سازمان بدانیم. این تحلیل را علاوه بر SWOT در برخی متون به‌صورت TOWS نیز آورده‌اند.

در برنامه‌ریزی راهبردی، به ترتیب چشم‌انداز (Vision)، رسالت (Mission)، اهداف (Objectives)، راهبردها (Strategies)، عناوین برنامه‌ها (Projects) و فعالیت‌ها (Activities) برای فضای جغرافیایی، سازمان یا تشکل موردنظر تعریف می‌شود. چشم‌انداز و رسالت بر مبنای نظر بالاترین مرجع تصمیم‌گیر (که می‌توان اساسنامه مصوب مجمع عمومی در نظر گرفت) تعیین می‌شود. اهداف نیز بر اساس رسالت تعیین شده مشخص می‌شود. در واقع رسالت یا مأموریت، وظایف کلی و دورنمای فعالیت‌های تشکل را مشخص می‌کند و اهداف، مسیرهای رسیدن به این رسالت می‌باشد. برای تعیین راهبردها، ابتدا نقاط قوت، نقاط ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها (Strength, Weakness, Opportunity, Threats) با نگاهی به فضای داخلی و عوامل بیرونی بررسی می‌شود که بر مبنای آن و با استفاده از ماتریس SWOT، راهبردها استخراج می‌شود (نمونه‌های جداول استفاده از ماتریس SWOT).

جدول ۱. SWOT (نمونه ۱)

	فرصت‌ها O	تهدیدها T
نقاط قوت S	راهبردهای SO	راهبردهای ST
نقاط ضعف W	راهبردهای WO	راهبردهای WT

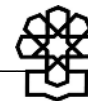
جدول ۲. SWOT (نمونه ۲)

نقاط ضعف	نقاط قوت
•	•
تهدید	فرصت
•	•

هر راهبرد در زیرمجموعه یکی از اهداف، روش رسیدن به هدف را مشخص می‌سازد. شناسایی ذی‌نفع‌های درونی و بیرونی نیز به شناسایی عوامل کمک می‌کند. پس از آن برای رسیدن به هر راهبرد، برنامه‌هایی مشخص می‌شوند که لازم است زمانبندی و بودجه‌گذاری آنها نیز انجام گیرند.

راهبرد S

این راهبرد می‌تواند یک حالت هم‌افزایی در سازمان ایجاد کند. هر شرکتی مایل است در این موقعیت قرار داشته باشد تا بتواند با بهره‌گیری از توانمندی‌ها، استفاده از فرصت‌ها را به حداکثر برساند (گردهمایی‌ها و ارائه تجارب موفق، همچنین طراحی دوره‌های آموزشی مانند مدیریت دانش، سازمان‌های یادگیرنده و غیره می‌تواند در این زمینه سودمند باشد).



راهبرد W

هدف راهبرد، کاهش نقاط ضعف و افزایش فرصت‌هاست. گاه شرکت‌ها به دلیل برخورداری از ضعف‌های اساسی، امکان استفاده از فرصت‌های به‌دست آمده را ندارند، لذا طراحی دوره‌های آموزشی به‌منظور از بین بردن نقاط ضعف می‌تواند شرکت را در استفاده از فرصت‌ها توانمند کند.

راهبرد O

این راهبرد براساس توانمندی شرکت در مقابل تهدیدات بنا شده است و هدف آن افزایش توانمندی‌های موجود و کاهش تهدیدات با طراحی دوره‌های آموزشی است.

راهبرد T

هدف این راهبرد، کاهش نقاط ضعف و تهدیدات تا حد امکان است. شرکتی که در معرض ورشکستگی قرار دارد می‌تواند با برگزاری دوره‌هایی مانند مدیریت راهبردی و... از راهبردهای گوناگونی مانند انحلال، ادغام و تلاش برای بقا استفاده کند.

به‌منظور درک بهتر این روش، مثال زیر ارائه می‌شود. در این کار فهرست (check-list) به تفکیک نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدات یک پروژه سؤالاتی مطرح می‌شود که:

الف) نقاط قوت بالقوه Potential internal strengths

- قابلیت تولید
- مهارت‌های بازاریابی خوب
- مهارت‌های مربوط به تحقیق و توسعه
- قابلیت و توانایی سیستم‌های اطلاعاتی
- منابع انسانی
- نام معروف و خوشنامی
- ساختار سازمانی مناسب
- توانایی مدیریت بر تغییرات استراتژیک

ب) نقاط ضعف بالقوه Potential internal Weaknesses

- بالا بودن قیمت تمام شده
- نزول نوآوری
- ضعف بازاریابی
- کافی نبودن سیستم‌های اطلاعاتی
- عدم کفایت منابع انسانی

- عدم خوشنامی

- تعارض بین واحدهای مختلف

- نامناسب بودن ساختار سازمانی

ج) فرصت‌های بالقوه Potential environmental opportunities

- نگاه به بازارهای دست‌نخورده جدید

- توسعه فیزیکی بازار

- کاربرد مهارت‌های تحقیق و توسعه

- ورود به اقلام جدید تولید و بازار

د) تهدیدات بالقوه Potential environmental threats

- افزایش رقابت داخلی

- افزایش رقابت خارجی

- تغییر سلايق مشتری

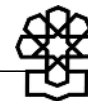
- وجود موانع ورود به بازار

- افزایش وجود کالاهای جایگزین

جدول ۳. تحلیل SWOT گزارش بررسی فعالیت‌های اقتصاد منطقه‌ای مبتنی بر اقتصاد دریامحور^۱

امتیاز	میزان تأثیرگذاری (۱-۵)	وزن	عنوان عامل	
			نقاط قوت	ردیف
۲۵	۵	۵	وجود بخش وسیعی از مشاع و آب‌های آزاد در دریای عمان و اقیانوس هند	۱
۲۰	۵	۴	سواحل وسیع و طولانی در حاشیه دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان	۲
۱۶	۴	۴	وجود جزایر متعدد در خلیج فارس	۳
۶	۳	۲	تنوع آبزیان دریایی و حیات جانوری	۴
۱۶	۴	۴	زمینه‌یابی در رابطه با گردشگری	۵
۲۵	۵	۵	استفاده بهینه از توان‌های محیط دریایی (ساحلی، فراساحلی و اقیانوسی) به‌منظور بالا بردن ظرفیت‌های اقتصادی-اجتماعی کشور و شناخت قابلیت‌ها و ظرفیت‌های موجود دریایی	۶
۶	۳	۲	توان بارگذاری جمعیت و اشتغال در سواحل و جزایر	۷
۲	۲	۱	معرفی و شناسایی فرهنگ اصیل ایرانی	۸
۱۱۶	-	-	جمع امتیاز	

۱. امتیازهای داده شده به هر یک از پارامترهای جدول که از عدد ۰ تا ۵ در نظر گرفته شده براساس کتاب مدیریت استراتژیک فرد دیوید (ترجمه علی پارسائیان ۱۳۸۶) انجام شده است. این امتیازها که از عدد ۰ (کم اهمیت) تا عدد ۵ (بسیار مهم) در نظر گرفته شده است توسط ۲۵ کارشناس خبره امتیازدهی به موضوعات مطروحه داده شده که میانگین امتیازات داده شده در این جدول آورده شده است.



امتیاز	میزان تأثیرگذاری (۱-۵)	وزن	عنوان عامل	
			نقاط قوت	ردیف
۹	۳	۳	عدم توسعه بنادر کشور به منظور گردشگری	۱
۲۰	۵	۴	عدم اجرای طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور	۲
۲۰	۵	۴	تصاحب اراضی ساحلی توسط افراد و نوسانات آب دریای خزر و مشکلات پیرامونی آن	۳
۲۰	۵	۴	عدم توان رقابت ایران با پیشرفت‌های چشمگیر کشورهای منطقه در زمینه‌های گردشگری	۵
۲۰	۵	۴	ضعف در ساحل‌سازی جذب توریسم خارجی	۶
۱۶	۴	۴	تخریب و تغییر اکوسیستم‌های طبیعی بر اثر دستیابی‌های متعدد	۸
۱۲	۴	۳	گسترش پدیده قاچاق کالا، انسان و سوخت در عرصه دریا	۹
۲۵	۵	۵	عدم توسعه کافی زیرساخت‌های بندری، فرودگاهی و راه	۱۰
۹	۳	۳	بالا بودن ریسک سرمایه‌گذاری در صنایع گردشگری	۱۱
۹	۳	۳	آلودگی‌های زیست‌محیطی نظیر کشند و شانه‌دار مهاجم و تهدید آبزیان در خلیج فارس و دریای خزر	۱۲
۴	۲	۲	بالا بودن هزینه‌های تولید آب شیرین‌کن‌ها	۱۳
۴	۲	۲	مشکلات زیست‌محیطی آب شیرین‌کن‌ها	۱۴
۱۷۸	جمع			
فرصت‌ها				
۲۵	۵	۵	۳۰ درصد مرزهای کشور آبی است	۱
۲۵	۵	۵	موقعیت مناسب راه آبی برای گسترش سایت‌های گردشگری	۲
۲۵	۵	۵	امکان مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور با مشارکت ۱۸ دستگاه اجرایی	۳
۲۰	۵	۴	خلیج فارس یکی از بزرگ‌ترین پناهگاه‌های موجودات دریایی مانند مرجان‌ها، ماهی‌های تزئینی کوچک، ماهی‌های خوراکی و غیرخوراکی، صدف‌ها، حلزون‌ها، نرم‌تنان، شقایق‌های دریایی، اسفنج‌های دریایی، عروس‌های دریایی، لاک‌پشت‌ها، دلفین‌ها، کوسه‌ماهی‌ها و بسیاری از موجودات دریایی دیگر برای گردشگری	۴
۲۰	۵	۴	دریای خزر محل تلاقی آسیای مرکزی، قفقاز و ایران است و با توجه به مسائل و عقاید مشترک با کشورهای مسلمان محل مناسب برای گردشگری اسلامی است	۵
۲۵	۵	۵	وجود انواع ماهیان خوراکی، استحصال خاویار، انواع نمک معدنی چون میرابیلیت و ظرفیت‌های گردشگری توسعه شهرک‌های گردشگری - ورزشی از ویژگی‌های اقتصادی دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان است	۶
۱۶	۴	۴	شناخته شدن ایران به عنوان بزرگ‌ترین و ثروتمندترین کشور حوزه خلیج فارس و به عنوان یکی از بازیگران اصلی و کلیدی در وقایع مهم منطقه‌ای نمایش‌های کشورهای منطقه و جهانی	۷
۲۵	۵	۵	ظرفیت‌های مهم جنگلی در حاشیه خزر	۸
۲۰	۵	۴	استفاده از منابع باد، نور خورشید، جزرومد و امواج دریایی در گردشگری	۹
۲۰۱	جمع			

امتیاز	میزان تأثیرگذاری (۱-۵)	وزن	عنوان عامل	
			نقاط قوت	ردیف
تهدیدها				
۱۲	۳	۴	پایین بودن خدمات سطح خدمات شهری - روستایی و میانی در مناطق ساحلی کشور	۱
۹	۳	۳	دفن غیربهداشتی پسماندهای شهری و روستایی در حاشیه سواحل دریایی	۲
۲۵	۵	۵	آلودگی زیست‌محیطی ناشی از دفع فاضلاب به دریا، آلودگی‌های نفتی و گازی	۳
۲۵	۵	۵	پدیده کشند قرمز در جنوب و شانهدار مهاجم در شمال	۴
۲۵	۵	۵	معضلات اجتماعی از جمله پدیده قاچاق انسان و کالا	۵
۲۵	۵	۵	دگرگونی‌های عمیق و جاری در سطح بین‌الملل در منطقه مانند جنگ‌ها و درگیری‌های دو دهه اخیر در خلیج فارس و باقی ماندن تنش‌های ناشی از آنها	۶
۲۵	۵	۵	ظهور افکار ناسیونالیستی مانند پان‌عربیسم، پان‌ترکیسم و پان‌ایرانیسم	۷
۱۶	۴	۴	بحران‌های اجتماعی و مشروعیت‌خواهی در کشورهای عربی و موج بیداری تحت تأثیر دمکراسی خواهی	۸
۲۵	۵	۵	تحریم‌های بین‌المللی به رهبری آمریکا	۹
۱۸۷	جمع			

مجموع امتیازهای نقاط ضعف و قوت، فرصت‌ها و تهدیدهای این بخش به شرح زیر است:

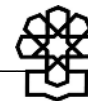
مجموع امتیازات نقاط قوت: ۱۱۶

مجموع امتیازات نقاط ضعف: ۱۸۷

مجموع امتیازات فرصت‌ها: ۲۰۱

مجموع امتیازات تهدیدها: ۱۸۷

با توجه به امتیازهای ذکر شده، مشخص است که زمینه‌های کاری و برگزاری اقتصاد گردشگری تحت عنوان فرصت‌های اقتصادی دریا محور بسیار زیاد است. این فرصت‌ها از لحاظ امتیازی بر سایر فاکتورها نظیر تهدیدها غالب است. اما آنچه باعث شده تاکنون از این فرصت‌ها استفاده مطلوب به عمل نیاید نقاط ضعفی است که مهم‌ترین آنها عدم مدیریت، عدم توسعه زیرساخت‌ها، ضعف تکنولوژی و مشکلات آلاینده‌های زیستی و مسائل سیاسی است. تهدیدها از جمله تحریم‌های یکجانبه، تنش‌های سیاسی و همسو نبودن سیاست‌های کشورهای منطقه‌ای با یکدیگر از عوامل مهم است که در تشدید ناکامی‌های اقتصاد دریا محور مؤثرند. بنابراین برای برداشت این موانع لازم است از نقاط قوت کشور نظیر استفاده بهینه از توان‌های محیطی ساحلی و فراساحلی، موقعیت و استراتژیک خاص کشور، مجموع دانش‌های فراگیر بومی، دیپلماسی و دانشگاهی استفاده شود تا با شکستن تحریم‌ها بتوان از ظرفیت‌های بی‌بدیل کشور استفاده بهینه کرد. این کار میسر نمی‌شود مگر با استفاده از تمامی



فرصت‌ها، رفع تهدیدها و برطرف کردن نقاط ضعف که می‌توان به اهداف این طرح رسید.

۱۰. مسائل و راهکارهای بخش گردشگری

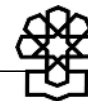
در شرایطی که به اذعان مسئولان و فعالان گردشگری کشور، اوضاع گردشگری ایران پس از انتخابات ریاست‌جمهوری سال ۱۳۹۲ و آغاز تعاملات بین‌المللی، تا حدودی روبه بهبودی رفته است، اما پیش‌بینی می‌شود زیرساخت‌ها و نگرش‌های موجود، چندان همسو با تغییرات ایجادشده نباشد.

معضلات و مشکلات گردشگری، در مواردی به وضعیت نابسامان زیرساخت‌ها برمی‌گردد. گاهی هم مشکلات فرهنگی بر آن افزوده می‌شود. این مشکلات و معضلات به شرح زیرند:

- تصور ذهنی گردشگران خارجی برای سفر به ایران بر اثر تبلیغات سوء رسانه‌های تبلیغاتی
- فقدان شعارمحوری برای گردشگری کشور
- فقدان نماد گردشگری کشور
- نبود برنامه‌ریزی مشخص برای حضور در نمایشگاه‌های بین‌المللی گردشگری در سطح بین‌المللی
- فقدان یا مشخص نبودن نقشه راه گردشگری کشور
- نبود تقسیم‌بندی و بازارهای هدف گردشگری و تمرکز روی این بازارها در اقدامات ترویجی
- حل نشدن موضوع لغو روادید برای گردشگران بازارهای هدف
- تسهیل نکردن شرایط صدور روادید برای گردشگران خارجی و کاهش قیمت روادید، به‌خصوص برای شیعیان
- حضور فعال نداشتن در رسانه‌های تصویری بین‌المللی (شبکه‌های پربیننده خارج کشور)
- حضور غیرفعال در رسانه‌های شنیداری و نوشتاری بین‌المللی
- نداشتن سایت تأثیرگذار چندزبانه گردشگری برای معرفی ایران
- نبود اقلام تبلیغاتی مناسب در سطح بین‌المللی (پوستر، بروشور، کاتالوگ و غیره)
- حضور غیرفعال در کنفرانس‌های بین‌المللی گردشگری و اجلاس‌های بین‌المللی منطقه‌ای سازمان جهانی جهانگردی
- برگزار نکردن تورهای آشناسازی برای بازارهای هدف
- بی‌توجهی به گردشگری سلامت و درمانی در کشور
- بی‌توجهی به سواحل شمال و جنوب کشور و جزایر آنها با محوریت گردشگری با توجه به گونه‌های گیاهی و جانوری دریایی
- بی‌توجهی به گردشگری ورزشی دریایی در کشور اعم از برگزاری مسابقات بین‌المللی و تورهای مشوقانه ورزشی
- نبود منابع انسانی متخصص در بخش گردشگری دریایی کشور اعم از دستگاه‌های دولتی و

بخش خصوصی (ستاد و صنف)

- عدم استانداردسازی تأسیسات گردشگری دریایی اعم از هتل‌ها، دفاتر خدمات مسافرتی و تأسیسات و سایر بخش‌های وابسته
- واگذار نکردن تسهیلات مناسب توسط بانک‌های عامل برای تأسیسات گردشگری دریایی
- تعیین نکردن تکلیف بخشودگی مالیاتی برای تأسیسات گردشگری دریایی
- بلا تکلیفی نحوه محاسبه مالیات بر ارزش افزوده در تأسیسات گردشگری دریایی
- نبود نظارت بر تأسیسات گردشگری و پایین بودن کیفیت خدمات ارائه شده
- نظارت نکردن بر پروژه‌های سرمایه‌گذاری و بررسی درصد پیشرفت کارها براساس تسهیلات دریافتی
- بوروکراسی شدید حاکم در رابطه با واگذاری مجوزهای تأسیسات گردشگری دریایی توسط سازمان میراث فرهنگی و سایر دستگاه‌ها (شهرداری‌ها، وزارت مسکن و راه شهرسازی، وزارت نیرو و غیره)
- عدم واگذاری تصدیگری‌های دولتی در رابطه با صدور مجوزها و نظارت‌های صنفی به بخش خصوصی در امر گردشگری دریایی
- نداشتن تشکل‌های قوی صنفی و اتحادیه‌های مرتبط با صنعت گردشگری دریایی در بخش خصوصی
- اختصاص ندادن بسته حمایتی از صنعت گردشگری در رابطه با هدفمند کردن یارانه‌های گردشگری دریایی
- تعیین نکردن تعرفه‌های ترجیحی درزمینه انشعابات و هزینه‌های آب، برق، گاز و فاضلاب
- تأسیسات و مؤسسات گردشگری دریایی
- کمبود هتل و اماکن اقامتی در محل‌های مورد بازدید گردشگران داخلی و خارجی و نبود آمایش سرزمینی مناسب برای توسعه زیرساخت‌ها در بخش گردشگری دریایی
- معضل کمبود سرویس‌های بهداشتی در مسیرهای بین‌راهی، شهرها و سایت‌های گردشگری دریایی
- نصب نکردن علائم مناسب در جاده‌های ساحلی کشور و خصوصاً سایت‌های گردشگری دریایی (به زبان‌های خارجی)
- نبود علائم مناسب و راهنمایی گردشگران دریایی در سواحل و شهرهای هدف بازار گردشگری (به زبان‌های خارجی)
- نداشتن یادمان‌های مناسب در سایت‌های گردشگری برای گردشگران دریامحور (مولاژ، پوستر، با داشتن ویژگی سایت تاریخی و میراثی)
- کمبود راهنمایان چندزبانه اعم از نیروی انسانی یا سیستم‌های مدرن برای توضیح ویژگی‌های آثار تاریخی و موزه‌ای دریایی
- عدم همکاری مقامات شهری و پلیس در بعضی از شهرهای ساحلی برای ورود اتوبوس به



سایت‌های گردشگری و هتل‌های جزایر

- عدم اصلاح مسیرها و تعمیر و نگهداری جاده‌ای و کشتی‌ها یا قایق‌های تفریحی منتهی به سایت‌های گردشگری دریایی

- نامناسب بودن پایانه‌های مسافری و ایستگاه‌های قطار، اتوبوس و هواپیما، بنادر و نیاز به اصلاح پایانه‌های مسافری

- کمبود ناوگان هوایی، بندری و ریلی مناسب بین شهرهای ساحلی کشور برای انتقال گردشگران داخلی و خارجی

- نبود پرواز مستقیم از شهرهای مبدأ هدف گردشگری به شهرهای مقصد گردشگری ساحلی در ایران

- بی‌توجهی به فرهنگ سفر گروهی در کشور برای گردشگری دریایی

- بی‌توجهی به آموزش سفر در سنین پایین «سفرهای گروهی دانش‌آموزی و دانشجویی در سنین

کودکی، نوجوانی و جوانی بین کشوری و داخلی

- کمبود محصولات متنوع توریستی برای گردشگران داخلی و خارجی

- بی‌توجهی به هم‌زمانی، همه‌مکانی و همگانی کردن سفر در گردشگری دریامحور کشور

- بی‌توجهی به ارزان کردن سفر گروهی در کشور و بالا بودن هزینه‌های سفر در کشور به‌علت

عدم توجه به گردشگری انبوه

- ضعف در معرفی مناسب جاذبه‌های مختلف توریستی دریامحور کشور اعم از تاریخی، فرهنگی

هنری، مذهبی و طبیعی

- بی‌توجهی به گردشگری دریامحور افراد بازنشسته با قیمت مناسب

- ساماندهی نکردن قیمت خدمات تأسیسات و مؤسسات گردشگری دریایی در فصول مختلف

بسته به بازار، عرضه و تقاضا

- فرهنگ‌سازی نکردن برای برخورد با گردشگران خارجی و بومی‌سازی صنعت در کشور به‌ویژه

در میان ساکنین ساحلی

- نبود سیستم پذیرش کارت‌های اعتباری بین‌المللی در کشور اعم از هتل‌ها، فروشگاه‌ها، دفاتر

خدمات مسافرت هوایی در مناطق ساحلی و دریایی

- نداشتن کیفیت بعضی از صنایع دستی و هنرهای سنتی موجود و قیمت‌های نامناسب این

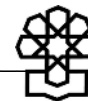
محصولات و بعضاً کلاهبرداری از گردشگران خارجی

- نظارت نکردن بر تولید صنایع دستی و عدم ارائه گواهی کیفیت کالای تولیدی توسط معاونت

صنایع دستی

- نداشتن مکانیسم مناسب برای انتقال ارز حاصل از برگزاری تورهای گردشگران خارجی

- نبود مکانیسم مناسب برای اهدای جایزه صادراتی به دفاتر خدمات مسافرتی فعال در تورهای ورودی
- حضور نداشتن هیئت گردشگری اعم از دولتی و خصوصی در کمیسیون‌های مشترک دوجانبه و چند جانبه برای معرفی محصولات گردشگری ایران
- دعوت نکردن از شخصیت‌های مهم بین‌المللی از جمله هنرمندان و ورزشکاران برای معرفی بیشتر ظرفیت‌های گردشگری دریایی ایران
- برگزار نشدن رویدادها و اتفاقات بزرگ در ایران برای جذب گردشگران دریایی
- بی‌توجهی دولت به توسعه گردشگری داخلی خصوصاً تورهای انگیزشی دریامحور برای کارکنان دولت و پرداخت یارانه توسط دولت و شرکت‌های بزرگ به کارکنان برای سفر
- ضعف شدید گردشگری الکترونیکی در ایران
- نبود امکانات مناسب برای بازدید مجازی از جاذبه‌های مختلف گردشگری در ایران اعم از سایت‌ها، موزه‌ها و غیره
- نبود تبلیغات مناسب برای توسعه گردشگری مناطق آزاد (کیش، قشم، چابهار و امثالهم)
- عدم امکان بهره بردن از شرایط سیاسی برای جذب گردشگران خارجی
- نبود شرکت‌های عمده‌فروش تور و ارائه تسهیلات به این شرکت‌ها برای جذب گردشگران خارجی به صورت انبوه
- برگزار نشدن فستیوال‌ها و جشنواره‌های مختلف در فصول و استان‌های مختلف ساحلی که این امر می‌تواند به عدم جذب گردشگران داخلی و خارجی منجر شود (از جمله جشنواره غذا، لباس یا گل و گلاب)
- فعال نبودن فراکسیون گردشگری مجلس و استفاده از آنها برای کمک به تصویب طرح‌ها و لوایح مربوط به بخش گردشگری دریامحور کشور
- فعال نبودن ستاد تسهیلات سفرهای کشور و سایر دستگاه‌های مرتبط با صنعت گردشگری و بی‌توجهی به موضوع فرابخشی بودن گردشگری در کشور
- نبود سیستم آمارگیری در گردشگری دریامحور کشور و لزوم اصلاح سیستم آمار در گردشگری و بازتعریف مفاهیم آماری با توجه به تعاریف سازمان جهانی جهانگردی اعم از گردشگری داخلی و خارجی
- بی‌توجهی به نسل دوم و سوم ایرانیان خارج کشور و نداشتن برنامه برای جذب ایرانیان مقیم خارج از کشور برای سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری دریامحور
- فعال نبودن روابط بین‌الملل سازمان گردشگری در تعامل با سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی و رسانه‌های بین‌المللی
- اختصاص ندادن بودجه مناسب توسط دولت و مجلس متناسب با هزینه‌های نگهداری و حفظ



میراث فرهنگی توسعه گردشگری و توسعه صنایع دستی مناطق دریایی - ساحلی
- واگذار نکردن موزه‌ها و سایت‌های گردشگری دریایی به هیئت‌امنانی مردمی و بخش خصوصی
برای حل مشکلات و معضلات موجود و تصمیم برای اداره کردن آنها به صورت دولتی که موفق هم
نبوده است

- نداشتن برخورد فعالانه برای مقابله با قاچاق آثار میراثی توسط مبادی ذی ربط
- نگهداری نامناسب از میراث فرهنگی و ناتمام بودن پروژه‌های توسعه موزه‌های دریایی کشور
- عدم نظارت مستمر و کافی به فعالیت‌های گردشگری دریایی و سودجویی افراد حاضر در
سایت‌های گردشگری از این موضوع

- عدم نظارت مستمر مجلس به فعالیت‌های نهادهای متولی گردشگری
- عدم برخورد مجلس و مسئولین با ساختارهای فراقانونی قدرت در مدیریت گردشگری (این
ساختارها و روابط میان نهادهای اداری مختلف در ایران هنوز و به طور مشخصی نه بر پایه تعریف قانونمند،
بلکه با تکیه بر قدرت‌های فراقانونی و نامرئی، باندها و گروه‌های سیاسی نفوذ وابستگی‌های موجود در سطوح
مختلف قدرت شکل گرفته است. در نتیجه در نقاط تقابل طرح‌ها و پروژه‌ها در ایران پیروزی از آن
سازمان‌های با نفوذتر در ساختار سیاسی، اداری موجود در کشور است. سازمان‌های متولی موجود صنعت
گردشگری ایران هم از ضعیف‌ترین و شکننده‌ترین رابطه در ساختار قدرت رنج می‌برند)
- رشد غیراصولی گردشگری در دنیای مجازی و نامتناسب بودن قوانین موجود با این رشد (مانند
پیامک‌های متفاوتی که در زمینه برگزاری تورهای لحظه آخری یا حتی تخفیف‌های باورنکردنی درباره
تورهای داخلی و خارجی توسط شرکت‌های مختلفی به مشترکان تلفن همراه ارسال می‌شود که
بسیاری از آنها هرگز دارای مجوزهای قانونی نیستند).

- معرفی نکردن آثار موزه‌های ایران در کشورهای علاقمند و استفاده نکردن از این امکان مناسب
برای جذب گردشگران خارجی

- نداشتن برنامه‌های مناسب برای مشارکت هرچه بیشتر مردم در حفظ، نگهداری و معرفی آثار
میراث فرهنگی دریایی

- خلأ تحقیقات و پژوهش‌های گردشگری دریایی با زمینه‌های فرهنگی، اجتماعی و طبیعی
- عدم ثبات ارز و قیمت‌های خدمات توریستی در مناطق ساحلی و دریایی کشور
- عدم اجرای طرح آزادسازی و ساماندهی سواحل دریای خزر
- نبود جاذبه‌های دست‌ساز و مصنوعی در سواحل و جزایر دریایی ایران (آسمان‌خراش‌های بزرگ،
پل‌های طولی، تونل‌های زیرآب، آکواریوم‌های بزرگ دریایی و... تلفیق فناوری با جاذبه‌های طبیعی،
جاذبه‌های دست‌ساز را خلق می‌کند که می‌تواند در جذب گردشگر دریایی مؤثر باشد)

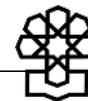
- حضور دستگاه‌های موازی در تشکیلات گردشگری (ناهماهنگی در همکاری بین سازمان‌ها و ارگان‌های دولتی و همچنین وجود دستگاه‌های موازی از دیگر عواملی است که مانع توسعه صنعت گردشگری در کشورمان می‌شود. بنابراین باید از تعدد مراکز تصمیم‌گیری جلوگیری کرد و بیش از گذشته به تقویت سازمان اصلی متولی صنعت گردشگری پرداخت)

- عدم تمایل بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری (از دیگر موانع و عوامل مؤثر بر توسعه صنعت گردشگری در کشور، عدم تمایل بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در این صنعت به علت عدم سودآوری، حمایت ناکافی دولت و اقدامات سلیقه‌ای و محدودکننده از سوی برخی مقامات غیرمسئول می‌باشد. دولت باید با کاهش تصدیگری خود در صنعت گردشگری، به وظیفه تسهیل و رفع موانع سرمایه‌گذاری از سوی بخش خصوصی و افزایش منابع برای توسعه این بخش بپردازد)

عدم پیوستگی و یکپارچگی خدمات (در رتبه‌بندی کشورها از نظر جاذبه‌های گردشگری در جهان، داشتن بسیاری از منابع مورد توجه قرار می‌گیرد. اما این منابع باید به محصول تبدیل شود. در بازار رقابتی گردشگری چیزی که مطلوب همه است، پیوستگی و یکپارچگی خدمات است. باید این پیوستگی و یکپارچگی را به وجود بیاوریم تا بتوانیم محصولات و تنوع آنها را به گردشگرانی که خواهانش هستند، عرضه کنیم. به این ترتیب می‌توانیم حجم گردشگرانمان را افزایش دهیم).

- عوامل دیگری از جمله تکیه اقتصاد ملی کشور به درآمدهای نفتی و احساس استغنا از سایر درآمدها، نبود نگرش علمی به توسعه تجارت، بی‌توجهی به نقش چهره‌های شاخص بین‌المللی و افراد مشهور در جلب توجه افکار جهانی به کشورمان، عدم توجه به آرایش شهری، آراستگی ظاهری افراد، پاکیزگی معابر و ساختمان‌ها، رعایت نکردن نظم اجتماعی و قوانین و مقررات هر کدام به تناسب خود از عوامل و موانع توسعه گردشگری دریایی محسوب می‌شوند.

بخش عمده‌ای از این قصورات برعهده نهادهای دولتی است که در این میان سازمان گردشگری و میراث فرهنگی و صنایع‌دستی نهاد ریاست‌جمهوری در این قصورات نقش عمده‌ای دارد. بدیهی است هنگامی که نهادهای قانونی وظایف خود را به‌درستی انجام نمی‌دهند (حال یا به دلیل کمبود امکانات، بودجه یا عدم مدیریت و یا هر دلیل دیگری) نمی‌توان انتظار داشت که سواحل دریایی و مجموع جزایر کشور به مناطق گردشگری تبدیل شود. ضمن اینکه در مجلس شورای اسلامی هم باید فراکسیون گردشگری با محوریت دریامحور تشکیل گردد که پیش‌نویس قوانین لازم را در این زمینه با همکاری سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی به صورت لایحه تدوین نموده و به مجلس ارائه کند. فعال نبودن فراکسیون گردشگری مجلس و استفاده از آن برای کمک به تصویب طرح‌ها و لوایح مربوط به بخش گردشگری موجب شده که مسئولین این بخش هم در این زمینه فعال نباشند. درحالی که وجود فراکسیون گردشگری مجلس موجب می‌شود که لایحه‌ای از سوی دولت تدوین گردد و به مجلس ارائه



شود. این لایحه البته باید به شکل قانون موارد مشروح زیر را حل و فصل نماید:

- تعیین تکلیف بخشودگی مالیاتی برای تأسیسات گردشگری دریایی
- ملزم ساختن دولت برای تدوین آیین‌نامه‌های حمایتی از گردشگری دریایی (تسهیلات بانکی، نحوه محاسبه مالیاتی برای تأسیسات گردشگری دریایی، نظارت بر تأسیسات گردشگری، نظارت کردن بر پروژه‌های سرمایه‌گذاری و غیره)
- تسریع در واگذاری تصدیگری‌های دولتی در بخش گردشگری دریایی به بخش خصوصی
- براساس اصل چهل و چهارم قانون اساسی و زمینه‌سازی قانونی برای بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری
- قوانین مرتبط با دنیای مجازی گردشگری
- همچنین نظارت مستمر مجلس (به‌ویژه بر خورد مجلس با ساختارهای فراقانونی قدرت در مدیریت گردشگری) می‌تواند در رشد این بخش مؤثر باشد.

منابع و مأخذ

۱. الیوت، جیمز، ترجمه مهدی جمشیدیان و اکبر مهدی‌پور، مدیریت توریسم، انتشارات مانی با همکاری سازمان برنامه و بودجه استان اصفهان، ۱۳۷۹.
۲. آدریان بول (ترجمه صباغ کرمانی)، اقتصاد سفر و جهانگردی، نشرنی، ۱۳۸۳.
۳. آپوستولو پولوس، یورکوس (ترجمه و اقتباس بیژن شفیعی)، جامعه‌شناسی گردشگری، انتشارات وارسته - رشت، ۱۳۸۴.
۴. خاکساری، علی. شناخت صنعت جهانگردی، مؤسسه آموزش، مطالعات و مشاوره سیاحتی، ۱۳۷۷.
۵. خاکساری، علی. مدیریت و اقتصاد حمل‌ونقل صنعت جهانگردی، مؤسسه آموزش، مطالعات و مشاوره سیاحتی، ۱۳۷۷.
۶. دیبایی، پرویز. شناخت جهانگردی، دانشگاه علامه طباطبایی، ۱۳۷۱.
۷. محلاتی، صلاح‌الدین. جامعه‌شناسی جهانگردی، دانشگاه شهید بهشتی، ۱۳۸۵.
۸. صباغی کرمانی، مجید. صنعت جهانگردی در ایران، تخمین عرضه و تقاضای جهانگردی، پژوهشگاه فرهنگ، هنر و ارتباطات، ۱۳۷۹.
۹. عزیززی، محمد. حمل‌ونقل در خدمت توسعه جهانگردی، نشریه صنعت حمل‌ونقل، شماره ۱۸۰، ۱۳۷۸.
۱۰. غفاری، هادی و محمدعلی مولایی. (مقاله) چالش‌ها و راهکارها، نشریه صنعت توریسم در ایران - شماره ۱۸۶ - ۱۳۸۸، ۱۸۵.
۱۱. لاندبرگ، دافلند، (ترجمه محمدرضا فرزین)، اقتصاد گردشگری، شرکت چاپ و نشر بازرگانی وابسته به مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۸۳.
۱۲. موسایی، میثم. اقتصاد فرهنگ، (اقتصاد توریسم)، پژوهشگاه فرهنگ، هنر و ارتباطات، ۱۳۷۹.
۱۳. پاپلی یزدی، محمدحسین و مهدی سقایی. گردشگری (ماهیت و مفاهیم)، انتشارات سمت، ۱۳۸۵.
۱۴. سجادیان، مهیار و همکاران. بررسی جایگاه و قابلیت‌های گردشگری صنعتی منطقه خلیج فارس، همایش بین‌المللی خلیج فارس، ۱۳۸۸.

۱۵. توسعه مسافرت‌ها و گردشگری دریایی، ماهنامه بندر و دریا، فروردین‌ماه ۱۳۹۱.
۱۶. طرح آزادسازی ساحل دریا، سازمان ایرانگردی و جهانگردی، استان مازندران، ۱۳۸۱.
۱۷. مجموعه قوانین و مقررات حفاظت از محیط زیست ایران، جلد اول، سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۸۳.
۱۸. براون، لستر (ترجمه حمید طراوتی)، اقتصاد زیست‌محیطی، انتشارات نشر هوای تازه، ۱۳۷۹.
۱۹. سایت wni.ir، بانک اطلاعاتی طبیعت و حیات‌وحش ایران، نوشته دکتر بیژن رضوانی، فرهاد منصوری و بهزاد زاده‌وش، شهریورماه ۱۳۹۲.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۴۲۶۰

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: بررسی قابلیت‌های منطقه‌ای مبتنی بر اقتصاد دریامحور ۵. بخش گردشگری

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه کشاورزی)

تهیه و تدوین کنندگان: مراحم رحمتی، فریبا حسینی رشید، حمیرا شفیعی، مریم رحمتی

ناظران علمی: محمدرضا محمدخانی، محسن صمدی

مدیر مطالعه: محسن صمدی

منتقاضی: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

ویراستار تخصصی: بهروز رازانی

ویراستار ادبی: قاسم میرخانی

واژه‌های کلیدی:

۱. اقتصاد دریامحور

۲. گردشگری دریایی

۳. خلیج فارس

۴. دریای عمان

۵. دریای خزر



تاریخ انتشار: ۱۳۹۴/۲/۲۸