

### گروه گردشگری دریایی- همزمان با فرا

رسیدن فصل سفر و افزایش ورود گردشگران در نواحی جنوب ایران و استان‌های حاشیه خلیج فارس، موضوع توسعه گردشگری دریایی این منطقه بار دیگر در کانون توجه مسافران داخلی و خارجی قرار گرفته است. سواحل و جزایر منحصر به فرد نوار شمالی خلیج فارس دارای ظرفیت‌های کم‌نظیری در گردشگری دریایی و فرهنگی هستند و در فصول گردشگری پربری به‌عنوان یکی از قطب‌های گردشگری جنوب کشور شناخته می‌شوند.
باین حال، برخی گزارش‌ها حاکی از آن است که فعالیت شناورهای بدون مجوز در این مناطق تبدیل به تهدیدی برای ایمنی گردشگران شده است. در چنین شرایطی با نآدیده گرفتن استانداردهای لازم، وجهه گردشگری دریایی استان‌های جنوبی را خدشه‌دار می‌کند.

به گزارش «اقتصاد سرآمد» و به باور کارشناسان گردشگری دریایی در استان‌های جنوبی ایران نیازمند ساماندهی و انضباط بخشی است و باید برای حرکت هدفمند مشکلات این حوزه رفع شود، چرا که با شرایط فعلی و بدون برنامه‌ریزی هدفمند نمی‌شود در دریا گردش کرد و شاهد رونق گردشگری دریایی بود. با وجود آرزوها و برنامه‌های متعددی که در طول سال‌های گذشته برای توسعه گردشگری دریایی در این استان‌ها مطرح شده است، اما امروز خبری از زیرساخت‌های منطبق با استانداردهای گردشگری به‌ویژه گردشگری دریایی در این نواحی مشاهده نمی‌شود.
باین حال جریان طبیعی زندگی مردم و حضور پرشور گردشگران در فصل‌های گردشگری پذیر نشان داده که پویایی گردشگری در این خطه متکی بر اراده و همت مردمان است تا جایی که به تدریس چهره‌ای نو از گردشگری دریایی ایران رقم زده شده است.

ایران با داشتن اقلیم چهار فصل و نوار ساحلی ۵۸۰۰ کیلومتری شمال و جنوب و جاذبه‌های ساحلی بسیار زیاد جهت بهره‌برداری از گردشگری دریایی است. علی‌رغم این همه نوار ساحلی ارزشمند سهم بسیار ناچیزی از درآمدهای گردشگری دریایی جهان و خاورمیانه را به خود اختصاص داده‌ایم و حتی نتوانسته‌ایم گردشگران داخلی را پاسخگو باشیم به گونه‌ای که حتی هموطنان خودمان ترجیح می‌دهند از امکانات و تفریحات گردشگری دریایی کشورهای منطقه چون امارات و ترکیه استفاده کنند. در ایران گردشگری دریایی به تفریحات آبی



و اندک گردشگاه‌های ساحلی محدود شده و از ظرفیت های موجود جهت رشد و توسعه گردشگری دریایی استفاده نشده است.

#### سهم اندک اقتصاد ایران از گردشگری دریایی

ایران با دارا بودن بیش از ۵۸۰۰کیلومتر خط ساحلی در دوپهنه آبی راهبردی دریای خزر در شمال و خلیج فارس دریای عمان در جنوب یکی از معدود کشورهای است که از تنوع کم‌نظیر زیست‌محیطی و جغرافیایی در نوار ساحلی خود برخوردار است. این ظرفیت گسترده، در بسیاری از کشورها به‌عنوان «گنج پنهان توسعه پایدار» شناخته می‌شود، اما در ایران، گردشگری دریایی هنوز در مرحله شعار، مطالعات اولیه و پروژه‌های مقطعی باقی مانده است.

در جنوب، فرصت‌های بزرگ‌تری برای توسعه گردشگری دریایی نهفته است. سواحل ماسه‌ای و مرجانی خلیج فارس و دریای عمان بسا اقلیم گرم و ظرفیت‌های چون غواصی، گردشگری جزیره‌ای، تفریحات آبی و بندرگردی، در صورت مدیریت درست، می‌توانستند ایران را در کنار کشورهایی چون عمان و امارات به یکی از مقاصد مهم «گردشگری دریایی خاورمیانه» تبدیل کنند.
باین حال، نبود برنامه‌ریزی بلندمدت، ضعف سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری و گردشگری و ناهماهنگی میان نهادهای متولی، این پتانسیل‌ها را مغفول گذاشته است.

در حالی که کشورهای همسایه با تمرکز بر «اقتصاد آبی» سهم قابل توجهی از تولید ناخالص ملی خود را از مسیر گردشگری دریایی تأمین می‌کنند، ایران هنوز درگیر تصمیم‌های جزیره‌ای، نگاه عمرانی کوتاه‌مدت و فقدان الگوی بومی توسعه ساحلی است. نتیجه این بی‌توجهی،

#### بازتاب



استاندار گیلان:

## فرصت‌های تجارت دریایی خزر نباید از دست برود

استاندار گیلان از برگزاری نخستین اجلاس استانداران استان‌های ساحلی کشورهای حوزه دریای خزر در رشت خبر داد و گفت: فرصت‌های تجارت دریایی خزر نباید از دست برود.
به گزارش اقتصادسرآمد، هادی حق‌شناس گفتگو با برنامه «گفت‌وگوی ویژه خبری» «سیمای مرکز گیلان» اظهار کرد: استان گیلان در روزهای پیش رو میزبان نخستین اجلاس استانداران استان‌های ساحلی دریای خزر است که با حضور نمایندگان چهار کشور روسیه، آذربایجان، ترکمنستان و قزاقستان برگزار می‌شود. وی افزود: از ایران نیز استانداران استان‌های ساحلی خزر شامل گیلان، مازندران و گلستان به همراه استانداران هرمزگان و سیستان و بلوچستان به دلیل نقش کلیدی در کریدور شمال-جنوب در این اجلاس حضور خواهند داشت.

حق‌شناس با اشاره به محل برگزاری این رویداد گفت: اجلاس استانداران کشورهای حوزه دریای خزر در تالار بزرگ شهر رشت برگزار می‌شود و تمامی دستگاه‌های اجرایی و اقتصادی استان در برگزاری آن مشارکت دارند. استاندار گیلان با بیان اینکه دستگاه‌هایی همچون شهرداری رشت، فرمانداری‌های رشت، خمام و بندرانزلی، منطقه آزاد انزلی، اداره کل میراث فرهنگی، اتاق بازرگانی و بخش خصوصی در این اجلاس نقش آفرین هستند، ادامه داد: معاونت‌های اقتصادی و عمرانی استانداری و مجموعه‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل، شیلات و تجارت نیز در این زمینه همکاری گسترده‌ای دارند. وی هدف از برگزاری این اجلاس را تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و معرفی ظرفیت‌های اقتصادی شمال کشور عنوان کرد و گفت: تلاش داریم این رویداد در شأن گیلان و جمهوری اسلامی ایران برگزار شود. حق‌شناس در بخش دیگری از سخنان خود با اشاره به اهمیت کریدور بین‌المللی شمال-جنوب اظهار کرد: کشورهای آسیای میانه امروز مسیر ۸هزار مایلی را از اقیانوس هند، دریای سرخ، مدیترانه و دریای سیاه طی می‌کنند تا به بازارهای اروپایی برسند، در حالی که از طریق ایران می‌توان این مسیر را به یک‌سوم کاهش داد. وی افزود: در حال حاضر مجموع کانتینرهای ورودی به بندار انزلی، امیرآباد و کاسپین به ۴۰هزار کانتینر هم نمی‌رسد، در حالی که حجم تجارت کالای روسیه سالانه بیش از ۹۰۰ میلیون تُن است؛ تنها یک درصد از این حجم در صورت عبور از مسیر خزر، تحولی بزرگ در اقتصاد منطقه ایجاد خواهد کرد.

استاندار گیلان همچنین به ظرفیت‌های صادراتی قزاقستان اشاره کرد و گفت: این کشور سالانه بیش از ۲۸ میلیون تُن غلات تولید می‌کند که بخشی از آن باید از مسیر جنوب ایران جابه‌جا شود، اما تا زمانی که تجارت به سمت خزر هدایت نشود، این فرصت‌ها از دست خواهد رفت. وی با تأکید بر لزوم نگاه توسعه‌محور به دریا تصریح کرد: در جلسات با رئیس‌جمهور و رئیس مجلس شورای اسلامی تأکید کردم که ما شمالی‌ها به جای اینکه «رو به دریا» زندگی کنیم، «پشت به دریا» زندگی کرده‌ایم، در حالی که دریای خزر می‌تواند محور اصلی توسعه، تجارت و اشتغال شمال کشور باشد. حق‌شناس در ادامه به ظرفیت بالای تولید و سرمایه‌گذاری در گیلان اشاره کرد و افزود: در بازدید از یکی از واحدهای تولیدی شهر صنعتی رشت مشاهده کردم که تنها در شش ماه، سودی معادل کل بودجه عمرانی یک‌ساله استان داشته است؛ این نشان می‌دهد گیلان از ظرفیت‌های اقتصادی ارزشمندی برخوردار است که باید به‌درستی معرفی و تبیین شوند.

«سرآمد» بررسی کرد

# تحقق سهم

# گردشگری دریایی نیازمند بستر سازی است

## ایران در رقابت جهانی گردشگری دریایی چه جایگاهی دارد؟

#### افزایش رقابت جهانی در گردشگری دریایی

در سال‌های متوالی کشورهایی مانند فرانسه، اسپانیا و یونان در اروپا در جذب گردشگران سهم قابل ملاحظه‌ای را به خود اختصاص داده‌اند. همچنین مراکز و مقاصد جدید گردشگری در حاشیه دریای مدیترانه در حال رشد و توسعه هستند. کشورهایی مانند مراکش، تونس، الجزایر و مصر نیز جزو ۲۰کشور مقصد جهان در صنعت گردشگری قلمداد می‌شوند. همچنین مقصدهای نوظهور مانند کشورهای جنوب‌شرقی آسیا به‌خصوص 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 است.

جزیره بالی و جساوه در اندونزی یک نمونه موفق از گردشگری دریایی است. در این دو جزیره تفره‌های دریایی به مقصد بازدید از مناطق دور افتاده و سفرهای ماجراجویانه، بازار رو به رشدی دارند. کشت‌های دریایی در تایلند، مالزی، مالدیو و سایر کشورهای آسیای جنوب شرقی نیز به خوبی توسعه یافته‌است. حوزه دریایی کارائیب در آمریکای مرکزی نیز به دلیل داشتن شرایط آب‌وهوایی مساعد و جذابیت‌های دریا یکی از مقصدهای مهم جهان است که گردشگران کشورهای آمریکایی و اروپایی را به سمت خود جذب می‌کند.

استرالیا نیز به دلیل داشتن تنوع زیست دریایی و داشتن نهنگ به‌عنوان یک مقصد دریایی در جهان مطرح است که سالانه هزاران نفر جذب این سرزمین می‌شوند. همچنین شکل جدیدی از گردشگری دریایی که امروزه توجه طرفداران بی‌شماری را به خود جلب کرده، پرواز بر فراز دریاهاست. امروزه کشورها با رقابتی شدید در صدد گرفتن بازارهای جدید و گسترده‌تری هستند. گردشگری دریایی نیز با توجه به ایجاد امکانات در کشورهایی که مرز آبی دارند، به جایگاه واقعی خویش دست می‌یابد. به دلیل مزیت‌های بندری و گمرکی در خزر هستند، تصریح کرد: هدف اصلی این طرح، تسهیل ترانزیت، کاهش زمان حمل‌ونقل و ایجاد ارزش افزوده در مسیر شمال – جنوب است. به گفته وی، این همکاری نقطه عطفی در روابط تهران و مسکو محسوب می‌شود و می‌تواند جایگاه ایران را از مسیر گذر، به مرکز ترانزیت منطقه ارتقا دهد. وی اظهار کرد: محور خزر، حلقه مغفول‌مانده کریدور شمال – جنوب به شمار می‌رود و با تکمیل راه‌آهن رشت – آستارا و راه‌اندازی پایانه‌های چندوجهی در انزلی و آستارا، ظرفیت جابه‌جایی کالا میان خلیج فارس و ولگابه بیش از ۲۵ میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت.

این کارشناس ترانزیت با اشاره به اقدامات زیرساختی مشترک ایران و روسیه گفت: برنامه‌ریزی برای سرمایه‌گذاری در بندار انزلی، امیرآباد و آستارا در قالب مدل‌های BOT و JV آغاز شده است. به گفته وی، احداث پایانه‌های کانتینری، سردخانه‌های بزرگ و پایانه‌های ترکیبی از جمله طرح‌هایی است که با مشارکت بخش خصوصی دو کشور دنبال می‌شود. کریمی قهی در ادامه افزود: از منظر گمرکی نیز پیشنهاد ایجاد «پنجره واحد خزر» میان ایران، روسیه و قزاقستان مطرح شده است؛ سامانه‌ای دیجیتال که تبادل اسناد، صدور گواهی مبدأ و ثبت اطلاعات محموله را در لحظه انجام داده و زمان توقف کالا در بندار را به کمتر از یک‌سوم کاهش می‌دهد.

وی با اشاره به تحولات فناورانه در حمل‌ونقل خزر گفت: پروژه «Caspian Logistics Platform» برای دیجیتالی‌سازی کامل فرایند حمل، رزرو خطوط کشتیرانی و تسویه هزینه‌های بندری در دست بررسی است. به گفته وی، این پلنفرم با اتصال سامانه‌های بانکی ایران و روسیه، مبادیه روبل – ریال و تهاات خدمات حمل‌ونقلی را ممکن می‌کند و موجب کاهش وابستگی به شبکه‌های مالی غربی خواهد شد.

این کارشناس ترانزیت همچنین بیان کرد: طرح راه‌اندازی خط باری هوایی مشترک ایران و روسیه در منطقه خزر برای حمل کالاهای باارزش افزوده بالا مانند محصولات کشاورزی و دارویی، در مرحله بررسی نهایی قرار دارد.

وی افزود: به‌منظور انسجام‌بخشی به پروژه‌های مشترک، تشکیل کارگروه مشترک حمل‌ونقل خزر زیر نظر شورای همکاری‌های تجاری ایران و روسیه (ICBC) در دستور کار قرار گرفته است. این کارگروه مأمور تدوین برنامه پنج‌ساله توسعه ترانزیت میان دو کشور و آسیای مرکزی از سال ۱۴۰۵ تا ۱۴۰۹ خواهد بود.

نوار مکران باشد. اگر این صنعت با نگاهی هوشمندانه و یکپارچه شکل گیرد به‌نحوی که از ظرفیت‌های موجود زیرساختی و مالی صنعت نفت و گاز بهره‌برد، می‌توان سرمایه‌گذاری‌های گسترده جذب، زیرساخت‌های تفریحی و توریستی ایجاد و مشاغل محلی را تقویت کرد.

البته شرط اساسی موفقیت، تضمین پایداری زیست‌محیطی است؛ سرمایه‌گذاران و گردشگران باید اطمینان حاصل کنند که مناطق ساحلی و دریایی امن و بکر باقی می‌مانند. در صورت تحقیق این دو محور یعنی بهره‌گیری هوشمند از ظرفیت‌های موجود و روشن و مثبت باشد. گردشگری دریایی می‌تواند به منبع درآمد پایدار و موتور توسعه اقتصادی منطقه‌ای تبدیل شود، مشروط بر آنکه برنامه‌ریزی، سرمایه‌گذاری و سیاست‌گذاری درست در پیش گرفته شود.

برخی کارشناسان معتقدند که در طول سال‌های گذشته دولت‌های مختلف نگاه لازم برای توسعه اقتصاد دریامحور را نداشته است که باید این موضوع در قالب گردشگری دریایی حلال فراهم شود و این اقدام از طریق تهیه یک برنامه مدون و استراتژی راهبردی فراهم می‌شود. در چنین شرایطی ایجاد زیرساخت‌های دریایی و حمایت دولت از بخش خصوصی در حوزه دریایی زمینه‌ساز ایجاد گردشگری دریایی حلال در سواحل می‌شود.

نگاهی اجمالی به برنامه هفتم توسعه کشور نیز نشانگر سیاست‌های توسعه‌ای کشور در حوزه گردشگری دریایی و چشم‌انداز جذب و حمایت سرمایه‌گذاران برای حضور در این عرصه است، لذا نیازمند اعمال برنامه‌ها و سیاست‌های تشویقی و حمایت سرمایه‌گذاران است و قطعاً توسعه پایدار، ارزآوری برای کشور و اشتغال مولد در حوزه گردشگری دریایی همانند پیکره بیکران اقیانوس و دریاها و بدون محدودیت و مرز است و کشور ما می‌تواند با شرایط ویژه‌ای که در منطقه دارد، بیش از پیش از این موهبت الهی بهره‌مند شود.

یک کارشناس ترانزیت:

## دریای خزر به شاهراه استراتژیک تجارت اوراسیا تبدیل می‌شود

یک کارشناس ترانزیت گفت: ایران و روسیه در مسیر احیای تجارت از دریای کاسپین گام‌های تازه‌ای برداشته‌اند و با تلفیق توان فناورانه خود، دریای خزر را به محور نوین حمل‌ونقل منطقه‌ای بدل می‌کنند. به گزارش اقتصادسرآمد، محمد مهدی کریمی قهی، با اشاره به ورود همکاری‌های ایران و روسیه به مرحله‌ای تازه در دریای خزر به مهر گفت: تهران و مسکو در مسیر احیای تجارت از دریای کاسپین گام‌های مهمی برداشته‌اند و قصد دارند با ترکیب توان بندری، ریلی و فناورانه خود، مسیرهای تجارت اوراسیا را بازطراحی کرده و خزر را به محور نوین حمل‌ونقل منطقه‌ای تبدیل کنند.

وی افزود: در میانه تغییرات بزرگ زنجیره تأمین جهانی، ایران و روسیه تلاش دارند نظم جدیدی در حوزه حمل‌ونقل منطقه‌ای ایجاد کنند؛ نظامی که دریای خزر را از یک پهنه آبی محصور، به شاهراه راهبردی تجارت اوراسیا بدل می‌سازد. کریمی قهی با بیان اینکه دو کشور در حال طراحی شبکه‌ای یکپارچه از مسیرهای ریلی، بندری و گمرکی در خزر هستند، تصریح کرد: هدف اصلی این طرح، تسهیل ترانزیت، کاهش زمان حمل‌ونقل و ایجاد ارزش افزوده در مسیر شمال – جنوب است. به گفته وی، این همکاری نقطه عطفی در روابط تهران و مسکو محسوب می‌شود و می‌تواند جایگاه ایران را از مسیر گذر، به مرکز ترانزیت منطقه ارتقا دهد.

وی اظهار کرد: محور خزر، حلقه مغفول‌مانده کریدور شمال – جنوب به شمار می‌رود و با تکمیل راه‌آهن رشت – آستارا و راه‌اندازی پایانه‌های چندوجهی در انزلی و آستارا، ظرفیت جابه‌جایی کالا میان خلیج فارس و ولگابه بیش از ۲۵ میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت.

این کارشناس ترانزیت با اشاره به اقدامات زیرساختی مشترک ایران و روسیه گفت: برنامه‌ریزی برای سرمایه‌گذاری در بندار انزلی، امیرآباد و آستارا در قالب مدل‌های BOT و JV آغاز شده است. به گفته وی، احداث پایانه‌های کانتینری، سردخانه‌های بزرگ و پایانه‌های ترکیبی از جمله طرح‌هایی است که با مشارکت بخش خصوصی دو کشور دنبال می‌شود. کریمی قهی در ادامه افزود: از منظر گمرکی نیز پیشنهاد ایجاد «پنجره واحد خزر» میان ایران، روسیه و قزاقستان مطرح شده است؛ سامانه‌ای دیجیتال که تبادل اسناد، صدور گواهی مبدأ و ثبت اطلاعات محموله را در لحظه انجام داده و زمان توقف کالا در بندار را به کمتر از یک‌سوم کاهش می‌دهد.

وی با اشاره به تحولات فناورانه در حمل‌ونقل خزر گفت: پروژه «Caspian Logistics Platform» برای دیجیتالی‌سازی کامل فرایند حمل، رزرو خطوط کشتیرانی و تسویه هزینه‌های بندری در دست بررسی است. به گفته وی، این پلنفرم با اتصال سامانه‌های بانکی ایران و روسیه، مبادیه روبل – ریال و تهاات خدمات حمل‌ونقلی را ممکن می‌کند و موجب کاهش وابستگی به شبکه‌های مالی غربی خواهد شد.

این کارشناس ترانزیت همچنین بیان کرد: طرح راه‌اندازی خط باری هوایی مشترک ایران و روسیه در منطقه خزر برای حمل کالاهای باارزش افزوده بالا مانند محصولات کشاورزی و دارویی، در مرحله بررسی نهایی قرار دارد. وی افزود: به‌منظور انسجام‌بخشی به پروژه‌های مشترک، تشکیل کارگروه مشترک حمل‌ونقل خزر زیر نظر شورای همکاری‌های تجاری ایران و روسیه (ICBC) در دستور کار قرار گرفته است. این کارگروه مأمور تدوین برنامه پنج‌ساله توسعه ترانزیت میان دو کشور و آسیای مرکزی از سال ۱۴۰۵ تا ۱۴۰۹ خواهد بود.



ایران با دارا بودن بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی در دوپهنه آبی راهبردی دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب یکی از معدود کشورهایی تنوع کم‌نظیر زیست‌محیطی و جغرافیایی در نوار ساحلی خود برخوردار است.