

گردشگری خلیج فارس: چالشها و راهکارها

دکتر مهدی مرتضوی

استادیار گروه باستان‌شناسی دانشگاه سیستان و بلوچستان

مقدمه

در بسیاری از کشورهای جهان صنعت گردشگری سهم قابل توجهی از درآمد هر کشوری را به خود اختصاص داده است. در حقیقت گردشگری نه تنها منبع درآمد مهمی برای کشورها محسوب می‌شود بلکه به عنوان راه مناسبی جهت تاثیر و تاثرات فرهنگی نیز شناخته شده است. تنوع در جاذبه‌های گردشگری می‌تواند میزان بازدهی این صنعت را افزایش دهد. مهمترین این جاذبه‌ها عبارتند از: جاذبه‌های تاریخی مانند مکانهای باستانی، جاذبه‌های طبیعی مانند دریاچه‌ها، رودخانه‌ها، دریا، جنگل مرداب و جاذبه‌های مذهبی مانند مساجد و بقاع متبرکه. هر یک از این جاذبه‌ها موجبات پیدایش جاذبه‌های دیگری چون موزه‌های اشیاء باستانی و موزه‌های طبیعی را فراهم می‌نمایند. همه اینها باعث تاسیس بخشهای مکمل و رفاهی مانند هتلها، رستورانها و فروشگاهها می‌شوند. توسعه صنعت حمل و نقل اعم از هوایی، زمینی و آبی نیز از پیامدهای گسترش صنعت گردشگری می‌باشد. همه این بخشها نیازمند نیروی کار متخصص و غیر متخصص می‌باشند و زمینه ساز ایجاد اشتغال در جوامع می‌شوند (مرتضوی، ۱۳۸۳: ۳۰۲).



در گذشته صنعت گردشگری فقط اختصاص به کشورهای پیشرفته داشت، اما امروزه برخی از کشورهای در حال توسعه نیز، با شناخت تواناییهای بالقوه و طراحی برنامه‌های اساسی در جهت رشد و شکوفایی این صنعت گام بر می‌دارند. در حقیقت گردشگری مشابه یک سیستم تولیدی عمل می‌کند که برای راه‌اندازی و تداوم آن باید صنایع بزرگی دیگری که هر یک سیستمی عظیم را تشکیل می‌دهند، ایجاد شوند. به همین دلیل است که آن را «صنعت گردشگری» نامگذاری کرده‌اند (Ioannides and Debbage 1998: 55). در حقیقت با راه‌اندازی صنعت گردشگری، صنایع دیگری همچون صنعت حمل و نقل (اعم از زمینی، دریایی، هوایی و ریلی)، هتلداری، صنایع دستی و تزئینی، و انرژی نیز باید تقویت شوند تا این صنعت پویا باشد. هر یک از صنایع فوق خود برای بقا می‌بایست با بخشهای دیگر یک سیستم در ارتباط باشند. برای مثال صنایع دستی نیاز به حمایت‌های بخش معادن و نخبگان برنامه‌ریز یک سیستم دارد تا بتواند اشیاء مورد علاقه توریست‌ها را تامین کند. از آنجائیکه مهمترین اشیاء مورد علاقه گردشگران آنهایی می‌باشند که گویای تاریخ و فرهنگ یک جامعه هستند، این ارتباط با بخشهای فرهنگی آن سیستم نیز ضروری به نظر می‌رسد. همانگونه که ذکر آن رفت روابط مستقیم و غیر مستقیم در بین اجزای یک سیستم نیاز آن سیستم است و باعث پویایی آن می‌شود (مرتضوی ۲، ۱۳۸۳: ۱۳۳). چالشهای بسیار اساسی در گردشگری خلیج فارس قابل مشاهده است که خود معلول عدم هماهنگی سازمانها و ادارات مختلف است.

اهمیت تاریخی خلیج فارس

عمده مورخان و محققینی که در خصوص پیشینه خلیج فارس مطلب می‌نویسند، دوره هخامنشی را بعنوان قدیمی‌ترین دوره در نظر می‌گیرند. در واقع اطلاعات کمتری از ادوار ماقبل هخامنشی در خصوص خلیج فارس وجود دارد، این امر ناشی از کمبود مطالعات منسجم باستان‌شناسی می‌باشد. معدود اطلاعات باستان‌شناسی گویای فعال بودن استقرارهای انسانی در حدود هزاره پنجم ق.م در حوزه خلیج فارس است. شواهد باستان‌شناسی مکشوفه از میناب مربوط به دوره عبید که به هزاره پنجم و چهارم ق.م می‌رسد، گویای اینست که این منطقه با بین‌النهرین در

ارتباط بوده است. البته برای مشخص کردن مکانیزم این ارتباط نیاز به شواهد مطمئن تر می‌باشد. مطمئناً افزایش مطالعات روشمند و مستمر باستان‌شناسی در حوزه خلیج فارس بر حجم اطلاعات ما از ادوار مختلف خواهد افزود. پایان هزاره چهارم و شروع هزاره سوم ق.م شاهد ظهور محوطه‌هایی می‌باشند که به لحاظ پیچیدگی اقتصادی و اجتماعی به درجه بسیار بالایی می‌رسند. اینگونه جوامع که عمدتاً در جنوب شرق ایران نیز شناخته شده‌اند، در اواسط و اواخر هزاره سوم ق.م خلیج فارس را خوب می‌شناختند و از آن به عنوان یک شاهراه ارتباطی برای اتصال به شرق و غرب بهره می‌بردند. شاید اینگونه بتوان ذکر کرد که رشد سریع اجتماعی - اقتصادی جوامع جنوب بین‌النهرین، افزایش تقاضا برای کالاهای مناطقی واقع در شرق را در پی داشت (Tosi and Piperno 1973: 15). مطالعات باستان‌شناسی حاشیه جنوبی خلیج فارس گویای اینست که در این دوره خلیج فارس محل رفت و آمد کاروان‌های بزرگ تجاری بوده است که از شرق به غرب و بلعکس در حال حرکت بودند. متأسفانه مطالعات باستان‌شناسی حاشیه شمالی خلیج فارس در دوره مذکور بسیار محدود است. اما مطالعات جوامع شهرنشین جنوب شرق ایران که عمدتاً در استانهای سیستان و بلوچستان و کرمان واقع شده‌اند، نشان می‌دهند که مردمان این مناطق در اواسط هزاره سوم ق.م با خلیج فارس در ارتباط بوده‌اند. باستان‌شناسان زیادی درخصوص راههای تجارت زمینی و دریایی مقالاتی را نگاشته‌اند. (مرتضوی ۱، ۱۳۸۳: ۱۵-۱۷). شواهد باستانی همچون سفالها و صدف‌هایی دریایی موجود در شهر سوخته سیستان، بمپور بلوچستان، یحیی در کرمان، میناب در هرمزگان و ام‌النار در عمان گویای ارتباط تنگاتنگ این مناطق با یکدیگر می‌باشند (Tosi 1974: 164). طبیعتاً مردمان محوطه‌های عصر مفرغ جنوب شرق ایران شرکای تجاری زیادی را در حاشیه شمالی خلیج فارس که کالاهای آنها را از طریق دریا به سایر مناطق ارسال می‌نمودند، داشته‌اند.

جانسون معتقد است که در نیمه دوم هزاره سوم ق.م راههای تجارت زمینی جای خویش را به راههای تجارت آبی دادند. وی ادامه می‌دهد که این جابجایی راه تجاری، دره هند را وابسته به جوامعی که در ارتباط با خلیج فارس بودند، ساخت (Jansen 2002: 121). در این دوره جوامعی که در اطراف خلیج فارس قرار داشتند به این راه تجاری آبی وابسته شدند. بنابراین انجام بررسی‌ها



و کاوشهای علمی درخصوص یافتن محوطه‌هایی در حاشیه شمالی خلیج فارس که وظیفه تجاری در عصر مفرغ و یا ادوار قبل و بعد آن را بر عهده داشتند، ضروری به نظر می‌رسد. وجود محوطه لیان در نزدیکی بوشهر مربوط به دوران ایلام میانی یعنی اواسط هزاره دوم ق.م گویای ارتباط محوطه‌هایی در حاشیه خلیج فارس با محوطه‌هایی همچون ملیان و شوش در درون فلات ایران، در استانهای فارس و خوزستان می‌باشد (Mortazavi 1386: 657).

حاشیه شمالی خلیج فارس در دوران بعدی یعنی در ادوار هخامنشی، اشکانی، ساسانی و صدر اسلام تا عصر حاضر این وظیفه دیرینه را به نحو احسن ایفاء نموده است. ایرانیان در ادوار فوق همان نقشی را که پیشینیان آنها در اعصار قبلی به عنوان تجار دریایی ایفاء نموده بودند، به خوبی به انجام رساندند. نقش مهم خلیج فارس بر اهمیت این منطقه مهم در طول تاریخ افزوده است و امروزه هم شاهد این هستیم که فعالیتهای تجاری بسیار زیادی در این منطقه صورت می‌پذیرد. در واقع خلیج فارس به عنوان یک شاهراه اصلی ارتباطی در ادوار مختلف وظیفه متصل نمودن گروههای تجاری بزرگی را بر عهده داشته است.

جایگاه گردشگری خلیج فارس

بر همگان آشکار است که ایران از جاذبه‌های گردشگری فراوانی اعم از طبیعی، تاریخی، هنری، فرهنگی، مذهبی و غیره برخوردار است، اما آنگونه که شایسته است از این جاذبه‌ها استفاده نشده است. بنابراین سهم درآمدهای حاصل از صنعت گردشگری در مقایسه با سایر کشورها بسیار ناچیز است. البته با توجه به سابقه طولانی اداره متولی امورات گردشگری که برای اولین بار در سال ۱۳۱۴ در وزارت کشور با نام «اداره امور جهانگردی» تأسیس شد (رضوانی ۱۳۷۴: ۱۹۱)، به نظر می‌رسد که مسائل مربوط به گردشگری هنوز به دوران پختگی خود نرسیده است.

تحولات اداری و تغییر نامهای مستمر نهاد متولی گردشگری گویای عدم ثبات و برنامه‌ریزی درخصوص این صنعت در کشور می‌باشد. البته اگر هم برنامه‌ریزی محدودی هم صورت گرفته هیچگاه بصورت اساسی امکان اجرایی شدن را نداشته است (دیباچی ۱۳۷۱: ۸۳؛ زمانی فراهانی ۱۳۷۹: ۲۹-۳۳). از جمله می‌توان به طرحهای مطالعات گردشگری زیر که در دهه ۵۰

برنامه‌ریزی شدند، اشاره نمود. ۱- طرح مراکز جهانگردی کلاردشت و دشت نظیر، ۲- طرح جامع جهانگردی دریای خزر، ۳- طرح مراکز جهانگردی کرد، ۴- طرح آبهای معدنی سرعین و لاریجان، ۵- طرح جهانگردی سد لتیان و ۶- طرح جهانگردی جزایر کیش و مینو. جالب است که هیچیک از طرحهای فوق به مرحله اجرایی نرسیدند. طرح جهانگردی جزایر کیش و مینو که مرتبط با بحث حاضر نیز می‌باشند، برای ایجاد مراکز جهانگردی و برای جذب گردشگران کشورهای عرب منطقه در نظر گرفته شده بود. اما گزارش مهندسین مشاور «نظام عامری» که مشاور این طرح بودند مورد تصویب قرار نگرفت و طرح اجرایی نگردید (زمانی فراهانی ۱۳۷۹: ۲۹-۳۳). بررسی تحولات گردشگری ایران فراتر از حوصله این مقاله است. اما در مجموع می‌توان به عدم ثبات در تصمیم‌گیریه‌های گردشگری ایران پی برد. این عدم ثبات از شکل‌گیری نهادی قدرتمند در جهت حمایت از فعالیتهای گردشگری در ایران جلوگیری می‌نمود. بنابراین می‌توان ذکر کرد که بخش عمده‌ای از مشکلات گردشگری خلیج فارس ناشی از مشکلات گردشگری کشور و عدم برنامه‌ریزی مناسب در خصوص این صنعت بوده است.

قابل ذکر است هر چند عمده مشکلات گردشگری ایران قبل و بعد از انقلاب اسلامی منشاء مشترکی دارند، اما پس از پیروزی انقلاب اسلامی مشکلات دیگری نیز بر آن افزوده شدند. از دید بسیاری از محققان حوزه گردشگری، بخش زیادی از این مشکلات ناشی از ایدئولوژی اسلامی می‌باشد که بعنوان یک عامل محدودکننده، مانع برنامه‌ریزی بلند مدت در خصوص این صنعت درآمدساز می‌باشد. متأسفانه هیچگونه حرکت جدی در خصوص حل این مشکل برداشته نشده است، چرا که از دید طراحان صنعت گردشگری، عمده گردشگران از کشورهای غیر اسلامی می‌باشند که لزومی برای رعایت شئون اسلامی نمی‌بینند. پس بنابراین قرار دادن گردشگران در چهارچوب قوانین اسلامی برای آنها ایجاد محدودیت می‌کند. تصور می‌شود این مسئله که مهمترین مشکل صنعت گردشگری کشور می‌باشد، نیازمند برنامه‌ریزی دقیق و بلند مدتی که در آن تمامی نهادها و وزارتخانه‌ها باید نقش داشته باشند، می‌باشد. از میان تمامی محدودیتهایی که قوانین اسلامی ممکن است برای یک گردشگر غیر اسلامی ایجاد کند بحث حجاب است. اما شاید بتوان بصورت بسیار ساده بیان کرد که طراحان و برنامه‌ریزان صنعت



گردشگری حجاب اسلامی را نیز باید بعنوان یک جاذبه گردشگری در نظر بگیرند. علاقه گردشگران کشورهای غیر مسلمان به استفاده از حجاب اسلامی هر چند بصورت موقت می‌تواند زمینه‌ساز رفع این مشکل باشد. بنابراین طراحی مناسب پوشش‌های اسلامی آنگونه که برای گردشگران ایجاد جاذبه بکند نه تنها این مشکل را رفع خواهد نمود بلکه باعث ایجاد اشتغال در این زمینه نیز خواهد گردید. این مسئله در مناطق حاشیه خلیج فارس باید مرتبط با فرهنگها، سنتها و پوشش‌های بومی منطقه باشد. البته نوع آب و هوای منطقه که در آن دو فصل مشخص تابستان و زمستان وجود دارد، نیز در این برنامه‌ریزی تاثیر دارد. قطعاً زمینه‌سازی فرهنگی برای ورود گردشگران خارجی زمینه‌ساز امنیت لازم در جامعه نیز خواهد شد. در واقع آن بخشی از جامعه که موجبات ناامنی را فراهم می‌نماید خود در این برنامه‌ریزی وارد می‌شود و با طیب خاطر بیشتری به دلیل وجود زمینه‌های مناسب به کسب درآمد می‌پردازد.

یکی دیگر از مشکلات گردشگری خلیج فارس که مختص این منطقه است، نگاه سیاسی مسئولان و مردم به این منطقه است. این نوع نگاه از دو بعد قابل تامل است. یکی حساسیت استراتژیک منطقه است، که بعنوان یک حلقه ارتباطی مهم برای بسیاری از کشورها حائز اهمیت می‌باشد و دیگری اختلافات بین ایران و کشورهای عربی حوزه خلیج فارس بر سر نام آن است. این مسئله هم متأثر از همان اهمیت استراتژیک خلیج فارس بعنوان حلقه ارتباطی می‌باشد. البته سیاسی شدن خلیج فارس از طرفی و نگاه اقتصادی مسئولان به این منطقه مهم چه به لحاظ حمل و نقل و مسئله انرژی از طرف دیگر، از هر گونه تصمیم اساسی در خصوص صنعت گردشگری جلوگیری نموده است.

با توجه به حیطة پوشش صنعت گردشگری که در آن تمامی نهادها و سازمانها دخیل هستند، یک برنامه‌ریزی دقیق و همه جانبه برای این صنعت که در آن تمامی وزارتخانه‌ها و سازمانها نقش دارند، ضروری به نظر می‌رسد. پس بنابراین اگر صنعت گردشگری را بعنوان یک سیستم کلی در نظر بگیریم، نهادها، سازمانها و وزارتخانه‌ها بعنوان زیر سیستم این سیستم عظیم می‌باشند. متأسفانه نهاد متولی صنعت گردشگری در کشور در طول دوران فعالیتش هیچگاه در زمینه هماهنگی در خصوص بخش‌های مختلف این سیستم موفق نبوده است. هر چند جاذبه‌های

گردشگری همچون طبیعی، تاریخی، هنری، مذهبی و زیارتی، صنعتی و تجاری، ورزشی و تفریحی، و درمانی مرتبط با صنعت گردشگری می باشند، اما متولی آنها وزارتخانه‌ها و سازمانهایی همچون کشاورزی، نقشه‌برداری کشور، زمین‌شناسی، صنایع و معادن، تربیت بدنی، میراث فرهنگی، محیط زیست، آستانهای مقدس، علوم پزشکی و غیره می‌باشند. بنابراین همکاری نهادهای فوق در برنامه‌ریزی جهت صنعت گردشگری ضروری به نظر می‌رسد.

همانگونه که در بخش اهمیت تاریخی خلیج فارس اشاره شد، شواهد باستانی حاشیه شمالی خلیج فارس گویای رفتارهای مردمان این خطه بوده است. در واقع با کمی دقت در این شواهد متوجه می‌شویم که مردمان این منطقه از دیرباز در تجارت دریایی خلیج فارس نقش بسیار اساسی و ارزنده ای داشتند. این امر تا بدان حد است که تمدنهای بزرگی همچون هند و بین النهرین کاملاً وابسته به این حلقه ارتباطی شده بودند. محوطه‌هایی در هرمزگان، بوشهر و حوزه دریای عمان در استان سیستان و بلوچستان گویای استیلای مردمانی از این سرزمین بر خلیج فارس از دوران پیش از تاریخ بوده است. مطالعه و آماده‌سازی این محوطه‌ها به عنوان شواهد باستانی نه تنها نقش و عملکرد منطقه را بر همگان آشکار خواهد نمود، بلکه سیادت ایران بر خلیج فارس مستحکم تر خواهد گردید. البته شاید نتوان تجار و بازرگانانی که در طول تاریخ از این منطقه عبور کرده اند را گردشگر به حساب آورد، اما به لحاظ انتقال فرهنگی رفتار مشابهی بین این تجار و گردشگران امروزی دیده می‌شود. هر دو این گروه در تاثیر و تاثرات فرهنگی بین جوامع بسیار بسیار فعال بوده و می‌باشند. یکی از مهمترین مناطقی که در امر تجارت و بازرگانی خلیج فارس در طول تاریخ مطرح بوده است، بندر سیراف می‌باشد (کیوان ۱۳۸۴: ۸۹-۱۱۱؛ تکمیل همایون ۱۳۸۴: ۱۱۱-۱۲۹؛ سعیدی نیا ۱۳۸۴: ۲۶۷-۲۹۰؛ نظامی ۱۳۸۴: ۳۰۵-۳۲۴؛ صرامی ۱۳۸۶: ۲۵۱؛ بهرام‌پور ۱۳۸۶: ۲۰۷-۲۲۰). شواهد باستان‌شناسی در بندر سیراف اعم از شواهد تاریخی و اسلامی جاذبه‌های بسیار جالبی برای گردشگران محسوب می‌گردد. این شواهد که عمدتاً از مصالح بومی منطقه ساخته شده اند، متأثر از رفتارهای اجتماعی، اقتصادی و جغرافیای منطقه هستند و در نوع خود بی‌نظیر می‌باشند.

مهمترین شواهد طبیعی حوزه خلیج فارس و دریای عمان جنگلهای مانگرو در هر دو استان ساحلی بوشهر و هرمزگان می‌باشند. بندر دیر، عسلویه، خور بساتین، بندر خمیر، قشم و مله گنزه از جمله مناطقی هستند که دارای این نوع جنگلهای زیبا می‌باشند. این جنگلها که در مجموعه گیاهی ایران بی‌نظیر می‌باشند، در اراضی گلی خورها و جزایر رسوبی دیده می‌شوند. امروزه این مناطق که در حیات وحش و زنجیره غذایی دریا نقش فعالی دارند، بعنوان جاذبه‌های طبیعی مهمی نیز معرفی شده‌اند. سواحل شنی و ماسه‌ای مناطق مناسبی برای شنا و تخمگذاری لاک‌پشتان دریایی محسوب می‌گردند که به نوبه خود جاذبه مهمی نیز برای گردشگری به شمار می‌روند. آبسنگهای مرجانی که جمعیت زیادی از آبزیان و ماهیان رنگارنگ زیبایی را در دل خود جای داده‌اند یکی از مهمترین جاذبه‌های گردشگری محسوب می‌گردند. سواحل ایرانی خلیج فارس از جمله حوالی بندر عباس و بندر خمیر و چندین جزیره ایرانی خلیج فارس از جمله جزایر قشم، هرمز، هنگام و لارک دارای چندین گنبد نمکی هستند که هر یک به نوبه خود در سطح جهانی بی‌نظیر هستند. در واقع این استعدادهای خلیج فارس را بعنوان یک منطقه مستعد گردشگری آماده ساخته است. علاوه بر زیبایی ظاهری این مناطق، غارهای نمکی در درمان بیماریهای تنفسی نیز موثر می‌باشند. این روش نوین درمانی که اغلب از آن تحت عنوان «نمک غار درمانی» و یا «نمک درمانی» ذکر می‌گردد، در درمان بیماریهای تنفسی، ریوی، آسم، حساسیتهای تنفسی، سینوزیت و تب یونجه بسیار موثر می‌باشد (اسدی و دیگران ۱۳۸۶: ۸۷-۱۰۰). گلفشانهایی که در حاشیه دریای عمان و خلیج فارس پراکنده شده‌اند از دیدگاه گردشگری طبیعی حائز اهمیت می‌باشند.

از دیگر ویژگیهای گردشگری خلیج فارس شاید بتوان به جاذبه‌های ورزشی آن خصوصاً ورزشهایی که با آب رابطه مستقیم دارند، اشاره نمود. البته جاده‌های ساحلی نیز برای ورزشهای همگانی همچون دوچرخه سواری و ماشین سواری قابل توجه می‌باشند. غواصی، مسابقات جت اسکی، رالی دریایی، والیبال و فوتبال ساحلی، موج سواری بادی، اسکی روی آب از جمله ورزشهایی می‌باشند که در جهت جذب گردشگر ورزشی بسیار موثر می‌باشند. (هنرور و دیگران ۱۳۸۶: ۱۰۱-۱۳۵).

یکی از جاذبه‌های مدرن گردشگری، گردشگری صنعتی می باشد. امروزه تاسیسات صنعتی همچون پروژه‌های بزرگ انرژی مانند عسلویه نه تنها خود به عنوان یک جاذبه توریستی برای بازدید از امکانات وسیع و پیچیده صنعتی مرتبط با انرژی محسوب می گردند، بلکه بدلیل درآمدهای زیاد این بخش، با سرمایه‌گذاری در صنعت گردشگری می‌تواند بعنوان یک حامی بسیار مطمئن برای گردشگری به‌شمار رود. از طرفی نیروی متخصص و نیمه متخصصی که در این صنایع فعالیت می کنند، عمدتاً غیر ثابت می باشند، و خود آنها نیز در فعال شدن حمل و نقل در این منطقه بسیار نقش دارند. جالب است بدانیم که فرودگاه عسلویه که با هزینه منطقه ویژه انرژی پارس ساخته شده است، یکی از مجهزترین فرودگاههای کشور محسوب می‌گردد (مرتضوی ۱۳۸۶: ۵۱۳-۵۲۳).

نتیجه‌گیری

یکی از مهمترین نقاط ضعف سیاستها و اهداف گردشگری در برنامه‌های اول، دوم، سوم و چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، عدم وجود یک نهاد هماهنگ کننده بین بخشهای مختلف کشور مرتبط با مبحث گردشگری می باشد. از طرفی عدم ثبات در سیستم اداری گردشگری که زمانی یک سازمان وابسته به وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی محسوب می‌گردد و زمانی دیگر در معاونت ریاست جمهوری (میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری) حل می‌شود، باعث کمرنگ شدن اهداف این نهاد معتبر می‌شود. وقتی این نهاد مهم اینچنین در وضع نابسامانی به سر می‌رود چگونه می‌توان انتظار داشت که در راس یک سیستم مهم قرار گیرد. پیشنهاد می‌شود تا برنامه‌ای مجزا طراحی شود که در آن نقش و وظایف کلی سازمانهای مرتبط با صنعت گردشگری مشخص شده و نهاد متولی گردشگری کشور با این سازمانها درخصوص گردشگری ارتباط تنگاتنگی داشته باشد. همانگونه که در بخش جاذبه‌های گردشگری خلیج فارس مطرح شد، جاذبه‌های بسیار زیادی در این منطقه مهم وجود دارند و سازمانهایی همچون کشاورزی، نقشه‌برداری کشور، زمین‌شناسی، صنایع و معادن، تربیت بدنی، میراث فرهنگی، محیط



زیست، آستانهای مقدس، علوم پزشکی و غیره باید در فعال‌سازی جاذبه‌های توریستی خلیج فارس به نهاد گردشگری یاری برسانند.

منطقه ویژه اقتصادی، انرژی پارس به دلیل درآمدهای سرشاری که از انرژی به دست می‌آورد، می‌تواند بعنوان یکی از نهادهایی باشد که با پشتوانه مالی مناسب هدایت گردشگری خلیج فارس را بر عهده بگیرد. در واقع با همکاری تنگاتنگ این سازمانها و تشکیل کارگروه‌های تخصصی زیر نظر منطقه ویژه می‌توان به آینده گردشگری خلیج فارس امیدوار بود. امروزه زمینه‌سازی در خصوص حمل و نقل اعم از جاده‌سازی و فرودگاه به همراه برنامه‌های عمرانی و فرهنگی در منطقه سیراف از مهمترین فعالیتهای منطقه ویژه پارس محسوب می‌گردد. شاید اینگونه بتوان بیان کرد که این فعالیتهای نیز اگر در راستای اهداف کلی گردشگری خلیج فارس نباشند، مطلوب نخواهند بود، هر چند فعالیتهای بسیار خوبی توسط منطقه ویژه اجرا شده و یا در حال اجرا می‌باشد. البته یکی از مهمترین مشکلاتی که منطقه انرژی با آن دست و پنجه نرم می‌کند، بحث ترددی بودن نیروی متخصص پالایشگاهها می‌باشد که طبیعتاً از طرفی بار مالی بسیار زیادی برای منطقه ویژه دارد و از طرف دیگر نیروی لازم همیشه در دسترس نخواهد بود. این نیروها که عمدتاً برای استراحت به تهران تردد می‌کنند، در مواقعی از سال که مشکلات آب و هوایی خصوصاً سرمای زیادی وجود دارد و از طرفی لغو پروازها را دربردارد، به سادگی در دسترس نخواهند بود. از طرفی فشار مضاعفی نیز به نیروهایی که جایگزین آنها به دلایلی مراجعت نموده اند، خواهد آورد. عدم رغبت خانواده‌های این نیروها بدلیل نبود امکانات مناسب و رفاهی خود دلیل دیگری بر ترددی بودن نیروهای متخصص می‌باشند.

اما در مقابل اجرای طرحهای مهم گردشگری که در آن تمامی جاذبه‌های گردشگری خلیج فارس دیده شده است، نه تنها باعث اسکان بیشتر نیروهای متخصص و نیمه متخصص خواهد شد بلکه باعث اسکان خانواده‌های آنها می‌شود و جمعیت زیادی در بخشهای رفاهی و خدماتی اعم از حمل و نقل، هتل‌ها و رستورانها، صنایع دستی و غیره مشغول خواهند شد. در این صورت است که شرایط برای جذب گردشگر و مخاطب جاذبه‌های گردشگری خلیج فارس مهیا می‌گردد. در واقع درآمدهای ارزی بسیاری نصیب کشور بویژه مردم منطقه خواهد گردید. از

طرفی با بازدید گردشگران خارجی از جاذبه‌های گردشگری خلیج فارس خصوصا جاذبه‌های تاریخی هر بیشتر به حقانیت سیادت ایران بر خلیج فارس پی خواهند برد. البته موضوع مهمی که بعنوان زمینه اصلی جذب گردشگر محسوب می‌گردد نباید فراموش گردد که همانا زمینه‌سازی فرهنگی می باشد که البته برنامه‌ریزی در این خصوص باید بلند مدت باشد که به نوبه خود نیازمند صبر و حوصله فراوان نیز می باشد. جلوگیری از تغییرات در برنامه گردشگری با جابجایی مدیران از مهمترین اقداماتی می باشد که باید مورد توجه قرار گیرد. یکی از معضلات هر برنامه بلند مدتی تغییر و یا جابجایی مدیران می باشد که متأسفانه با این تغییر برنامه‌ها و طرحها نیز تغییر می‌کنند. صادرات گردشگری نامرئی می باشند و از این راه درآمدهای زیادی نصیب دولت و مردم می شود. گردشگری یکی از معدودترین بخشهایی می باشد که از طریق آن درآمدهای ارزی بصورت مستقیم وارد جیب مردم می شوند.

منابع

- اسدی، ناصر؛ محمد زارع؛ مایکل فیلیپی و جیری بروتانس، ۱۳۸۶، «جاذبه‌های گردشگری و ژئوتوریسم گنبدها و غارهای نمکی واقع در سواحل و جزایر ایرانی خلیج فارس»، سومین همایش فرهنگی- گردشگری خلیج همیشه فارس، ۱۷-۱۰۰، تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی.
- بهرام پور، فرحناز، ۱۳۸۶، «مهمترین مرکز تجارت مروارید بندر سیراف در زمان ساسانیان»، مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف ۲۳-۲۵ آبان ۱۳۸۴، جلد دوم، ۲۰۷-۲۲۰، بوشهر: بنیاد ایران‌شناسی.
- تکمیل همایون، ناصر، ۱۳۸۴، «سیراف، بندرگاه میان دریایی راههای ابریشم»، مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف ۲۳-۲۵ آبان ۱۳۸۴، جلد اول، ۱۱۱-۱۲۸. بوشهر: بنیاد ایران‌شناسی.
- دیبایی، پرویز، ۱۳۷۱، شناخت جهانگردی، تهران: انتشارات دانشگاه علامه.
- رضوانی، علی اصغر، ۱۳۷۴، جغرافیا و صنعت توریسم، تهران: انتشارات دانشگاه پیام نور.
- زمانی فراهانی، حمیرا، ۱۳۷۹، صنعت گردشگری و خدمات مسافرتی، تهران: انتشارات زهد.
- سعیدی‌نیا، حبیب الله، ۱۳۸۴، «روابط تجاری و اقتصادی بندر سیراف با مناطق پس‌کرانه‌ای و درون مرزی ایران»، مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف ۲۳-۲۵ آبان ۱۳۸۴، جلد اول، ۲۶۷-۲۹۰، بوشهر: بنیاد ایران‌شناسی.
- صرامی، حسین، ۱۳۸۶، «راههای ارتباطی و تجاری سیراف»، مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف ۲۳-۲۵ آبان ۱۳۸۴، جلد دوم، ۲۵۱-۲۷۲، بوشهر: بنیاد ایران‌شناسی.
- کیوان، مهدی، ۱۳۸۴، «نقش تجارت (بورزوازی تجاری) در ظهور و سقوط سیراف و تاثیرش بر جهانی شدن تمدن اسلامی»، مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف ۲۳-۲۵ آبان ۱۳۸۴، جلد اول، ۸۹-۱۱۰، بوشهر: بنیاد ایران‌شناسی.

- مرتضوی، مهدی، ۱۳۸۳، «توسعه استان سیستان و بلوچستان در گذر زمان»، اولین سمینار ملی چالشها و راهکارهای توسعه بخش صنعت و معدن استان سیستان و بلوچستان: ۳۰۰-۳۱۳، زاهدان: دانشکده مهندسی شهید نیکبخت دانشگاه سیستان و بلوچستان.
- _____، ۱۳۸۳، «جوامع شهری و نظریه سیستمها»، سمینار علمی - تخصصی شهرها و مردم: ۱۳۲-۱۳۶، تبریز: دانشگاه تبریز.
- _____، ۱۳۸۶، «نقش و اهمیت پروژه پارس جنوبی در معرفی قابلیتها و پتانسیل‌های توریستی بندر سیراف»، مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف ۲۳-۲۵ آبان ۱۳۸۴، جلد دوم، ۵۱۳-۵۲۳، بوشهر: بنیاد ایران‌شناسی.
- نظامی، غلامحسین، ۱۳۸۴، «تجارت دریایی بندر سیراف در قرن چهارم هجری»، مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف ۲۳-۲۵ آبان ۱۳۸۴، جلد اول، ۳۰۵-۳۲۴، بوشهر: بنیاد ایران‌شناسی.
- هنرور، افشار؛ فرزام فرزانه و اسماعیل شریفیان، ۱۳۸۶، «نقش گردشگری در توسعه ورزش مناطق ساحلی (با تاکید بر منطقه خلیج فارس)»، سومین همایش فرهنگی - گردشگری خلیج همیشه فارس، ۱۰۱-۱۳۵، تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی.
- Ioannides, D & K. G. Debbage, 1998, *The Economic Geography of the Tourist Industry*, London: Routledge.
- Jansen, M., 2002, Settlement Networks of the Indus Civilization, In S. Settar and R. Korisetar (eds.) *Indian Archaeology in Retrospect II: Protohistory of the Harappan Civilization*: 105-129, Delhi: Indian Council of Historical Research.
- Mortazavi, M., 1386, The Persian Gulf: The Main Maritime Trade Corridor between the Indus Valley and Mesopotamia during the third Millennium BC. Siraf International Congress, 14-16 November 2005, Vol. 2, 651-659, Bushehr.
- Tosi, M. & M. Piperno, 1973, Lithic Technology behind the Ancient Lapis Lazuli Trade, *Expedition XVI*: 15-23.
- Tosi, M., 1974, Bampur: A Problem of Isolation, *East and West* 24 (1-2): 29-50.