

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

چهاردهمین همایش ملی علمی - فرهنگی خلیج فارس

پانل شماره چهار: گردشگری دریایی در خلیج فارس

گزارش (۱۰): گردشگری دریایی در خلیج فارس

برگزارکننده: مرکز گردشگری علمی - فرهنگی دانشجویان ایران با همکاری جهاد

دانشگاهی واحد هرمزگان

مصاحبه کننده: محمد دلپسند

ویراستار: صدرا عمویی

همکاران: حدیث شهدادی ساردو، علیرضا گلاب، حسن دلخوش، زینب

یوسفی، اعظم رضایی

گفتگو با:

- دکتر محمد محسنی، مدیر کارخانه صابفولاد خلیج فارس، مدیر اجرایی و مشاور

کسب و کار در حوزه های بنادر، مناطق آزاد، فولاد، گردشگری و تجارت آزاد

- کاپیتان محمد احمدی زاده، مدیر بندر شهید حقانی بندرعباس و مدرس

دوره های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی

- مهندس محمد برتینا، رئیس هنرستان علوم و فنون دریایی شهدای نیروی

دریایی ارتش، مدرس دوره های دریانوردی و راهنمای گردشگری دریایی

نشانی دبیرخانه همایش:

تهران، خیابان انقلاب اسلامی، خیابان فخررازی، خیابان شهدای ژاندارمری شرقی، پلاک

۷۲، طبقه دوم، مرکز گردشگری علمی - فرهنگی دانشجویان ایران

شماره تماس: ۰۲۱ ۴۹ ۱۲ ۶۶ و ۰۲۱ ۴۹ ۱۱ ۶۶ - شماره: ۰۲۱ ۴۹ ۱۵ ۶۶

نشانی: www.istta.ir و www.persiangulf-co.ir پست الکترونیک: info@istta.ir

مقدمه

خلیج فارس مهد فرهنگ‌های گوناگون باقی‌مانده از ادوار مختلف تاریخی است که در ازای تاریخ موجد صلح پایدار میان مردمانی که در سواحل و جزایر آن زندگی می‌کنند، بوده است. این خلیج ایرانی از نظر راهبردی از موقعیت ممتاز و اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است و به علت قرارگیری در مسیر راه‌های دریایی از زمان‌های دور مورد توجه و محل رفت و آمد ملت‌های دریانورد و تجارت‌پیشه شرق و غرب بوده است. به‌طور کلی اهمیت ژئوپلتیک خلیج فارس به خاطر عوامل مهم بازار صدور کالا و تجهیزات نظامی، وجود ذخایر عظیم نفت و گاز و منابع فرهنگی و طبیعی آن است که در قرون اخیر مورد توجه ابرقدرت‌ها و کشورهای بزرگ صنعتی بوده است

برگزاری مداوم همایش ملی خلیج فارس بر تولید و نشر دانش درخصوص مزیت‌های اقتصادی، گردشگری، سیاسی، گردشگری و اجتماعی خلیج فارس و نیز مشکلات زیست‌محیطی و فرهنگی متوجه آن تأکید دارد و جهاد دانشگاهی دبیرخانه همایش ملی خلیج فارس را با شعار پاسداشت هویت تاریخی خلیج فارس و بیان مزیت‌های اقتصادی، گردشگری، سیاسی و اجتماعی خلیج فارس در کنار مباحث هویتی آن تأسیس نموده است و در همه دوره‌های همایش تلاش کرده است تا محورهای جدیدی متناسب با ظرفیت و توانمندی عظیم منطقه خلیج فارس بر همایش بیفزاید. بر همین اساس از دوره‌های یازدهم، شناسایی و معرفی توانمندی‌های اقتصادی، فرهنگی و گردشگری خلیج فارس از موضوعات اصلی همایش بوده است و در این دوره همایش نیز تلاش بر این بوده است تا به موضوعات دیده‌های نو به منظور توسعه پایدار و روابط بین‌المللی و گردشگری توجه ویژه شود.

خداوند بزرگ را سپاسگزاریم که با توجه به شرایط ناشی از شیوع بیماری کرونا «چهاردهمین همایش ملی علمی- فرهنگی خلیج فارس» در راستای همدلی استادان، پژوهشگران، دانشجویان و نخبگان دانشگاهی در بستری علمی و با هدف جلوگیری از ترویج نام‌های جعلی و نیز بیان مزیت‌های خلیج فارس به صورت مجازی و در قالب ضبط گفتگو و نشر آن از طریق اینستاگرام، تلگرام، آپارات و ... برگزار می‌شود. امید است نتیجه گفتگوهای منتشرشده، سخنرانی‌های تخصصی و هم‌اندیشی‌ها درباره این مباحث، به افزایش کمی و کیفی داده‌های علمی در موضوع خلیج فارس منجر شود.

رحیم یعقوب‌زاده

رئیس مرکز گردشگری علمی- فرهنگی دانشجویان ایران و

دبیر همایش

گردشگری دریایی خلیج فارس*

سلام و عرض ادب و احترام خدمت عزیزان محترم شرکت کننده در پنل نشست تخصصی گردشگری در خلیج فارس دارم. در خدمت سه مهمان گران قدر، متخصص و صاحب نظر و دارای سوابق ارزشمندی در این حوزه هستیم. دکتر محمد محسنی، مدیر کارخانه صابو فولاد خلیج فارس، مدیر اجرایی و مشاور کسب و کار در حوزه های بنادر، مناطق آزاد، فولاد، گردشگری و تجارت آزاد؛ کاپیتان محمد احمدی زاده، مدیر بندر شهید حقانی بندرعباس و مدرس دوره های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و مهندس محمد برتینا، رئیس هنرستان علوم و فنون دریایی شهدای نیروی دریایی ارتش، مدرس دوره های دریانوردی و راهنمای گردشگری دریایی. به هر سه عزیز خوشامد می گویم و امیدوارم که نشست امروز دارای ارزش افزوده و سازنده ای باشد و همه فعالان گردشگری دریایی و اساساً فعالان بخش گردشگری بتوانند استفاده و بهره لازم را از موضوعات مطرح شده در این نشست ببرند.

من اجازه می خواهم که برای شروع بحث از آقای دکتر محسنی درخواست کنم در حوزه موضوعی که بر عهده ایشان است، صحبت هایشان را بفرمایند. آقای دکتر ما خوشحالیم که امروز با شما در موضوع خلیج فارس گفتگو می کنیم. اگر نکته ای در آغاز دارید، بفرمایید.

دکتر محمد محسنی: عرض سلام و احترام خدمت حاضران در جلسه از فعالان و متولیان بخش گردشگری و افراد صاحب نظر جناب کاپیتان احمدی زاده مدیر بزرگ ترین بندر مسافری و گردشگری کشور، جناب آقای

* این گفتگو در قالب پانل چهاردهمین همایش ملی علمی - فرهنگی خلیج فارس با عنوان «گردشگری دریایی در خلیج فارس» در محل سالن جلسات جهاد دانشگاهی استان هرمزگان در تاریخ ۹۹/۸/۱۸ انجام شده است.

برتینا مدیر هنرستان و فعال در حوزه گردشگری و سایر عزیزی که صدای بنده و تصاویر تهیه شده از این جلسه را دنبال می کنند. ان شاء الله که بتوانیم دقایقی در خدمت عزیزان باشیم با هم فکری و هم افزایی به مقوله مهم و مؤثر و اثرگذار بر حوزه منفعت بخشی به جامعه و به دوست داران این حوزه کمک بکنیم.

از قبل هم دوستان زحمت کشیدند و محورهای جلسه را مشخص کردند. محوری که بنده باید صحبت بکنم، بحث جایگاه و ظرفیت در حوزه گردشگری و نقاط ضعف و قوت و از مشکلات عدیده مترتب بر این حوزه در استان است که ان شاء الله به وسعت و ظرفیت خودم - هرچند کم - مطالبی را ارائه خواهم داد. خدمت جناب عالی و همه بینندگان عزیز به خصوص دانشجویان و کسانی که مطالب و موضوعات خاص مراکز علمی را دنبال می کنند، عرض بکنم که ما می خواهیم در حوزه ای صحبت بکنیم؛ به عنوان بزرگ ترین عرصه گیتی یعنی دریاها. دریا بیش از ۷۰ درصد از پهنه این دنیا را در برگرفته است و انسان هایی با بهره گیری و بهره مندی از موهبت های الهی زندگی می کنند. دریا منبع و ظرفیتی است که علاوه بر اینکه کسب و کار و معیشت و زندگی مردم دنیا را عهده داری می کند، منبع بزرگ ترین غذا و تغذیه جهان را هم دارد. قبل از اینکه به بحث ظرفیت استان بپردازیم، ما باید سؤال کنیم که آیا ما وظایفمان را در قبال این بزرگ ترین عرصه گیتی انجام دادیم، آیا از این عرصه و محبت و نعمت بزرگی که خداوند به ما داده را خوب استفاده کردیم؟ جواب قاطع همه حتماً این خواهد بود که نه.

به سراغ عرصه کشور بزرگ ایران می رویم. بهترین ظرفیت دریایی را در شمال و جنوب داریم. آیا ظرفیت ها را برای سود بخشی زندگی و کسب و کار به کار گرفتیم؟ خیر. استان هرمزگان چه طور؟ خیر. استان هرمزگان تقریباً بالغ بر هفتاد هزار کیلومتر وسعت آبی و بیشترین ساحل را در اختیار دارد و به لحاظ ظرفیت و پتانسیل های مرتبط به حوزه گردشگری مقام اول در بین

استان‌های ساحلی کشور را دارا است. استان هرمزگان با داشتن زیرساخت‌های متعدد و پویا و چهارده جزیره بکر و فوق‌العاده دنیایی از ظرفیت‌های گردشگری است. از سوی دیگر، به لحاظ جغرافیایی با کشورهای همسایه و دریای آزاد نزدیک است و زمینه برای مراودات و واردات اقتصادی را دارد و درکل، یک بسته گردشگری دریایی کامل را در خود دارد. استان هرمزگان در دل خود بیش از یکصد هزار دریانورد دارد و نزدیک به ۵۰ یا ۶۰ درصد کل دریانوردان در خودش دارد و نهادهایی که در مراکز رسمی برای فعالیت در این حوزه مدارک می‌دهند، در هرمزگان هستند.

حال پس چرا اتفاقی در خصوص توسعه گردشگری دریای در این استان نیفتاده یا اگر افتاده هم به جبر تاریخ و شرایط اقلیم منطقه بوده است؟ اگر می‌بینید افراد فعال و تلاشگری مثل آقای کاپیتان دکتر احمدی‌زاده و سایر همکارانشان در این حوزه فعالیت کردند، نه به لحاظ وجود دستورالعمل و الزام و باید و نبایدها بلکه بر اساس احساس وظیفه و علاقه و علقه خاصی بوده که در استان در این دوستان وجود آمده و توفیقات ایشان به خودشان مربوط است. چرا گردشگری دریایی فعال و پویا نشده است؟ چرا منفعتش متوجه استان هرمزگان نیست؟ تا زمانی که حوزه‌های کسب‌وکار و مراکز اشتغال‌زا دولتی باشد، قطع‌به‌یقین فعالیت دچار رکود خواهد بود. باید این باور واقعی اتفاق بیفتد و حوزه‌های کسب‌وکار به مردم و به فعالین این بخش واگذار شود. دولت کار پشتیبانی و نظارت و حمایت و تسریع‌گری را دنبال نکند. هرچند که درباره گردشگری دریایی بررسی و ارزیابی و نظرسنجی‌ها و کارهای مختلف شده است، اما خیلی کم به‌صورت ویژه و مجزا به گردشگری دریایی توجه شده است. هرمزگان با منحصربه‌فرد بودن زیرساخت‌ها و جزایر می‌تواند نه تنها پاسخگوی اشتغال، کسب‌وکار و فعالیت جوانان جویای کار استان و ایران باشد، حتی پذیرای فعالان و علاقه‌مندان سایر کشورهای خارجی باشد. وقتی که کسانی بیایند این استان را با کشورهای همسایه یا یک شهر کوچک یا یک

منطقه ساحلی یک کشور خارجی مقایسه کنند، ظرفیت آن اندازه یک بخش استان هرمزگان نیست. منتهی شما می‌بینید کروزهای چند هزار نفره به آنجا می‌آید، پهلوی می‌گیرد با چندین هزار گردشگر و چندین هزار خواسته و مطالبات متعددی که آن منطقه یا محل این گردشگران را میزبانی می‌کند. هدف اصلی گردشگری هم این بوده است که بتواند منافع جوامع محلی به‌عنوان یک رکن اساسی و اصلی این حوزه را تأمین بکند. جامعه محلی، توریسم و تولید این سه رکن اصلی هستند، می‌توانند با توجه به جاذبه و ظرفیت‌های گردشگری این زنجیره گردشگری را کامل کنند. یک بررسی که از بین کشورهای دنیا شده بود و ایران اسلامی جزو ده کشوری است که بهترین جاذبه گردشگری را دارد. هرمزگان در ایران از لحاظ جاذبه گردشگری، چه به لحاظ جاذبه‌های طبیعی و چه به لحاظ جاذبه‌های انسان‌ساز که به دست انسان‌ها ساخته شده که دارای جذابیتی هست، باز هم مقام اول را دارد. می‌طلبد که ان‌شاءالله فعالان و دولتیان در این زمینه کمک کنند به‌خصوص همراهی بکنند چه به لحاظ آنهایی که می‌خواهند سرمایه‌گذاری بکنند حمایت‌های مالی کنند، پشتیبانی اقتصادی بکنند. بوروکراسی و این طولانی‌بودن سیستم‌های اداری را ان‌شاءالله کوتاه بکنند که علاقه‌مندان بتوانند در این حوزه کار کنند.

دوستان دیگر قطعاً چون نظر خوبی هم دارند، می‌توانند نظرات من را تکمیل کنند. شاید مطالبی به ذهن ما رسید و دوستان مطالبی را بگویند و مواردی را بگویند که بتواند کمک بکند و این نشست فعلی در حوزه گردشگری به یک سمت‌وسویی برود که بسنده به یک مخاطب خاص مراکز علمی نشود؛ چراکه مخاطب اصلی ما در حوزه گردشگری جامعه و کشور و حکومت و نظام است و از قیل این صنعت، جوامع محلی منتفع شوند. در هرمزگان از جاسک تا گاوچندی باید اتفاقاتی بیفتد که ساکنان این استان (هم ساکنان ساحلی، هم ساکنان غیرساحلی که از ساحل فاصله دارند)، وقتی ظرفیت‌های گردشگری

دریایی را می‌بینند و می‌دانند چقدر منفعت دارد و چقدر پویا است، آن‌ها هم به این سمت بیایند.

شما و دوستان هم می‌دانید که پرجمعیت‌ترین، فعال‌ترین و جذاب‌ترین نقاط دنیا مناطق ساحلی و شهرهای ساحلی هستند. دریا برای کاربری‌های متفاوت، حمل‌ونقل، فعالیت، سکونت و تجارت و ... پتانسیل دارد. هرمزگان در حوزه تجارت و گمرکات، سکونت، طبیعت، گردشگری و دریایی رتبه اول را دارد و ظرفیت دارد، ما باید برای این اجرایی‌شدن پتانسیل کمک بکنیم. قبل از اینکه من بیایم، همکاران شما محورهایی را مشخص کردند. جسارتاً گفتم من اصلاً محورهای کلیشه‌ای را دنبال نمی‌کنم. ما باید ریز موضوعات را بگوییم. حالا جلسه اول است ان‌شاءالله این جلسات ادامه پیدا می‌کند. مثلاً بگوییم اگر «خور خلاصی جاسک» یک ظرفیتی دارد، استان، شهرستان، مسئولین محلی باید چه کار بکنند؟ باید‌ها و نبایدها برای فعال‌سازی «خور خلاصی جاسک» چیست و این موارد را تحویل یک تیم بدهیم. آن تیم به شهرستان برود از صفر تا صد را پیش ببرد و بعد از شش ماه تا یک سال انجام دهد یا تالاب آذینی، بندر خمیر، بهشت زمین‌شناسی هرمز، ژئوپارک قشم و ...

بندرعباس این ساحل به این قشنگی و زیبایی خدادادی دارد. این قشنگی از آن خداست. قشنگی که ما باید تولید بکنیم، الان تولید نکردیم. خدا این زیبایی را دست ما داده است تا بعد ما باید چه کنیم؟ باید مردم را درگیر بکنیم. ماهیت و جنس گردشگری فقط آدم خوش‌سلیقه، فعال و علاقه‌مند می‌خواهد. همه‌چیز حاضر است. چون عمده کارکرد گردشگری مبتنی بر طبیعت است یا ابزار و لوازم و زیرساختی که به کمک طبیعت آمده است. چه در حوزه تفریح، گردش، تغذیه، تجارت، آموزش، سنت‌ها، فرهنگ، سنن، و موضوعات دیگر. هرمزگان غنی از این ظرفیت‌ها است. شما می‌بینید موسیقی هرمزگانی جای عالی دارد. هنر هرمزگانی همین طور است. شما به روستاهای استان بروید و از دیدن ماحصل و دسترنج مادران و خواهران روستایی لذت می‌بری. چه هنرهایی

را در حوزه پوشاک و لباس و صنایع دستی و ... خلق می‌کنند. اگر هم‌افزایی بین گردشگری و مثلاً صنایع دستی اتفاق بیفتد و محل عرضه آن دریا، سواحل، جزایر باشد، کن فیکون خواهد کرد. اگر دولتی‌ها یا آن‌هایی که در حوزه دولت دستی بر آتش دارند، این مطالب من و دیگر دوستان حاضر را بشنوند، قطعاً مؤثرتر خواهد بود.

باید به مسائل شناورهای گردشگری مستقر در بنادر و پایانه‌های گردشگری توجه شود. فردی شناور ده میلیارد تومانی خریده است و گردشگران دریایی را تحت پروتکل و مطابق دستورالعمل جابه‌جا می‌کند و متأسفانه به علت شرایط ناشی از کرونا وضعیت کار او به هم خورده است. به دلیل شرایط کرونایی موجود چندین هزار خانوار درگیر مشکلات عدیده اقتصادی هستند. قبل از آمدن کرونا خدمات خوبی می‌دادند و حالا که این اتفاق افتاده است، باید چه کار کنند؟ دولت نباید فقط مخصوص روزهای خوشی باشد. دولت در این روزهایی که فعالان گردشگری استان درگیر گرفتاری هستند، باید اتفاقاتی را رقم بزند. هرمزگان استانی بی‌نظیر و منحصر به فرد و تک در حوزه گردشگری است. ان شاء الله کمک بکنیم و کار به جایی برسانیم که هرمزگان به حق خود برسد و توان گردشگری دریایی خود را به سایر استان‌ها و کشور ثابت بکنیم و در منطقه و دنیا روزی برسد که سهم هرمزگان از محل درآمد گردشگری دریایی، سهم زیادی در درآمد ناخالص ملی باشد. برای نمونه، شرایط اقتصادی، مؤلفه‌های و شاخص‌های درآمدی ایران تقریباً مثل کشور یونان است. یونان از محل گردشگری ۴۶ درصد درآمد ناخالص ملی دارد. ولی درآمد ایران از این محل تکریمی است. حالا من خیلی پراکنده صحبت کردم. دوستان مطالبی خود را بگویند و اگر لازم شد من در خدمت شما هستم. اگر هم دیدید از سبک و سیاق و متد ارائه خارج هم می‌شوم، می‌توانید بگویید مسیر را اصلاح بکنم.

آقای دکتر دربارهٔ رابطه نسبت معیشت منطقه با دریا صحبت کردند که موضوع درستی است. در منطقه کسانی هستند که معیشت و کسب و کارشان با دریا در ارتباط است و از یک برنامه جامعی هم صحبت کردند برای توسعه گردشگری. از کاپیتان محمد احمدی زاده، مدیر بندر شهید حقانی بندرعباس و مدرس دوره‌های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی یکی از بزرگ‌ترین اسکله مسافری دریایی در کشور می‌خواهم تا نظر خود را دربارهٔ بحث آقای دکتر محسنی بفرمایند و اینکه خودتان در این زمینه چقدر ورود کردید؟

کاپیتان محمد احمدی زاده: استان هرمزگان مهم‌ترین و بزرگ‌ترین استان ساحلی کشور است و از مجموعه ۵۶۰۰ کیلومتر نوار ساحلی کشور، ۲۲۳۸ کیلومتر در استان هرمزگان است؛ یعنی بیش از ۴۰ درصد نوار ساحلی کشور در استان هرمزگان هست. تعریف‌هایی متعددی از گردشگری دریایی می‌شود و اگر مسافرت‌های دریایی را به گردشگری دریایی هم اضافه کنیم، کمالینکه سازمان بنادر تعریف متفاوتی دارد؛ یعنی استانداردهای یک شناور مسافری به مراتب از سایر شناورها، به دلیل حجم مسافری که جابه‌جا می‌کند، بیشتر است. ولی می‌تواند به دلیل الزامات، گردشگر دریایی را هم جابه‌جا کند و با این مجوز که سازمان برنامه به سایر شناورهای مسافری داده است، با ظرفیت کمتری کار جابه‌جایی مسافر را هم انجام دادند. آمار استان هرمزگان در ایام پیک مسافری که ایام عید است، نزدیک پنج میلیون نفر می‌رسد و سازمان آمار شانزده میلیون نفر گردشگر دریایی یا مسافر دریایی را ثبت می‌کند؛ ولی این چقدر به واقعیت نزدیک است؟ از نظر من که حتی در این حوزه فعال هستم، این یک آمار چالشی است.

بحث گردشگری دریایی صرفاً به موضوع مسافرت‌های دریایی نمی‌پردازد و باید در سایر شقوق حوزه دریایی ورود کنیم. یکی از موضوعات اصلی و مورد بحث در صنعت گردشگری پایدار بودن گردشگری است. موضوع بسیار مهمی که بحث می‌کند می‌گوید شما باید شرايطی ایجاد کنید که زیست‌بوم

مناطق مختلف تحت‌الشعاع حضور گردشگر قرار نگیرد. استان هرمزگان در بعضی از فصول با توجه به جاذبه‌هایی که دارد، میزبان گردشگران است. اگر وقت بود ان‌شاءالله به‌اختصار جزایر و جاذبه‌های استان هرمزگان را در حد توان و شناختی که از آن منطقه به دلیل فعالیت‌هایی که طی این سال‌ها در حوزه گردشگری و در حوزه بنادر و دریانوردی داشتیم، خدمت شما معرفی خواهم کرد. هرمزگان استان گردشگری‌پذیری است؛ ولی آیا ما توانستیم این گردشگرانی را که در منطقه ما حضور پیدا می‌کند، مدیریت کنیم. حضور گردشگر را در بعضی از فصول سال به شکل احساسی در منطقه هرمزگان داریم. وقتی که می‌گوییم در یک بازه زمانی کوتاه، پنج میلیون نفر ورود به استان هرمزگان داریم، مطمئن باشید این به همراه تخریب محیط‌زیست است. این دقیقاً مغایر با اصل گردشگری است که شما آن ظرفیت‌ها و جاذبه‌ها را از بین ببرید، برای اینکه حضور گردشگر را داشته باشید.

بخشی از چالش‌های ما در حوزه گردشگری دریایی مربوط به عدم ارتباط مؤثر بین قسمت‌ها است. مثلاً سازمان برنامه به‌عنوان متولی امر دریانوردی، شیلات، سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری به‌عنوان سازمان متولی گردشگری یا سایر دستگاه‌ها مانند استانداری نتوانستند ارتباط مؤثری با یکدیگر برقرار کنند. ما تعداد واحد پنجاه اسکله شیلاتی در استان هرمزگان داریم؛ ولی این اسکله‌ها چقدر توانستند در امرارمعاش جوامع محلی تأثیرگذار باشند. قاعدتاً وقتی به بحث امرارمعاش مردم ساحلی می‌رسیم و تنها گزینه‌ای که تا چند سال گذشته به ذهن ما می‌رسید، همین صیادی بود؛ ولی صید بی‌رویه تنوع زیستی ما را از بین می‌برد.

یکی از چالش‌های اصلی دیگر در این حوزه عدم آموزش جوامع محلی است. عدم آموزش جوامع محلی باعث شده است تا مردم محلی فقط به صید و صیادی در هر منطقه‌ای روی بیاورند. صیادی که الان دارد از شکل سنتی به صنعتی تبدیل می‌شود، شما می‌دانید که خیلی از کشتی‌ها و شناورها نباید از

نزدیکی ساحل و در محدودهٔ مشخص کار صیادی را انجام بدهند. تورهایی مختلف و روش‌های مختلف صید وجود دارد که به‌شدت محیط‌زیست دریایی ما را تحت‌الشعاع قرار می‌دهد. می‌دانید که یکی از جاذبه‌های هر منطقه وجود مرجان‌ها است. ۱ درصد بستر دریاها را مرجان‌ها تشکیل دادند؛ ولی ۲۱ درصد زیست دریا در دل مرجان‌ها است. هشتاد هزار گونه آبی در دل مرجان‌ها زندگی می‌کنند. زندگی لاک‌پشت کوزه عقابی در جزایر جنوبی جزیره شیب‌دراز، جزیرهٔ قشم یا هنگام و سایر جزایر دیگر در خطر است و زندگی آن به همین مرجان‌ها بستگی دارد یا زندگی خیلی از جاندارانی که در منطقه در دل مرجان‌ها است که باید به این قضیه توجه شود. باید جوامع محلی را به‌خوبی آموزش بدهیم و از اتفاقاتی که دارد می‌افتد، آگاه بکنیم.

یکی از حوزه‌هایی که دولت به شکل اسمی ورود کرد، حوزهٔ گردشگری بود. جا دارد که همین‌جا تشکر کنم از جهاد دانشگاهی که چنین همایشی را برگزار می‌کند تا ما بتوانیم دغدغه‌ها و چالش‌هایمان را در این حوزه مطرح کنیم. من خودم اهل نوار ساحلی این سرزمین هستم، در نوار ساحلی زندگی کردم و تجارب شخصی از مسائل این مناطق دارم. برای نمونه، یک سری روش‌های صید سنتی بود که هیچ‌گونه آسیبی به محیط‌زیست نمی‌زد. اگر زنده کردن و احیای باورها و سنت‌های دینی را اگر در دستور کار قرار بدهیم، هم می‌تواند به‌عنوان جاذبهٔ گردشگری باشد و هم می‌تواند چالش‌های درآمدی و مشکل معیشتی نوار ساحلی را حل کند. ما می‌توانیم از این ظرفیت به‌عنوان ظرفیت‌های گردشگری استفاده کنیم. شما اگر یک سری در همین ساحل شهر بندرعباس و سایر سواحل بزنید، تورهایی ثابت ساحلی را می‌بینید یا ماهی‌گیری با قلاب را می‌بینید. آیا مثلاً سایت یا مکانی در نوار ساحلی برای این موضوع می‌بینید؟ نه. من خودم به‌شخصه با یکی از نهادهایی که در استان هرمزگان هست، صحبت کردم و حاضر شدم تجربیاتم را در اختیارشان قرار دهم تا یک سایت ساحلی ایمن دریانوردی فراهم باشد که مردم در یک فضای ایمنی تفریح

کنند. هم سایت گردشگری می‌تواند باشد و هم زمینه‌ای برای احیای باورها و سنت‌ها و روش‌های صیدی که می‌تواند برای سایر هم‌وطنان و گردشگرانی که به کشور ما می‌آیند، خیلی جذاب و دیدنی باشد. ولی متأسفانه حمایتی نشد. من از همین‌جا خواهم می‌کنم به‌عنوان یک فعال حوزه گردشگری حاضرم به هرکسی بخواهد در نوار ساحلی یک فعالیتی در حوزه گردشگری، در حوزه ماهی‌گیری و صیادی راه بیندازد، این تجربه را در اختیار دوستان قرار بدهم.

آبادترین شهرهای دنیا شهرهایی هستند که در نوار ساحلی واقع شدند. ۲۰ درصد از جمعیت دنیا در نوار ۲۵ کیلومتری ساحل هستند و بیش از ۴۰ درصد از جمعیت دنیا در همین نوار در حاشیه صد کیلومتری زندگی می‌کنند. این خودش مبین این است که دریا حوزه بالقوه‌ای است که باید به شکل صحیحی از آن استفاده شود. نبود زیرساخت یکی از ضعف‌های شهرهای ساحلی ما هست. وقتی به جزیره کیش نگاه می‌کنید یک سری فعالیت‌ها انجام شده است و در قشم یک سری با وسعت کمتر انجام می‌شود؛ اما سایر شهرهای ما از این قضیه ذی‌نفع هستند؟ برای نمونه جاسک یا گاوبندی را ببینید. یک چالشی که همیشه من خودم با آن مواجه هستم این است که یکی از مقاصد اصلی گردشگران در استان هرمزگان جزایر هستند و زمانی که بنادر تعطیل می‌شوند، ما هدف ثانویه‌ای برای گردشگر مشخص نکردیم. در صورتی که همین گردشگر احتمال دارد به جزیره قشم برود و حرا را ببیند. حرا و این سایت‌ها را از نوار ساحلی و از طریق جاده هم می‌توانیم به مردم نشان بدهیم و از دیدن حرا و شرایط خاص جنگل‌های دریایی ما لذت ببرند و یا سایر ظرفیت‌هایی که در نوار ساحلی داریم. تالار بین‌المللی خورآذینی ۲۸ هکتار ظرفیت دارد. در مسیری که به این تالار بین‌المللی می‌روید، می‌توانید یک گونه شبه‌اندمیک یا شبه‌بومی ببینید. یکی از پرندگان شبه‌اندمیک داریم که می‌تواند جاذبه باشد برای گردشگرانی که در عرصه پرندنگری فعالیت می‌کنند. یعنی آن ظرفیت

در همین منطقه است؛ ولی حتی گردشگران بومی داخلی خودمان هم از ظرفیت تالاب بین‌المللی آذینی خبردار نیستند.

نقش سازمان‌ها و ارگان‌ها در توسعه گردشگری دریایی کجا است؟ من فکر می‌کنم اگر بتوان قسمت‌های مختلف را به هم پیوند زد و از ظرفیت‌ها استفاده کرد، می‌توان خیلی از این گردشگرانی را که به شکل احساسی وارد جزیرهٔ هرمز می‌شوند، مدیریت کرد. برای نمونه، حضور بی‌شمار گردشگران در یک وقفهٔ زمانی کوتاه در چهل کیلومتر مربع گنبد نمکی فقط تخریب به همراه دارد. چگونه جلوی این تخریب را بگیریم؟ این یکی از چالش‌های اصلی است. یا مثلاً سیل بی‌رویه، ساخت‌وسازهای ساحلی و رعایت‌نکردن حریم. در شهر بندرعباس نوار دریایی و حریم ۶۰ متری رعایت نشده است. خانهٔ پدری بنده نیز به شخصه در حریم ۶۰ متری و حریم خیلی از فامیل‌های ما در همان حریم ۶۰ متری است. شاید آن مردمی که در نوار ساحلی زندگی می‌کنند، این دانش را نداشته باشند که اگر ما در دریای غرب رفتیم و ساحلمان را از بین بردیم، چه جاذبه‌ها و چه ظرفیت‌هایی را از این ساحل داریم از بین می‌بریم.

مدیریت یکپارچهٔ نوار ساحلی یا ICZM موضوعی است که استان هرمزگان به‌عنوان اولین استان در آن ورود کرد. ICZM سواحل را دسته‌بندی و جانمایی کرد و سازمان بنادر و سایر سازمان‌های متولی امر اهدافی در این زمینه دارند. ساحل ظرفیتی بی‌نظیر است. وقتی اسم دریا را می‌آورید، باید ساحل هم مدنظرتان باشد. گردشگری ساحلی و دریایی را نمی‌توانیم از هم جدا فرض کنیم.

قوانین دست‌وپاگیری در حوزهٔ دریا و دریانوردی و گردشگری هست و این باعث شده است تا ما نتوانیم از ظرفیت دریا استفاده کنیم. برای نمونه صید در نوار ساحلی. گردشگری اگر همراه با صید باشد، یک گردشگر می‌آید و در نوار ساحلی قرار می‌گیرد و می‌خواهد در یک جای عمیق‌تر این تجربه را داشته باشد. می‌دانید که شناورهای گردشگری نمی‌تواند بیش از دو مایلی نوار ساحل

تردد داشته باشند. ساحل شهر بندرعباس جذابیتی برای غواصی ندارد. شما برای غواصی باید به جزیره خارک، جزیره قشم یا جزیره هرمز یا جزایری مثل این‌ها سفر کنید. از اهداف مارینا (بندر کوچک، بندر تفریحی یا محوطه بندری) ایجاد زیرساخت برای اینکه شناورهای شخصی و سایر شناورها در آنجا پهلو بگیرند و به عنوان یک ایمن شهری باشد. این امکان هنوز وجود ندارد که کسی بخواهد شناور شخصی بخرد، اگر هم بخواهد شناور شخصی در حوزه گردشگری استفاده کنند، باید از خیابان بیایند و از نوار ساحلی رد بشوند. سایر شهرها باید این زیرساخت را داشته باشند. برای شناورهای صیادی این کار را کردیم. اسکله‌ها را ایجاد کردیم. این کار را برای بحث شناسایی فعالیت‌های تجاری انجام دادیم. نیاز است که سازمان‌هایی متولی به اسکله‌های مخصوص گردشگری بیایند یا قسمتی از اسکله‌های صیادی را به امر گردشگری اختصاص بدهند؛ چون هم شهرهای ساحلی و هم جزایر اسکله‌هایی هستند که در زمینه تجاری، صیادی و امثالهم فعالیت می‌کنند که بخشی از این فضاها به گردشگری اختصاص داده شود که بتوانیم از این ظرفیت به معنای واقعی استفاده کنیم.

کاپیتان احمدی‌زاده درمورد موانع توسعه گردشگری استان صحبت کردند. درباره ظرفیت‌های گردشگری بنادر و استفاده نکردن از این ظرفیت‌ها صحبت شد. در خدمت مهندس محمد برتینا، رئیس هنرستان علوم و فنون دریایی شهدای نیروی دریایی ارتش، مدرس دوره‌های دریانوردی و راهنمای گردشگری دریایی هستیم. آقای مهندس به نظر شما چه موانعی وجود دارد؟ چرا این معرفی درست صورت نگرفته است؟

مهندس محمد برتینا: پیرو صحبت‌های دوستان عزیز درباره بحث جنگل‌های حرا و همان جنگل‌های مانگرو به عرض می‌رسد ما بیشترین حجم جنگل‌های حرا را در کل کشور داریم. یعنی استان هرمزگان به تنهایی تقریباً چندین برابر حجم جنگل‌های حرا یا مانگرو را در مقایسه با شش استان دریایی دیگر ما در

اختیار دارد که بخش زیادی از آن‌ها در محدوده شهرهای مختلف از جمله خورآذین، قشم، بندر خمیر قرار دارد. جنگل‌های ماهور را حتی در نقاطی از شهر بندرعباس و حومه آن داریم. در بعضی از نقاط حرکت‌های خیلی خوبی انجام شده است، مثل خود تالاب بین‌المللی خورخوران در بندر خمیر که برنامه‌ریزی‌های خوب انجام می‌شود. بخشی از این برنامه‌ریزی‌ها به دولت برمی‌گردد که دولت یک سری زیرساخت‌ها و شرایط را فراهم بکند که این تالاب‌ها و مناطق گردشگری بتواند در سطح کشور و حتی در سطح منطقه و فرمانطقه شناخته شوند؛ چون این مناطق می‌توانند مناطقی باشد که بیشترین گردشگر را جذب بکند.

چند بار با دوستان رفتیم و جنگل‌های حرای بندر خمیر را از نزدیک دیدیم. در بندر خمیر مرکزی به نام مرکز گردشگری ساحلی ایجاد شده است. این مرکز را با استفاده از ظرفیت‌های بومی و جوامع محلی ایجاد کردند و فعالیت خیلی زیادی را در آموزش دارد و به بخشی از دوستانی که در بحث گردشگری و حتی شناورهای تفریحی فعالیت می‌کنند، آموزش داده می‌شود و نیز در همایش‌ها و سمینارهایی از افراد صاحب سبک در بندر خمیر دعوت می‌کنند تا کل منطقه شناسانده شود. ما اگر بتوانیم در همه شهرهای ساحلی از طریق شهرداری و ارگان‌های مربوطه، مراکز ویژه گردشگری، بالاخص گردشگری دریایی را با توجه به توانمندی‌های آن منطقه ایجاد کنیم، حرکت‌های خیلی خوب می‌شود انجام داد. شما اگر الان بندر خمیر و تالاب بین‌المللی خورخوران را با تقریباً سه سال پیش مقایسه بکنید که مرکز گردشگری شروع به فعالیت کرد، متوجه این تفاوت می‌شوید و الان این منطقه به مرحله‌ای رسیده است که در سطح استان هرمزگان، کشور و حتی در منطقه هم تقریباً شناخته شده است و ظرفیت‌های آن خیلی افزایش پیدا کرده است.

جنگل‌های حرا یا مانگرو به گونه‌ای هستند که از فرسایش نوار ساحلی جلوگیری می‌کنند؛ یعنی خود آن امواج دریا را به‌عنوان یک موج‌شکن طبیعی

دفع می‌کنند و در کنار آن محل تولید اکسیژن در آب هم هستند. با توجه به قابلیت‌هایی که این گیاهان دارد، بهترین زیستگاه برای گونه‌های مختلف جانوری و آبزیان دریایی هستند. هرچقدر بتوانیم آن‌ها را افزایش بدهیم (البته با توجه به موقعیت اقلیمی منطقه)، می‌توانیم تا اندازه‌ای از فرسایش جلوگیری بکنیم، چون خود فرسایش را به‌طور طبیعی همیشه داریم؛ ولی کارهایی می‌شود انجام داد که از این فرسایش جلوگیری کرد. گردشگری نیز یکی از مواردی است که با تشدید فرسایش نوار ساحلی، ساحل ما را از بین می‌برد. متأسفانه گردشگری در این زمانی که صحبت آن می‌شود، فقط این نیست که ما تبلیغاتی را انجام بدهیم و افراد را بدون هیچ‌گونه زیرساخت و برنامه جذب بکنیم که به آنجا بیایند و در یک بازه زمانی، تفریحاتی را انجام بدهند و حجم زیادی از زباله‌ها و آلودگی به جا بگذارند. این آلودگی‌ها را کشورهای پیشرو هم دارند؛ ولی با برنامه‌ریزی‌هایی که انجام می‌دهند، این آلودگی‌ها را به حداقل می‌رسانند و بخشی از درآمد آن را در راستای ارتقا و ساماندهی این وضعیت گردشگری و مناطق حفاظت‌شده اختصاص می‌دهند. یعنی بخشی از درآمد را در جایی هزینه می‌کنند که مناطق بکرشان حفظ شود.

سؤال دیگری هم که مطرح است این است که گردشگری را ما به چند قسمت می‌توانیم تقسیم‌بندی کنیم و به‌طور کلی، خود گردشگری دریایی چه است؟ کلیه تفریحات و سرگرمی‌هایی را که می‌توانیم در حوزه دریا از آن‌ها استفاده بکنیم، گردشگری دریایی می‌گویند. خود گردشگری دریایی هم باز به دو قسمت تقسیم‌بندی می‌شود. یک بخش آن برمی‌گردد به گردشگری نوار ساحلی که اصطلاحاً به آن گردشگری ساحلی می‌گویند. یک بخشی از آن هم گردشگری فراساحلی می‌شود که همان گردشگری دریایی با یک فاصله‌ای از نوار ساحلی انجام می‌شود. هر کدام از این‌ها خودش جای بحث دارد و روی آن برنامه‌ریزی‌های خیلی زیادی می‌شود انجام داد؛ ولی بخش زیادی از آن به گردشگری ساحلی برمی‌گردد که زیرمجموعه گردشگری دریایی است. می‌شود

گفت تقریباً کم‌هزینه‌ترین و راحت‌ترین آن گردشگری ساحلی است که خیلی از افراد در کشور خودمان زمانی که به نوار ساحلی مراجعه می‌کنند، دنبال یک ساحل بکر می‌گردند که از آن ساحل استفاده کنند؛ به صورت شناکردن در نوار ساحلی، تفریحات کنار ساحل و تفریحات آرامش‌بخش مانند ماهی‌گیری. اگر شهرداری با استفاده از همکاری ارگان‌های دیگر و دوستانی که در این زمینه تخصص دارند، بتوانند اسکله‌ها یا فضاهایی را در نوار ساحلی طراحی کنند؛ یعنی جانمایی و طراحی سازه‌ای که آلودگی نداشته باشد و توریست‌ها در زمانی که می‌آیند بتوانند ماهی‌گیری انجام بدهند، جاذبه خیلی خوبی است. ما شهرهای ساحلی را باید دارای یک برند یا المان بکنیم. یعنی هر شهر را با یک المان یا نمادی بشناسیم. حالا حرکتهای نسبتاً خوبی در چند سال گذشته در خود شهر بندرعباس انجام شده است؛ ولی کافی نیست و بعضاً حرکتهای خوبی انجام می‌شود؛ ولی ادامه‌دار نیست. فقط یک حرکتی انجام می‌شود و بعد از آن ادامه‌دار نیست.

به نظر من باید درباره گردشگری فراساحلی هم صحبت کنیم. گردشگری فراساحلی بیشتر در دریاها و حتی اقیانوس‌ها انجام می‌شود. زمینه انجام گردشگری فراساحلی دریاها و اقیانوس‌ها است و اکثر کشورها در این خصوص به کشتی‌ها کروز و کشتی‌های تفریحی روی آوردند و باعث جذب توریست در حجم بالا و کنترل شده می‌شود. اکثر کشتی‌های کروز یک نوع هتل دریایی هستند. کشورهایی که می‌خواهند گردشگری را توسعه بدهند، در مرحله اول باید اسکله‌ها و زیرساخت‌هایی را فراهم بکنند که این کشتی‌ها بتوانند پهلو بگیرند و حجم زیادی از توریسم را وارد آن بنادر بکنند و خود بحث این صنعت هتل‌داری آن‌ها به همان میزان باید ارتقا پیدا کند. استان هرمزگان جزو معدود استان‌هایی است که همه سیستم‌های حمل‌ونقل زمینی، هوایی، ریلی و دریایی را یکجا دارد. شاید در حد ایدئال نباشد، ولی همه این‌ها در خود شهر بندرعباس و استان هرمزگان وجود دارد.

از دهه ۱۹۸۰ به بعد که صنعت گردشگری دریایی و قایق‌های تفریحی و کشتی‌های کروز توسعه پیدا کرد، ما عملاً هیچ‌گونه حرکت روبه‌رشدی را نداشتیم. در بخش شناورهای کروز شاید حرکت‌هایی انجام شد؛ ولی اصلاً قابل‌قبول نبود و مردم محلی و جوامع میزبان بار گردشگری دریایی را به‌طور خودجوش برعهده گرفتند. اکثر دوستان در فصلی از سال که حالا صیادی را انجام می‌دهند گردشگرها را در جزایری چون هنگام راهنمایی می‌کنند و متأسفانه هیچ استانداردی رعایت نمی‌شود. حالا بعضی کارها انجام می‌شود، ولی به نظر من بیشتر نمایشی است. بعضی از کارها توسط همین جوامع محلی انجام می‌شود. شما وضعیت جزیره هنگام، هرمز و مناطق دیگر را ببینید. زمانی که گردشگر می‌آید، وضعیت آن‌ها خیلی بهبود پیدا می‌کند؛ ولی در زمانی از سال یا در فصولی که ما گردشگر را نداریم، معیشت این افراد هم تحت‌تأثیر قرار می‌گیرد. ما باید یک اطلس یا یک نقشه راه با توجه به قابلیت‌های هر منطقه استان هرمزگان طراحی کنیم. یک نوار ساحلی بسیار بزرگ از محدوده جاسک تا بخش پارسیان و گاوبندی. ما هر نقطه‌ای از نوار ساحلی را که برویم می‌بینیم نوع ساحل آن متفاوت است. یک جا ما سواحلی را داریم که ماسه‌های خیلی خوبی دارند، یک جا سواحل صخره‌ای را داریم، سواحل مرجانی را داریم و سواحل سنگی را ما داریم که هر قسمتی را ما نگاه می‌کنیم می‌بینیم متفاوت است. ما هورهایی را داریم که این قابلیت‌های خیلی خوبی را دارند.

طبق فرمایش جناب دکتر محسنی، ما باید هر قسمتی را با استفاده از متخصصان این امر و راهنمایی مشاوران به یک مسئولی واگذار بکنیم. یک نفری که مسئولیت مستقیم آن را داشته باشد و همه مزایای آن منطقه را در نظر بگیرد. بخش خصوصی را وارد این کارزار بکنیم که بتواند سرمایه‌گذاری بکند و دولت این شرایط را تسریع بدهد. یعنی شرایطی را فراهم بکند که سرمایه‌گذار بتواند سرمایه‌گذاری خوبی را انجام بدهد؛ نه اینکه حالا صحبت‌هایی را بشود در حد شعار و در حدی که اصلاً هیچ بازخوردی را نداشته

باشد. در بندر خمیر فعالیت‌های خوبی را شروع کرده‌ایم. بندر بندر کنگ را مثال می‌زنم. آنجا موزه بوم‌گردی دارد و خوب فعالیت می‌کنند. مردم می‌توانند با مردم محلی و ناخدایان به گفت‌وگو بنشینید، وسایل و ادوات صید و صیادی و دریانوردی که از قبل داشتند را به آنجا آوردند و خودش باعث یک حرکتی در آن محدوده شد و هم یک شور و شوقی به منطقه داده و هم دوستان و توریست‌هایی را که از نقاط مختلف کشور و حتی بیرون از کشور در این حال می‌بینند، با فرهنگ آنجا آشنایی بیشتری پیدا می‌کنند.

متأسفانه گردشگری ساحلی و فراساحلی بیشتر در جزیره کیش هست و شاید همه افراد توانایی را ندارند که به آنجا بروند و از این مزایا استفاده بکنند. جزیره کیش هم یک جزیره محدود کوچکی است؛ یعنی حجم گردشگر تا اندازه‌ای جوابگو هست و بیش از این پاسخگو نیست. درحالی‌که ما سواحلی را داریم که خیلی خیلی بکر است و خیلی از این قابلیت‌ها را دارند. در کنار آن اگر بخواهیم سواحل را تقسیم‌بندی کنیم. سواحل و موقعیت‌هایی را داریم که آب‌های بسیار آرامی دارد که ما می‌توانیم وسایل بازی‌ها یا تجهیزاتی را آنجا مستقر بکنیم که از آن وضعیت استفاده بکنند. جاهایی را که ما دریای مواجی داریم و دوباره از همان تجهیزات آنجا استفاده کرد. در شناورهای کروز که متأسفانه خیلی ضعیف هستیم. باز حالا حرکت‌هایی را می‌بینیم که بد نیست و تا اندازه‌ای باعث خوشحالی هست؛ مانند شناور سانی با نام بین‌المللی کرانه‌لاین که در بندرعباس و در مسیر امارات و کشورهای آسیایی خلیج تردد می‌کند یا شناورهای کوچکتری که در سیستان و بلوچستان و استان بوشهر طراحی شد. این‌ها حرکت‌های خوبی بود که باید ادامه‌دار و با برنامه باشد، نه اینکه فقط بگوییم این کار را باید انجام داد. فقط دنبال نمودار و آمار و ارقام باشیم.

به نظر من این نمودارها و آمار و ارقام هیچ کاری را به پیش نمی‌برد. ما در بحث گردشگری دریایی اگر می‌خواهیم پیشرفت کنیم باید: ۱- آموزش‌های

لازم را به افراد جنوبی و محلی بدهیم. یعنی فرهنگ‌سازی بکنیم که وقتی گردشگر وارد منطقه می‌شود، اگر سودی برای منطقه دارد، عوارضش را هم به آن‌ها گوشزد بکنیم که گردشگری این مشکلات را به بار می‌آورد. آگاه‌سازی کرد که اگر این منطقه قابلیت طبیعی خودش را از دست بدهد، دیگر شما این توسعه پایداری و گردشگری پایدار را نخواهید داشت. برای نمونه در جزیره هنگام افراد بومی با قایق‌هایی که در اختیار دارند، گردشگرها را به نزدیک دلفین‌ها می‌برند. اگر صدای موتور قایق زیاد باشد، بر روی مغز دلفین‌ها تأثیر منفی می‌گذارد و در بلندمدت ممکن است باعث مرگ یا حتی کوچ آن گونه‌های جانوری از آن منطقه به نواحی دیگر شود؛ ولی این بازدیدها باید مدیریت‌شده شده باشد. ۲- ما در کنار گردشگری باید فرهنگ‌سازی بکنیم و بخش خصوصی، دولت و شرکت‌های دانش بنیان باید ورود بکند و این کارها را انجام بدهد. در ایجاد زیرساخت‌ها هم باید به اکوسیستم و وضعیت منطقه در نظر گرفته شود.

نکته‌ای که در فرمایش‌های همه دوستان دیده می‌شد، تأکید بر اقتصاد دریامحوری بود. اما سؤال اینجا است که برای اینکه این اقتصاد به دریا گره بخورد مثل کشور تایوان، سنگاپور و ... باید اراده دولت‌ها باید وجود داشته باشد یا اینکه نه این به صورت خودبنیاد و خودجوش باید انجام شود. به نظر شما این اراده از کجا باید باشد؟

آقای محسنی: سؤال بجایی شد. در قسمت اول عرایض بنده هم یک اشاره‌ای به لزوم توجه دولت شد. ما اگر حرفی می‌زنیم، باید حرفمان مستند باشد. بر چه اساس از دولت انتظار داریم؟ این انتظار بر اساس تکالیف اسناد و قوانین بالادستی است. سیستم تقنینی یک وظایفی را به عهده مجری قانون می‌گذارد؛ مانند مواد مندرج در بندهای ۱۹، ۲۱ و ۲۳ قانون برنامه ششم توسعه، بند ۵ سیاست‌های کلی نظام که متکی و مبتنی بر توسعه دریامحور و افزایش کیفیت

حمل و نقل است. از همه مهم‌تر منویات مقام معظم رهبری در این خصوص است. گفته می‌شود که حوزه‌ای موفق هست، خانواده‌ای موفق هست یا فردی موفق هست که با تکیه بر آنچه که بیشتر دارد، عمل کند. موقعیت هرمزگان مزیت هرمزگان قالب است و تأکید و توصیه مسئولین نظام را هم داریم. چه باید کرد؟ دولت باید ورود درست بکند، نه ورودِ مخل و مانع. آیین‌نامه و دستورالعمل درست کند. تسهیل‌گری بکند. پشتیبانی بکند. یک دیوار محکمی باشد که فعالان بخش خصوصی و گردشگران دریایی و علاقه‌مندان به آن تکیه بزنند.

هر چیزی را بخواهی در زندگی مردم و یک جامعه نهادینه کنی، نیازمند آموزش است. فرهنگ همین طوری تولید نمی‌شود. فردا صبح از خواب بیدار شویم بگوئیم فرهنگ درست شده است. مقدمه ایجاد فرهنگ آموزش است. دولت تکالیف قانونی، شرعی و اجتماعی دارد که آموزش را تقویت کند به تبع این مسئولیت، باید به آموزش در حوزه کسب‌وکار و نیز معیشت و اشتغال مردم کمک بکند. فرهنگ و آموزش پشتوانه دولت است. این‌ها با شعار درست نمی‌شود. تعارف نداریم. بروید نگاه کنید، قفسه‌ها، انبارها و آرشیوها مملو از مقاله است. تا دلت بخواهد دارد خاک می‌خورد و گرنه بی‌ارزش نیست. باید از این‌ها بهره‌برداری می‌شد. اگر ما بخواهیم این عقب‌ماندگی را جبران کنیم، چه کار باید بکنیم؟ دولت خودش را از دخالت‌کردن در اموری از این دست و به خصوص گردشگری دریایی کنار بکشد. بینید یک وقت اشتباه نشود، دخالت با کمک، تسهیل‌گری یا پشتیبانی فرق دارد. وظیفه دولت این است که دخالت نکند؛ بلکه تسهیل‌گری بکند. یک پنجره درست بکند. مرزها روشن است. مثلاً فردی می‌خواهد فعالیت گردشگری کند و باید ادارات محیط‌زیست، شیلات، بنادر، بهداشت و ... به این کارها کمک کند و روند مجوزدادن‌ها سخت نباشد. یک فعال بخش اقتصادی باید از نزدیک به بیست مرکز استعلام بگیرد و این دیگر خودش تضعیف است. دولت باید خودش را کنار بکشد. مدل حمایت و

تصمیم‌گیری‌اش را باید مشخص کند. بعد فکر نکند که همه‌چیز را خودش می‌داند. باید از توان مراکز علمی استفاده کند و دولت باید برای برون‌رفت از این شرایط باید تسهیل‌گری بکنند و آموزش بدهند و زیرساخت‌ها را درست کند و خودبه‌خود همه چیز درست می‌شود.

به نظر من توجه به حوزه گردشگری در این سال‌ها به‌خودی‌خود مهم است. سال‌های پیش اگر کسی از گردشگری سخن می‌گفت به او می‌خندیدند. الان از گردشگری صحبت می‌شود و همه پرچم گردشگری را بلند کرده‌اند. فردی پس از مشاورت با من و گذراندن دوره‌های مربوطه، فعالیت گردشگری می‌کند و مدتی پیش دیدمش و گفت: «الان دو خودرو دارم و راهنمای تور هستم و ماهی بیست تا سی میلیون درآمد دارم». مدیر باید راهنمایی واقعی بکند و فرد را به مسیر اصلی هدایت بکند؛ نه‌اینکه آن فرد را صرفاً با وام چند درصدی گرفتار کند و نتواند قسطش را بدهد، بیچاره شود و ... دولت باید کمک بکند. آموزش بدهد. زیرساخت‌ها را درست بکند. دخالت دیگری هم نکند. مردم خودشان راهشان را درست می‌کنند. گردشگری مثل جریان آب است. مسیر خود را قشنگ پیدا می‌کند. اولین مجوز مارینا را در بندر من گرفتیم. فکر کن آن زمانی که ما بودیم مجوزاتش، موافقاتش را با یک دردسری گرفتیم. سازمان بنادر هم شاید به‌تنهایی نتواند این مهم را پیش ببرد و باید کمکشان کرد و سازمان‌های همکار باید کمک بکنند.

گردشگری دریایی استان هرمزگان یک مدیر توانمند، قوی، هنرمند و دلسوز می‌خواهد با یک اتاق فکری واقعی و تمرکز بر جاذبه‌های گردشگری دریایی استان هرمزگان. کار گردشگری افرادی مثل کاپیتان احمدی‌زاده می‌خواهد سر از پا نشانسد. غیر از این درست نمی‌شود. همین است.

- من فکر می‌کنم این دخالتی که گفته شد، مشکل همهٔ بخش‌های اجتماعی و اقتصادی کشور است و مرز دخالت و حمایت شفاف نیست؛ مثلاً در ورزش و حال این سؤال مطرح است که واقعاً تفکیک این نقش‌ها و این مرزبندی‌ها به چه صورت است؟ سؤال دوم این است که آیا به موضوعاتی مثل گردشگری باید نگاه منطقه‌ای داشت (مثلاً تمرکزی که ما الان بر هرمزگان داریم) یا نه ما باید مسئله را ملی ببینیم و اگر قرار باشد اتفاقی در حوزهٔ گردشگری بیفتد، باید یک ارادهٔ ملی پشت آن باشد، این را برای ما توضیح بدهید.

کاپیتان احمدی‌زاده: جناب دکتر محسنی توضیحاتی را در رابطه با قوانین ارائه کردند و به شکل جامع و کامل توضیح دادند. برداشت من به‌عنوان فعال این حوزه دارم این است که مردم بومی هر منطقه‌ای در نوار ساحلی مشکل معیشتی خودشان را بر اساس توانمندی و ظرفیت منطقه حل می‌کنند. دربارهٔ سؤال دوم هم باور من به منطقه‌بندی و دسته‌بندی کردن فعالیت‌ها است. لازم است تا از ظرفیت‌های مناطق مختلف دریایی - ساحلی استان هرمزگان خلاصه‌ای خدمت شما بگویم. ۷۰ درصد استان هرمزگان کوهستانی است؛ ولی اصلاً کسی این استان را استان کوهستانی نمی‌شناسد و به‌عنوان یک استان کاملاً دریایی مطرح است. بیشترین تراکم جمعیت در نوار ساحلی است. حال این پرسش مطرح است که از این سهم در حوزهٔ گردشگری چقدر استفاده می‌شود. این همان حلقهٔ مفقوده‌ای است استادان عزیز به بخشی از آن به‌درستی اشاره کردند و ظرفیت‌ها را گفتند. هفت منطقهٔ حفاظت‌شده در استان هرمزگان وجود دارد. پناهگاه حیات وحش در جزیره شتور (شیدور) در منطقهٔ غرب، حرایی، جاسک، هندورابی، حرای خوران، حرا، میناب و خود حرا که در مناطق مختلف هرمزگان هستند یا سرخ‌کوه در جاسک ظرفیت‌هایی در این مناطق هست. من فکر می‌کنم با وجود چهار تالاب بین‌المللی رود شیرین میناب با ۵۴ هزار هکتار، حرا کوه توران با صد هزار هکتار، دلتای رود حرا ۲۸ هزار هکتار، تالاب آدینه ۲۸ هزار هکتار و شهر تالابی بندر خمیر که درمورد

آن توضیح دادند که جا دارد از مسئولین دو شهر در شرق و غرب استان هرمزگان تشکر هم بکنیم. مسئولین بندر خمیر که واقعا پای کار هستند و از راهنمایان گردشگری که متصل‌کننده اصلی و درواقع رابط اصلی بین گردشگران و جوامع بومی هستند، سپاسگزارم. شاهد این اتفاق خوب در برخی بنادر شرق استان هرمزگان هم هستیم. بندر سیری هم جزو بنادری است که مسئولین آن پای کار هستند. از دید بنده به‌عنوان یک راهنمای گردشگری خوب عمل می‌کنند.

موضوع آموزش موضوع اصلی است که ما از طریق آموزش جوانان محلی می‌توانیم از این ظرفیت‌ها به‌عنوان یک مسیر درآمدی استفاده کنیم. حفظ محیط‌زیست هم داشته باشیم. احیاکردن و استفاده‌کردن از ظرفیت دریا مطمئناً تخریب محیط‌زیست را خواهد داشت، ولی استفاده از ظرفیت‌ها با توجه به قوانین بالادستی باید باشد. در ICZM و مدیریت یکپارچه سواحل این موارد پیکربندی شده است، ولی نیاز هست یک جاهایی یک تخریب صورت بگیرد. مارینا که ما الان روی آن بحث داریم و یکی از کمبودهای شهر بندرعباس هست. وقتی شما می‌خواهید زیرساختی در دریا ایجاد کنید، تخریب محیط‌زیست را به همراه خواهد داشت. ولی باید به گونه‌ای عمل کنیم که ظرفیت‌مان در سایر جاها باقی بماند.

ظرفیتی خوبی مانند جزیره هرمز داریم که ۷۲ طیف رنگی در خاک جزیره هرمز وجود دارد و به‌صورت غیررسمی تعداد رنگ حتی ۹۲ رنگ اعلام شده است. یا ظرفیت قلعه پرتغالی‌ها. من یک تجربه خدمت شما بگویم. در سال تعداد زیادی گردشگر از کشور پرتغال به ایران می‌آیند تا فقط قلعه پرتغالی‌ها را ببینند. اگر این را درست مرمت و بازسازی نکنیم؛ اگر از آن نگهداری نکنیم؛ اگر به جوانان محلی که در کنار آن زندگی می‌کنند، آموزش ندهیم؛ این آثار از بین می‌رود. یکی دیگر از این ظرفیت‌های جزیره هرمز دیدن جبیر یا دلفین‌نگری است. همه فکر می‌کنند که شما با رفتن به منطقه حد فاصل

اسکله کندالو و جزیره هنگام می‌توانید دلفین ببینید. دلفین را می‌شود در منطقه شرق هرمز هم دید. دلفین‌نگری شرایط و ضوابط خاص خودش را دارد. وقتی ما نیاییم آموزش ندهیم و تعداد زیاد قایق مسافری و تعداد زیاد قایق صیادی را به مناطق مختلف برای صید ببرند، مطمئناً آن‌ها زیستگاه‌هایشان را تغییر می‌دهند. یعنی محل زندگی‌شان را عوض می‌کنند، برای اینکه بتوانند ادامه حیات بدهند. دلفین‌ها به‌عنوان موجودات جذابی که در دریا هستند و خیلی‌ها از دیدن آن‌ها لذت می‌برند. در همین جزیره قشم، بزرگ‌ترین پستاندار دنیا و کوچک‌ترین پستاندار دنیا را می‌توانید ببینید. نهنگ را در جنوب جزیره قشم رکورد کردیم و حشره‌خوار کوتوله که اندازه یک بند انگشت است، در روستاهای جزیره قشم وجود دارد. غار نمکدان و تماشای تخم‌گذاری لاک‌پشت‌ها به‌عنوان یک جاذبه و تجربه بی‌نظیر است و گردشگرها می‌توانند مدیریت‌شده و بر اساس آموزشی که از قبل داده می‌شود، به این مناطق بروند. جزیره لارک جزء استثنائات در استان است. همه آن جاذبه‌هایی که در جزیره هرمز هست، در جزیره لارک هم هست. بنیاد علوی و میراث فرهنگی کارهایی در جزیره لارک انجام می‌دهند که خدا پدر باعث و بانی آن را بیامزد. که باعث شد مسئولین یک نگاهی به جزیره خارک داشته باشند. گویش بومی مردم لارک که گُمزاری نام دارد، خودش می‌تواند جذاب باشد. گُمزار یک منطقه‌ای در جنوب کشور عمان است که اشتراکات فرهنگی زیادی با لارک دارد. جزیره کیش دیگر نیازی به توضیح نیست و شکل ایدئال از گردشگری دریایی شما می‌توان در کیش داشت. ولی هنوز جا دارد که در آن منطقه کار شود. جزیره هندورابی که یکی از مناطق حفاظت‌شده هم هست و زیرساختی برای تفریحاتی خاص از طرف سازمان منطقه آزاد کیش در آنجا بنا شده و بنا می‌شود. جزیره فارو و بنی‌فارو نظامی هستند که می‌شود گردشگر را به شکل مدیریت‌شده و برای تحقیقات و سایر موضوعات به آنجا برد. چنانکه گفته شد، جزیره شیدور هم پناهگاه حیات وحش است. این پناهگاه حیات وحشی است

که متأسفانه یک سری به شکل مدیریت نشده در آنجا حضور پیدا کردند. سازمان حفاظت از محیط زیست و سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری می‌توانند با همکاری همدیگر سایتی را بنا کنند، تخریبی نباشد تا این سایت از آن فهرست ثبت شده خارج نشود تا هم گردشگر با رعایت ملاحظات به آنجا برود و هم مردم جزیره ذی نفع شوند. جزیره لاوان و سیری دو جزیره نفتی هستند. جزیره ابوموسی به عنوان جنوبی ترین جزیره خلیج فارس دارای منطقه صخره‌ای بی نظیری است.

ایراد بزرگ در حوزه دریایی در استان هرمزگان و سایر استان‌های کشور این است که منابع علمی، کتاب، دست نوشته، مقاله یا یک تجربه‌ای که ثبت و ضبط شده باشد، نداریم. کتاب *بادبان‌های جنوب؛ دریانوردی بادبانی در خلیج فارس و اقیانوس هند* نوشته علی پارسا از جمله این تک‌آثار است که آقای علی پارسا به دلیل علاقه شخصی خودش این کتاب را می‌نویسد و تنها منبع برای مناطقی چون بندر کنگ است. بندر گنگ به عنوان یکی از شهرهای بندری شاخص مسیر خودش را پیدا کرد. صید مروارید در بندر لنگه هم جزو مواردی است که ما داریم فراموشش می‌کنیم. ما باید سنت‌های دریانوردی و فرهنگ دریایی خودمان را احیا کنیم و در سایت حرفه‌ای به صورت نمادین نمایش دهیم. در حال حاضر در جزیره گنگ یک شناور الان آماده کردند که بادبان هم دارد و می‌تواند تجربه‌ای زیبا از سفر را ایجاد کند. یا خورآذین که تنها خواستگاه درخت چنندل است. ما دو نوع جنگل‌های دریایی داریم؛ جنگل مانگرو یا حرا و چنندل. خواستگاه چنندل در جزیره شهر سیرک و تالاب آذینی هست که ظرفیت بالقوه‌ای هست که می‌شود از آن استفاده کرد.

برای موج سواری هم ما یک سری سواحل آرام داریم با پهنه جزرومدی و جزو بی نظیرترین جاذبه‌های ما است. تنوع زیستی در پهنه جزرومدی جاذبه بسیار بالقوه‌ای است که شاید مردم درکی از آن ندارند. من یک تجربه خود را به شما بگویم. اسباب بازی ما در بچگی خاک دریا بود. از دل خاک طعمه بیرون

می‌آوردیم و بعد از قلابی ابتدایی که در نزدیکی خانه‌هایمان در ساحل بود، استفاده می‌کردیم و ماهی‌گیری می‌کردیم و روزی چهار یا پنج کیلو ماهی می‌گرفتیم؛ تاجایی که روزهایی مادرمان می‌گفت این قدر ماهی برای چه گرفته‌ای؟ این تجربه بچگی ما در همین نوار ساحلی بود و الان یک روشی هست که به آن «سرنخی» می‌گویند و با چوبی و نایلونی ماهی‌گیری می‌کنند و از همین طریق امرار معاش می‌کنند و هیچ تخریبی هم ندارد. گفته می‌شود که در سفر تنها چیزی که باید از خودتان به جا بگذارید، رد پا است و تنها چیزی که می‌توانی با خودت ببری تجربه است. این تجربه ناب در حوزه ساحلی ما وجود دارد و آموزش و برگزاری داده‌های در رابطه با موضوع گردشگری و افزایش آگاهی عمومی در این رابطه باعث رونق گردشگری می‌شود. ما باید باورها و سنت‌هایی را که در گذشته بوده است، به شکل جدی پیگیری کنیم. برای نمونه اگر در گذشته کسی در فصل تخم‌ریزی صیادی می‌کرد، بزرگان آن منطقه آن فرد را به درختی می‌بستند و او را تنبیه می‌کردند که درس عبرتی برای دیگران بشود؛ ولی الان هیچ اهمیتی ندارد. در فصل تخم‌ریزی هزار قایق به دریا می‌رود. برای جلوگیری از این قضیه باید این باورها و سنت‌ها را ما زنده کنیم. وجود انواع روش‌های صید یکی از جاذبه‌های بی‌نظیر منطقه استان هرمزگان است. من یک پیشنهاد دارم. ما یک تجربه‌ای در حوزه همیار ناجی داشتیم. همیار ناجی یکی از موضوعات اصلی گردشگری ایمنی دریایی گردشگری و موضوع بسیار مهمی است و آموزش ایمنی دریایی به فراگیرها آموزش داده می‌شود. ارگان‌ها و سازمان‌ها در خیلی از نقاط نمی‌توانند درگیر باشند یا امکانات و زیرساخت دولت اجازه نمی‌دهد که در همه مناطق حضور داشته باشند و عملیات جست‌وجو و نجات را انجام دهد و همیار ناجی در اینجا می‌تواند کمک باشد و تفکر همیار ناجی در استان هرمزگان ایجاد شد و بیش از ۲۹ مرکز در استان هرمزگان همیار ناجی هستند. این تجربه می‌تواند برای گردشگری هم کاربرد داشته باشد. از افراد توانمند و صاحب‌نظر در هر مناطق

گردشگرپذیر استفاده کرد تا به سایر افراد کمک کنند تا که بتوانند در حوزه مختلف توانمند شوند هست و از امکانات خانه‌های بوم‌گردی نیز به این منظور می‌توان استفاده کرد. باید عین تفکر عین همیار ناجی تفکر همیار گردشگر ایجاد شود. این باعث می‌شود که این همبستگی و همدلی در این حوزه ایجاد شود که این همبستگی و همدلی و همراهی مردم می‌تواند کمک شایسته‌ای به دولت بکند و دولت را به آن اهدافی که سندهای بالادستی مشخص کرده است، برساند. من فکر می‌کنم این موضوع مورد مهمی است که من خواهم می‌کنم اگر مسئولین میراث فرهنگی صدای من را می‌شنوند و تجربه سازمان بنادر در حوزه همیار ناجی استفاده کنند و بحث همیار گردشگری را داشته باشند.

- آقای مهندس برتینا شما که در حوزه آموزش فعال هستید، نکته‌ای هست بفرمایید؟

مهندس برتینا: توضیحات آقای دکتر محسنی و جناب کاپیتان احمدزاده خیلی کامل و جامع بود. آموزش به فرهنگ‌سازی ما برمی‌گردد. ما باید بتوانیم زمینه‌سازی بکنیم که هر حرکتی که انجام می‌شود با آگاهی باشد و آگاهی هم از بحث جوامع محلی شروع شود و فارغ‌التحصیلان را در بر می‌گیرد. ما مراکز مختلف آموزشی داریم. بخشی از آن به دولت در قالب‌های آموزش عالی و وزارت آموزش و پرورش برمی‌گردد. آموزش و پرورش می‌تواند به‌عنوان یک متولی اصلی و با استفاده از کارشناسان مطالبی را به کتاب‌های درسی وارد بکند که در این زمینه، آگاهی بچه‌ها از پایه افزایش پیدا بکند. چند سال گذشته مؤسسات خصوصی اقدامات خوبی کرده‌اند و نیروهایی را در موضوع گردشگری دریایی، بوم‌گردی و گردشگری‌های دیگر آموزش می‌دهد. خود این مراکز نیروهای انسانی را توانمندتر می‌کنند که به نفع استان و منطقه و اقلیم خودمان است، مراکزی هستند جهت جمع‌شدن دوستانی که علاقه دارند و

قلبشان می‌تپد که مناطقاشان توسعه پیدا کند و آموزش و گردشگری توسعه مطلوبی را داشته باشد. توسعه آموزش به دو صورت باید انجام شود؛ نخست افزایش کمی و کیفی آموزش‌هایی که در مراکز خصوصی ویژه توریست‌ها و راهنمایان گردشگری انجام می‌شود. یعنی با توجه به قابلیت‌های منطقه، آموزش‌هایی را با توجه به قابلیت منطقه داده شود که خیلی مؤثرتر خواهد بود. نکته دوم آموزش‌های دولتی است که به صورت عام است. آموزش عام ممکن است در هر منطقه‌ای جوابگو نباشد. در بندر خمیر کارهای خوبی انجام شده است و بهتر است که ریش‌سفیدان منطقه دارای تجربه در دریانوردی و گردشگری را وارد گود بکنیم و از تجربیات آموزشی آن‌ها در فرهنگ‌سازی استفاده بکنیم که آن منطقه رونق بگیرد. دولت می‌تواند دخالت کند برای صدور مجوزها و ... ولی درکل دولت بهتر است که ناظر بر فعالیت‌ها باشد و برای جلوگیری از فرسایش و نابودی محیط‌زیست نظارت بکند؛ چون ممکن است بخش خصوصی منافع شخصی را بیشتر در نظارت بیشتر مدنظر قرار بدهند و به مباحث زیست‌محیطی و فرسایش و آلودگی چندان اهمیتی ندهد؛ گرچه اکثر دوستان به این مسائل پایبند هستند ولی دولت در این زمینه نظارتش را بیشتر بکند.

شرکت‌کنندگان سؤالاتی مطرح کردند. اینکه چه عواملی می‌تواند روی گردشگری دریایی تأثیر بگذارد. عزیزی هم پرسیدند ما قبل از اینکه درمورد پتانسیل‌های موجود یا جاذبه‌هایی استان صحبت کنیم؛ باید زیرساخت‌هایمان را آماده کنیم و باید این اراده باشد که بخواهند تغییراتی ایجاد کنند. شما کافی است دم غروب کنار ساحل بندرعباس قدم بزنید. بوی فاضلاب تمام زیبایی‌های آنجا را از بین می‌برد. تا زمانی که آن فاضلاب بسته نشود، هیچ کاری انجام نمی‌شود. من فکر می‌کنم بهتر است تا این دوره‌های آموزشی اول برای مدیران برگزار شود و بعد شامل زیرمجموعه بشود. پاسخ عزیزان را به پرسش‌های مطرح‌شده می‌شنویم.

دکتر محسنی: ما قائل به این هستیم که ظرفیت‌های خوبی هست و نواقصی هم هست که باید برطرف شود. کسی باید پیدا شود که مدیران را مجاب بکند که بایند پشت میز و روی صندلی آموزش ببینند. این خیلی خوب است؛ ولی به هر صورت شاید این اتفاق نیفتد، چون عزم و اراده‌ی ما و شما نمی‌تواند کاری بکند که آن‌ها را پای میز بیاورد. ما می‌توانیم نظرات خودمان را بگوییم و شما نقد کنید. جاهایی شاید یک وجه اشتراک داشته باشیم تا به این صنعت کمک کنیم.

من فکر می‌کنم ما به‌جای اینکه الان برای گردشگری تبلیغ کنیم. آن هم وقتی که زیرساخت آن آماده نیست، پس گردشگری بیشتر نقش تخریب را دارد. نوار ساحلی جزایری که اسم بردید مانند سیرک، قشم، لاوان و ... کلاً نابود شده است. ده یا پانزده سال پیش کسی نام هرمز را نشنیده بود؛ ولی الان می‌بینیم که تمام ساحل هرمز پر از زباله شده است. من فکر می‌کنم به‌جای اینکه الان دنبال این باشیم که چه راه کاری پیدا کنیم که گردشگری رونق پیدا کند، باید تمام انرژی خود را باید برای درست کردن زیرساخت‌ها بگذاریم. در غیر این صورت، من فکر نمی‌کنم راه به جایی ببرد جز تخریب محیط‌زیست. حضور گردشگر احساسی در فصول مختلف باعث آسیب به محیط‌زیست می‌شود. من در صحبت‌هایم دقیقاً به این موضوع اشاره کردم. آموزش جوامع محلی می‌تواند کمک‌کننده باشد تا ما بتوانیم آن جاذبه‌ها و آن موهبت الهی را حفظ کنیم. انسان‌ها دخالتی در به‌وجود آمدن خیلی از این جاذبه‌ها اصلاً نداشتند؛ یعنی جزو جاذبه‌های طبیعی هست. دغدغه‌ی ایشان کاملاً دغدغه‌ی به‌جایی هست که من فکر می‌کنم جزو موضوعات مهم هست که باید سایر مسئولین به آن بپردازند و از طریق آموزش می‌شود مردم را مشارکت داد و از طریق مشارکت مردم کار حفاظت را انجام داد.

یکی از مخاطبان نشست گفتند که در زمینه‌ی گردشگری دریایی، شناورهای گردشگری معضل هستند. حال من می‌پرسم که به نظر شما یک سرمایه‌گذار

در حوزه گردشگری چه چقدر می‌تواند سرمایه‌گذاری کند؟ در موضوع شناور یک توضیحی لازم را است بدهم. ما در حوزه گردشگری حتماً نباید برویم شناور کروز بیاوریم. حضور یک شناور کروز یا حضور یک شناور گردشگری، باید ابتدا زیرساخت ایجاد شود. کشتی کروز ما در بندر باهنر یا در بندر کیش پهلوی گرفته یا همین کشتی سانی سفری را از کیش به قشم و بندرعباس داشته است. البته یک موضوعی که من فکر می‌کنم خیلی مظلوم واقع شده باورها و سنت‌ها هستند. من فکر می‌کنم این نوع گردشگری در سایر کشورها هست که اصلاً ما توریست خارجی را نمی‌توانیم با جاذبه قایق سواری هست یا سایر این مدل‌ها بیاوریم. بحث احیای همین شناورهای سنتی خودمان که هزینه کمتری دارد ببینید تأمین شناور الان در حاضر با شرایط اقتصادی کار بسیار سختی است. موضوعی که مطرح کرد سرمایه‌گذار، بله سرمایه‌گذاری در این حوزه آمدند اما خیلی از آن‌ها دچار مشکل شدند و رفتند. علت چه هست؟ علت آن عدم شناخت کافی از آن فضاهای دریایی و آن باورها و اعتقادات و نوع گردشگری هست که در هر منطقه هست. بله شما می‌توانید تفریح دور جزیره کیش را داشته باشید یا مثلاً یک لنجی در جزیره قشم هست، گردشگر را تا چند مایلی می‌برد ولی باید قایق‌هایی که در قدیم ما استفاده می‌کردیم احیا شود. وقتی در همین منطقه دبی می‌روید که نزدیک به ۲۷,۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۹ از حوزه گردشگری درآمد داشته است. خوب به برخی جزایر و سواحل که می‌رویم، سوار چه می‌شویم، سوار یک قایقی می‌شویم که اصلاً هیچ چیز خاصی ندارد. فقط شما را از یک نقطه به نقطه دیگر می‌برد. دنبال یک چیز خاصی نگردید دنبال کشتی خاص و بزرگ نگردید. الان در زمان طفولیت گردشگری هست که این بچه کوچک باید بزرگ شود. برای بزرگ شدن آن هم باید قدم‌های درستی بردارد. وقتی ما موضوع جوامع محلی را مطرح می‌کنیم یا در رابطه با کروز و کشتی صحبت می‌کنیم، نقش دولت انکارناپذیر است. دولت باید بیاید خیلی از این زیرساخت‌ها را ایجاد کند.

کما اینکه سازمان بنادر به عنوان متولی امر دریانوردی و نماینده دولت خیلی از این زیرساخت‌ها را در بنادر مختلف ایجاد کرده است. یعنی همین الان هم اگر کسی درخواستی برای یک شناور گردشگری به سمت سازمان بنادر ببرد، نیاز دارد من راهنمایی را بکنم. من می‌گویم شرایط سختی است. یک پروژه‌ای در بندر شهید حقانی به سرمایه‌گذار واگذار شده است و دارد شناور هم می‌آورد. احیای قایق‌های سنتی که در گذشته کار مهمی خواهد بود و اینکه سازمان بنادر را مجاب کنیم که به ما در نوار ساحلی مجوز بدهند به شکل ایمن از این قایق‌ها استفاده شود و می‌تواند راه گشا باشد و یک بخشی از آن معضلات و مشکلات حداقل شناوری را در نوار ساحلی حل بکند.

دوست عزیزی پرسیدند برای فعالیت در زمان شیوع بیماری کرونا چه کار باید کرد؟

مهندس برتینا: در زمان کرونا مباحث آموزشی پیگیری می‌شود و انجام می‌شود ولی آن کارایی زمان عادی را ندارد. چون آموزش هم به صورت تئوریک باشد و کلاسیک انجام می‌شود و هم به صورت میدانی و آموزش‌های میدانی در دوران کرونا محدودیت دارد؛ چون شخص باید ببیند، لمس کند، درک بکند و بفهمد چه فعالیت‌هایی را می‌تواند انجام بدهد. الان دوره‌های دریانوردی تحت برنامه‌های مختلف برگزار می‌شود و هیچ خللی ایجاد نشده است و فقط در آموزش میدانی و عملی یک مقدار محدودیت ایجاد شده است. البته یک سری پروتکل‌ها باید رعایت شود یا اگر فعالیت خیلی تخصصی باشد، باید بعد از کرونا باشد و با رعایت پروتکل‌ها انجام شود. کلاس‌های مجازی در حال اجراست. فقط یک بازه زمانی در اوایل کرونا انجام نمی‌شد، الان دیگر تقریباً شرایط عادی نزدیک شدیم، ولی راندمان یک مقداری کاهشی پیدا کرده است. خلاصه اینکه در همه حوزه‌ها محدودیت‌ها را داریم و نمی‌توانیم مثل شرایط عادی باشیم

سؤال شد که استان هرمزگان به عنوان پایتخت گردشگری دریایی مطرح هست. آیا درباره برندینگ گردشگری در استان هرمزگان اقدامی شده است؟

دکتر محسنی: در حوزه برندسازی یا برندینگ فعالیت‌ها به خصوص در حوزه گردشگری، تا آنجایی که من اطلاع دارم اقدامات خاصی انجام نشده است تا برندسازی است به نام هرمزگان اتفاق بیفتد و هرمزگان را با برند گردشگری دریایی‌اش بشناسند. به نظر من حمایت و نقش دانشگاهیان در این باره مهم است تا در عرضه برندسازی با محوریت گردشگری دریایی به استان کمک کنند.

آقای احمدی زاده: هرمزگان به عنوان پایتخت سفرهای دریایی کشور استان شناخته می‌شود. من خودم یک سفر دوچرخه‌سواری از مشهد تا گرگان داشتم و ما شعار «هرمزگان پایتخت گردشگری ایران» را بر لباسمان ثبت کرده بودیم. برندینگ استان هرمزگان در این حوزه مهم است و باید ارگان یا سازمانی به شکل خاص بر روی این موضوع کار کند. یک ستاد گردشگری است که با حضور برخی از استان‌ها در ایام سفر برگزار فعالیت می‌کند با محوریت استانداری و دبیر آن مدیرکل میراث فرهنگی استان هست باید همه کمک کنیم تا ان شاء الله از ظرفیت‌های واقعی گردشگری این استان ساحلی کشور استفاده شود. تجربیات باید به اشتراک گذاشته شود. همه استان‌ها شرایط خاص خودشان را دارند. موضوع بحث ما استان هرمزگان و خلیج فارس بود و ما می‌توانیم این تجربیات را صادر بکنیم. با این نگاه که بتوانیم در کنار سایر فعالیت‌های اقتصادی یا صیادی که در مناطق مختلف انجام می‌شود، بیشترین بهره‌وری را از نوار ساحلی در حوزه گردشگری داشته باشیم.

بسیار سپاسگزارم. هرمزگان پرتددترین منطقه مسافری دریایی است و بیش از ۹۳ درصد مسافرت‌های دریایی کشور در استان هرمزگان انجام می‌شود. به هر حال، امیدوارم که آن لطفی که خدا در حق ما و مردم ما کرده است؛ خودمان هم چیزی به آن اضافه نکنیم و بعدها برای نسل آینده خودمان حرفی برای گفتن داشته باشیم. من از صبر و حوصله همه عزیزانی که این دقایق را تحمل کردند و صحبت‌های عزیزان حاضر در نشست را شنیدند، تشکر می‌کنم. امیدوارم که به عنوان قدم اول و برای شروع بحث‌های جدی آتی قدم مفید و مؤثری بوده باشد. ما سعی می‌کنیم در جلسات و نشست‌های بعدی از سایر صاحب‌نظران حوزه گردشگری دریایی به طور اخص و گردشگری به طور اعم دعوت بکنیم. امیدوارم فتح بابی باشد و بتواند زمینه برای ترسیم نقشه راه جامعی برای توسعه گردشگری در استان هرمزگان باشد. از مهمانان گرامی تشکر می‌کنم که حضور به هم رساندند. امیدوارم این نشست‌ها همچنان مستمر باشد. همه را به خدای بزرگ می‌سپارم.