

اتحادیه مالکان کشتی می تواند مناسب ترین گزینه برای ایجاد اتاق فکر توسعه گردشگری دریایی باشد.

# گردشگری دریایی در محاق

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
رتال جامع علوم انسانی





پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



بین الملل شرکت کشتیرانی والفجر، حمید سلیمانی مقام، رئیس هیات مدیره شرکت خدمات کیش پارس مارین، سعید دهقان مدیرعامل شرکت باکسان خزر و مسعود مهاجر روزنامه نگار حوزه حمل و نقل دریایی حضور داشتند. ضمن آسیب شناسی این مقوله راهکارهای توسعه صنعت گردشگری دریایی را به بحث گذاشتند.

گردشگری دریایی، در صنعت گردشگری کشورمان به معنای کامل کلمه مهجور مانده است. هرچند که در تمام این سال ها متأسفانه نه سازمان متولی گردشگری و نه دیگر نهادها و سازمان های مربوطه به اهمیت بالندگی این بخش که می توانست فرصت های اقتصادی قابل توجهی داشته باشد با توجه به حجم گسترده سواحل آبی کشور توجه نداشته اند. شاید بسیاری از مردم ایران تا به حال حتی به این فکر



• ماهنامه: آشنایی مردم با گردشگری دریایی باید اهداف زیادی را دنبال کند، هدف هایی که قطعاً یکی از مهمترین آن رونق اقتصادی در بخش کشتیرانی کشور است. قبل از هر چیز بهتر است قدری درباره اهدافی که صنعت گردشگری دریایی دنبال می کند صحبت کنیم. سمیعی: اولین دغدغه اعضای اتاق فکر گردشگری دریایی، فرهنگ سازی دریایی است. بعد از آن مساله اشتغال و این که ما بتوانیم شرایط مساعد را برای راه اندازی گردشگری دریایی در بنادر فراهم کنیم. به هر حال گردشگری دریایی فقط سفر با کشتی نیست، جاذبه های دریایی نیز باید مد نظر قرار گیرد. جزیره ها، مرجان ها، دیدن آبزیان و... که اگر مردم را با جذابیت های دریا آشنا کنیم حتماً با اقبال زیادی مواجه خواهیم شد. اما تمام این ها لازم است با برنامه ریزی و بستر سازی همراه باشد تا بتوانیم به نتیجه مطلوب برسیم. متأسفانه قوانین در اینجا از ضمانت اجرایی لازم برخوردار نیستند، تصمیماتی که گرفته می شود چندان ضمانت اجرایی ندارند. این یکی از مشکلاتی است که در توسعه صنعت گردشگری دریایی با آن مواجه ایم اما قبل از هر چیز باید گردشگری دریایی را تعریف و قوانین درستی را برای آن تدوین کنیم. در حال حاضر بسیاری از دفاتر خدمات مسافرتی با مشکل ورود گردشگران خارجی به کشور مواجه اند. در سال جاری آمار ورود گردشگران خارجی به کشور پایین آمده و بخش دریایی از همه بیشتر در انزوا قرار گرفته است.

نکرده اند که از کشتی می توانند به عنوان یک وسیله تفریحی در سواحل کشور بهره ببرند و از نادیده های دریایی ایران دیدن کنند. البته وقتی مردم داخل ایران چنین چیزی را نمی دانند به سختی می توانیم از گردشگران خارجی متوقع باشیم تا اقبالی به گردشگری دریایی کشورمان داشته باشند. ماهنامه سفر برای رونق بخش گردشگری دریایی فصل تازه ای را باز کرده است تا با همکاری اتحادیه مالکان کشتی اهمیت صنعت گردشگری دریایی و زیرشاخه های متعددی که در اشتغال زایی و رونق این صنعت نقش دارد اطلاع رسانی کند. به همین منظور نشست را با حضور چندتن از صاحب نظران گردشگری دریایی در دفتر ماهنامه برگزار کردیم. آنچه که مشخص است اتحادیه مالکان کشتی به سبب اشراف فنی و کارشناسی نسبت به این مقوله می تواند به عنوان اتاق فکر کارآمد بحث توسعه گردشگری دریایی مطرح شود. کارگروه گردشگری اتحادیه مالکان کشتی فرصت مناسبی برای گردآوری نظرات کارشناسی سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری و سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان دو ضلع پیش برنده موضوع گردشگری دریایی فراهم کرده است تا بتوان به تصمیم درست در این عرصه امیدوار بود. در این نشست آقایان کاپیتان محمد سمیعی دبیر اتحادیه مالکان کشتی، کاپیتان محمدرضا روشندلی کارشناس حمل و نقل دریایی ماهنامه سفر، جواد فلاح افشار مدیر روابط عمومی و

**به مردم بگوییم که حق شان است تا از طبیعت دریا استفاده کنند. سود استفاده از دریا برای مردم چیست؟ تا کسی به بندرعباس نرود و سوار قایق های غیراستاندارد نشود متوجه نمی شود که چه آشفته بازاری در این عرصه حکمفرماست**

• ماهنامه: اگر قرار باشد نطفه ای به نام گردشگری دریایی بسته شود، مستلزم برقراری زیرساخت هاست. گردشگری دریایی با سفرهای دریایی متفاوت است. سفرهای دریایی از مبدا به مقصد است و برای گردشگری دریایی نیازمند ایجاد جذابیت در دریا هستیم و باید توجه کنیم که آیا امکان ایجاد جاذبه کافی در دریا برای علاقه مندان وجود دارد یا خیر؟ ابتدا باید به تعریف مشخصی از گردشگری دریایی برسیم. و سپس می توان به جذب سرمایه گذاری داخلی در دریا اقدام کرد.

سمیعی: گردشگری دریایی طیف گسترده ای را در برمی گیرد. تنها این نیست که با کشتی تردد کنیم. همین که در وسط دریا رستورانی داشته باشیم، مردم به فرض در نزدیکی جزیره هنگام لاک پشت های بزرگ ببینند، مرجان ها را بتوان به علاقه مندان نشان داد و اینکه بتوان بادبانی کرد نوعی گردشگری دریایی است و باید به یک تعریف مشخصی برسیم.

روشندلی: من تجربیات زیادی در این زمینه دارم و یکی از سرمایه گذاران گردشگری دریایی هم به شمار می آیم که زیان های زیادی را در این زمینه متحمل شدم و به تجربیات خوبی رسیدم. هیچ یک از بنادر ما برای چنین کاری تجهیز نشده اند تا بتوانیم مارینا تعریف کنیم. هیچ کس نمی تواند قایق تفریحی در کشور داشته باشد. شرایط بنادر برای این نوع قایق ها چگونه است؟ قانون و مقررات این بخش کدام است؟ تعرفه های بندری برای گردشگری دریایی کدام است؟ همه تعرفه ها برای کشتیرانی بازرگانی است.

نکنه دیگر بومیان جنوب و فرهنگ خاص آنان است که معمولاً به سرمایه گذاری بخش غیربومی واکنش منفی نشان می دهند. تعاونی های قایق رانان که در جنوب بسیار قوی هستند فرهنگ مسافرت دریایی را به طور اصولی نمی پذیرند. برای سرمایه گذار حرفه ای بخش خصوصی اولین مشکلی که وجود دارد ثبت کشتی است.

دیوان سالاری ثبت کشتی بسیار آزردهنده است و ۶ تا ۷ ماه طول می کشد تا از نهادهای مختلف مجوز گرفته شود. از سازمان های مختلف مانند سازمان بنادر و دریانوردی،



**در ایام شلوغ نوروزی یکی از تصمیم گیرندگان محلی فرمانداران هستند و وقتی فرماندار می بیند که مسافر در دریا زیاد است دیگر توجهی به مسائل مالک کشتی ندارد و دغدغه فرماندار تنها برای جابجایی مسافران جامانده است و خود راسا تصمیم می گیرد**



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی





از راست: کاپتان محمد سمیعی، دبیر اتحادیه مالکان کشتی، حمید سلیمانی مقدم رئیس هیات مدیره شرکت کیش پارس مارین، سعید دهقان مدیرعامل باگسان خزر و کاپتان محمدرضا روشندلی کارشناس دریایی در میزگرد ماهنامه سفر شرکت کردند

نیروی انتظامی، مدیریت کل مخابرات و ... مجوز بگیرد و

تضمین بدهند که استفاده سو از آن‌ها نمی‌شود! از سال ۱۳۸۴ کرایه حمل مسافر از بندرعباس به قشم و برعکس یک ریال اضافه نشده است، تمام مدت سال حقوق کارمندان اضافه شده اما کرایه حمل مسافر ۵ سال است که افزایش پیدا نکرده است. اینها ستون فقرات توسعه گردشگری آینده هستند. کسانی که از قایق‌های موتوری برای این کار استفاده و در واقع به روش سنتی اقدام به حمل مسافر می‌کنند اگر قایقشان با مشکل مواجه شود بیکار می‌شوند. حال سوال این است: آیا با این شرایط می‌توان یک سامانه مطمئن برای توسعه گردشگری دریایی داشت؟

ما سال‌هاست به لنج‌های چوبی که تماماً ایرانی هستند افتخار می‌کردیم. این لنج‌ها از زمان هخامنشیان تا به حال به همین صورت باقی مانده است. در سواحل جنوبی ما به عنوان یک سنت قدیمی کاربرد دارد و بهترین شناورهای هستند که با شرایط منطقه می‌توانند سازگار باشند. سازمان بنادر و دریانوردی در فروردین ۱۳۸۱ ساخت آن‌ها را متوقف کرد و از آن تاریخ به بعد همه شناورهای فایبرگلاس ماهیگیری به امارات متحد عربی سفارش دادند! چه تعداد استاد بزرگ و کوچک و گلاف را بیکار کردیم. اصل مطلب فقدان نگاه قانونی به این مطلب است.

سمیعی: مشکلاتی که آقای روشندلی به آن اشاره می‌کند کاملاً درست است و بحثی در این باره نداریم. اما در این نشست انتظار داریم تا به بررسی راهکارها پردازیم. آن قدر مشکلات زیاد هست که اگر این‌ها را بخواهیم فهرست کنیم باید همین جا اعلام کنیم که گردشگری دریایی تعطیل است. تصمیمات در مقاطعی صریح گرفته می‌شود و بعد از چندماه مدیران کوتاه می‌آیند که نشان از عدم اشراف کار کارشناسی است. نظر من این است که این نشست‌ها می‌تواند به تصمیمات دقیق کارشناسی

سلیمانی: سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری و سازمان بنادر و دریانوردی با تمام اهرم‌های رسانه‌ای و ظرفیت‌های که دارند همچنان قادر نیستند این موضوع را به

طور کارشناسی پیگیری کنند. اتحادیه مالکان به دلیل توان بالای کارشناسی و فنی اعضا توانسته در بسیاری از بخش ها نتیجه بگیرد از جمله موضوع سوخت شناورها، و در تدوین صحیح قوانین و آیین نامه های سازمان بنادر تاثیرگذار بوده است. اتحادیه این توان را دارد که بتواند با جذب افراد نخبه نارسایی ها را مدیریت کند.

پیگیری و موفقیت در توسعه گردشگری دریایی توسط اتحادیه مالکان کشتی به ایجاد و تقویت کمیته های فنی و رسانه ای در این اتحادیه بستگی مستقیم دارد. اطلاعات افراد نخبه باید در کمیته های اتحادیه گردآوری شود و اطلاعات برای تصمیم گیری به مسئولان ارائه شود. نقش اتحادیه مانند همه جای دنیا کمک به بخش دولتی برای ساماندهی و استفاده حداکثری از فرصت های مغفول مانده است. ما باید از تجربیات ملوانان بنادر که زمان زیادی از عمرشان را روی یک لنج بادبانی گذرانده اند استفاده کنیم. تجربیات بومیان بزرگ ترین جذابیت گردشگری است.

ضمن اینکه باید به مردم بگوییم که حق شان است تا از طبیعت دریا استفاده کنند. سود استفاده از دریا برای مردم چیست؟ تا کسی به بندرعباس نرود و سوار قایق های غیراستاندارد نشود متوجه نمی شود که چه آشفته بازاری در این عرصه حکمفرماست. به مردم باید بگوییم که این رسمش نیست که آنها را به مانند گله در شناورها جابجا کنند و بگویند این تور دریایی است! توهین هایی که به مسافران دریایی می شود را باید به مردم اطلاع رسانی کرد. من تصور نمی کنم هیچ کدام از مسئولان حاضر باشند خانواده هایشان از سرویس های بهداشتی نامناسبی که در طرح سالم سازی دریاست استفاده کنند.

آیا حق مردم این نیست که فضایی به نام جای اتراق چادر و فضایی برای پارکینگ داشته باشند. اما در سواحل شمالی خودروها دریا را تماشا می کنند! چون امنیت در ساحل وجود ندارد مردم با خودروهایشان دریا را به تماشا می نشینند و به نازیبایی و آلودگی محیط زیست دامن می زنند.

مهاجر: اگر با دید دلسوزانه به مسائل نگاه کنیم، حتماً مسئولین می پذیرند. گردشگری دریایی از سفر دریایی شروع می شود. اول باید سفر انجام شود تا بعد فرهنگ گردشگری اشاعه یابد. می توانیم از بندر نوشهر به بندر انزلی کشتی بگذاریم. مردم زمانی که به شمال می روند فقط به تله کابین می روند. می توانیم شهرداری های شهرهای کوچک را قانع کنیم که می توانند از دریا بسیاری از هزینه های خود را مدیریت کنند. شهرداران شهرهای ساحلی در رشد گردشگری دریایی نقش حداکثری دارند.

به هر حال باید با دانش فنی مسائل را پیش ببریم. مسئولین هم می خواهند به مردم خدمت کنند اما از دانش فنی کافی برخوردار نیستند، شاید به همین دلیل است که به جای فراهم آوردن امکانات مناسب برای مردم کارهایی را انجام می دهند که به ضرر آنها است. ما حداقل کاری که می توانیم بکنیم ارائه مشاوره به مدیران سازمان بنادر است.

دهقان: اگر قرار باشد بحث گردشگری دریایی را به سروسامانی برسانیم باید همه شرایط و جوانب را در نظر بگیریم، حتی حفظ حرمت بخش خصوصی در دریا نیز باید مورد توجه باشد. یکی از تصمیم گیرندگان محلی فرمانداران هستند و وقتی فرماندار می بیند که مسافر در دریا زیاد است دیگر توجهی به مسائل مالک کشتی ندارد و دغدغه فرماندار تنها برای جابجایی مسافران جامانده است و خود راساً تصمیم می گیرد.

وقتی کشتیرانی مانند والفجر در جنوب کار می کند و مسافر می برد. به راحتی یک نفر می تواند به اتاق فرماندار بیاید و او را قانع کند که برای جابجایی مسافر دو فروند لندینکرافت بیاورد و تمامی برنامه های ۶ ماهه بخش خصوصی را نقش بر آب کند. برای اینکه الان سطح دانش مردم تغییر کرده است، مردم خود در مواردی وارد عمل خواهند شد. در شمال مردم زیاد غرق می شوند، ما پیشنهاد دادیم که به مردم بگویید که چرا مردم غرق می شوند. یکی از مقامات دولتی گفت که اگر ما این حرفها را بزینم مردم دیگر دریا هم نمی روند!

**آیا حق مردم این نیست  
که فضایی به نام جای  
اتراق چادر و فضایی  
برای پارکینگ داشته  
باشند. اما در سواحل  
شمالی خودروها دریا  
را تماشا می کنند!  
چون امنیت در ساحل  
وجود ندارد مردم با  
خودروهایشان دریا را به  
تماشا می نشینند و به  
نازیبایی و آلودگی محیط  
زیست دامن می زنند**

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
رتال جامع علوم انسانی