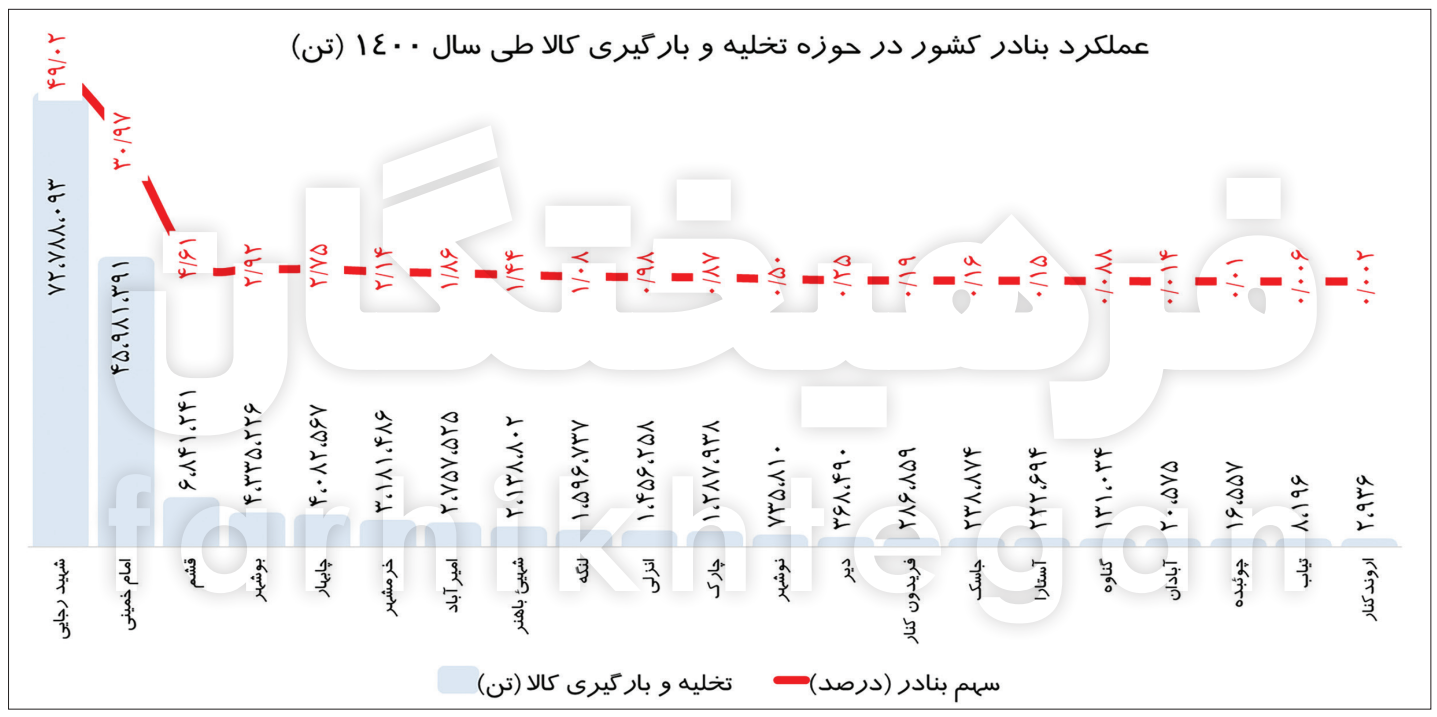
فرهیختگان
farhikhteganonline
WWW.FDN.IR

«فرهیختگان» بررسی می‌کند

خواب ۴۵ درصد ظرفیت اقتصادی سواحل ایران

مهدی عبداللهی
دبیر گروه اقتصاد

روز گذشته رهبر انقلاب در دیدار تعدادی از فرماندهان نیروی دریایی ارتش فرمودند: «استفاده از فرصت دریا و ظرفیت‌های عظیم آن باید به فرهنگ عمومی در کشـور تبدیل شود.» در این خصوص، کارشناسـان معتقدند شاید اگر امروز در ایران تصمیم گرفته شـود ۱۰۰ موضوع و اقدام اساسی در فرآیند توسعه کشور فهرست شود و از بین آنها ۵۰ موضوع مهم‌تر انتخاب شده و در نهایت پنج موضوع کلیدی و جدی برگزیده شود، بدون شک موضوع توجه به اقتصاد دریامحور و توسعه سواحل کشور باید در سبد انتخاب نهایی قرار گیرد. توسعه دریامحور و اقتصاد دریا که در سـال های اخیر بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است. تعریف اقتصاد دریامحور که در ادبیات جهانی عموما با عنوان اقتصاد آبی یا Blue Economy از آن یاد می‌شود، استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبـی اعم از اقیانوس‌ها دریاها دریاچه‌ها و جزایر برای رشـد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و درنهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌شود. بنابراین حوزه اقتصاد دریا فراتر از مواردی از قبیل شـیلات و گردشـگری دریایی اسـت و مسـتلزم ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریـا از جمله حمل‌ونقل دریایی، گردشـگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبزی‌پروری و شـیلات بیوتکنولوژی دریایی، زیست هواشناسی و معدنکاری دریایی است. ایران با داشـتن ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی جنوبی و شمالی، که ۴۰ درصد مرزهای کشور اسـت، کشوری دریایی محسوب می‌شود ولی در میزان استفاده از این نعمت خدادادی چندان موفق نبوده است. بیشترین فعالیت در عرصه سواحل کشور، مربوط به محدوده‌های شهری و روستایی و تأسیسات بندری و نظامی است که همه اینها حدود ۵ درصد از ظرفیت سواحل کشـور را به خود اختصاص داده‌اند و حدود ۹۵ درصد از این ظرفیت مورد توجه قرار نگرفته است. درحالی که این مناطق دارای اهمیت ژئواستراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه‌ای هستند. در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند. در این میان ویتنام و سپس چین با بیـش از ۵۰ درصد در صدر قرار دارند، ایران نیز حدودا گفته می‌شـود ۲ تا ۲٫۵ درصد از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کند که با توجه به پتانسیل‌های موجود در کشور رقم پایینی تلقی می‌گردد. این در حالی است که از نظر پتانسیل موجود، کشور ایران از بین ۱۸۴ کشور در رتبه ۴۰ قرار دارد، درصورتی که از نظر کسـب درآمد وضعیت مطلوبی نداشته و بیشـترین فعالیت‌های اقتصادی در عرصه سواحل کشور متمرکز در محدوده شهرهای بزرگ ساحلی است.



رهبر انقلاب:

استفاده از ظرفیت‌های دریا به فرهنگ عمومی تبدیل شود

جمعی از فرماندهان و مسـئولان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، ظهر دوشنبه به‌مناسبت هفتم آذرماه روز نیروی دریایی، با حضرت آیت‌الله خامنه‌ای فرمانده کل قوا دیدار کردند. در این دیدار حضرت آیت‌الله خامنه‌ای ارتقای همه‌جانبه توان رزمی و تجهیزات دفاعی در نیروی دریایی و استمرار اقداماتی همچون دریانوردی در آب‌های دوردست و بین‌المللی را لازم دانستند و گفتند: «تقویت ارتباط نیروهای مسلح با دولت و سایر قوا به تفاهم و همکاری و پیشـرفت کارها کمک خواهد کرد.» رهبر انقلاب اسـلامی با اشـاره به سوابق دریانوردی ایرانیان در گذشـته که باعث انتقال فرهنگ و تمدن اسـلامی و ایرانی به مناطق دیگر دنیا شد، خاطرنشان کردند: «با وجود این سابقه و سواحل طولانی دریایی در شمال و به‌خصوص جنوب ایران، فرهنگ اسـتفاده از فرصت‌های دریا در کشـور مورد غفلت واقع شده و باید به فرهنگ عمومی مردم تبدیل شـود.» ایشـان فرهنگ‌سازی در این زمینه و ایجاد فهم عمومی از دریا به‌عنوان یک زیرسـاخت اساسی را ضروری دانستند و افزودند: «در چند سال گذشته بحث توسعه سواحل مکران مطرح شد و دولت‌ها هم از آن استقبال کردند اما پیشرفت جدی در این موضوع نیازمند فرهنگ‌سازی است.»

حضـرت آیت‌الله خامنه‌ای، تولیدات هنری ازجمله پویانمایی را در شناسـاندن فرصت‌های متنوع دریا موثر خواندند و گفتند: «با استفاده از تولیدات هنری و معرفی ظرفیت‌های پیشرفت دریاپایه کشور چه در بخش نظامی و چه در بخش عمرانی، شوق مردم به استفاده از این فرصت افزایش خواهد یافت.» در این دیدار امیر دریادار شـهرام ایرانی، فرمانده نیروی دریایی ارتش نیز گزارشی از اقدامات و برنامه‌های این نیرو در بخش‌های مختلف بیان کرد.

همچنین براساس رهنمودهای برنامه ششم توسعه نیز این ظرفیت در سـال ۱۴۰۰ باید به ۲۷۰ میلیون تن می‌رسید. بر این اساس، در سال ۱۴۰۰ حدود ۳۵ درصد از ظرفیت توسعه‌یافته بنادر کشور خالی است. البته ذکر این نکته الزامی است که ظرفیت خالی ۳۵ درصدی فعلی فقط مربوط به میزان سرمایه‌گذاری اندک دولت یا بخش خصوصی در شرایط فعلی است و ظرفیت بالقوه بنادر ایران در برخی پژوهش‌ها بیش از ۸۰ درصد شرایط مورد استفاده فعلی برآورد شده است.

۸۰ درصد جابه‌جایی بار در ۲ بندر کشور!

همان‌طور که در بخش‌های مختلف از ظرفیت و پتانسـیل‌های بنادر ایران استفاده نشده، استفاده حداقلی فعلی نیز ناموزون و بسیار تمرکزگرا بوده است به طوری که براساس داده‌های آمارنامه سازمان بنادر کشور، از ۱۴۸ میلیون تن کالا تخلیه و بارگیری شده در ۲۱ بندر و منطقه بندری کشـور طی سـال ۱۴۰۰، نزدیک به ۱۱۹ میلیون تن آن معادل ۸۰ درصد از طریق بنادر شهیدرجایی بندرعباس و امام خمینی خوزستان جابه‌جا شده است. طبق این آمارها، در سال ۱۴۰۰ بندر شهیدرجایی با سهم ۴۹ درصدی در رتبه اول، بندر امام خمینی با ۳۱ درصد دوم و قشم با ۴٫۶ درصد سوم است. بوشهر با ۲٫۹ درصد، چابهار با ۲٫۷ درصد و خرمشهر با ۲٫۱ درصد به ترتیب در رتبه‌های چهارم تا ششم قرار دارند. بر این اساس، مشاهده می‌شود با وجود موقعیت جغرافیایی چهارراهی کشور و وجود ۱۵ کشـور همسایه در مرزهای آبی و خاکی کشور در چهار جهت جغرافیایی، نزدیک به ۸۰ درصد از فعالیت صادرات و واردات کالای کشور فقط در دو بندر شهیدرجایی و بندر امام‌خمینی(ره) متمرکز شده و سهم ۱۹ بندر دیگر تنها ۲۰ درصد است.

۸۶ درصد ظرفیت بنادر شمال بلااستفاده

بندر انزلی، بندر نوشهر، بندر ترکمن، بندر امیرآباد، بندر گز، بندر آسـتارا، بندر فریدون کنار و بندر نکا ازجمله بنادر شـمال کشور هستند که براساس برآوردهای کارشناسان بنادر، ظرفیت اسمی این هشـت بندر به حدود ۴۰ میلیون تن در سال می‌رسد. با این حال، در حال حاضر در ۶ بندر امیرآباد، نکا، فریدون کنار، نوشهر، انزلی و آستارا فعالیت بازرگانی انجام می‌شود که مجموع تخلیه و بارگیری این بنادر در سال ۱۴۰۰ کمتر از ۵٫۵ میلیون تن یا معادل ۳٫۷ درصد است. به‌عبارت دیگر، از مجموع ظرفیت اسمی بنادر شمال، در حال حاضر فقط از ۱۴ درصد ظرفیت استفاده می‌شود و ۸۶ درصد ظرفیت این بنادر بلااستفاده است. این موضوع از این منظر دارای اهمیت است که کشورهای حاشیه خزر ظرفیت‌های بسیار بالایی برای تجارت با ایران دارند.

ایران در بین سازندگان کشتی‌های اقیانوس‌پیما

صنایع دریایی شـاخه‌ای از صنایع است که در چهارچوب فرآوری و تولید محصولات متکی بر دریا و سواحل آن تعریف می‌شود. این صنایع می‌توانند گروه‌های کشتی‌سازی، خدمات بندری، شیلات و ماهیگیری، محصولات پتروشیمی انرژی، نفت، گاز، برق و سایر صنایع مانند انرژی‌های نو را دربرگیرند. در مجموع ۶ صنعت شامل ۱- صنایع فراساحل (اکتشاف استخراج، تولید و انتقال مواد نفتی و گازی به خشکی یا شناور صنایع زیرساخت‌های کشتیرانی برای جابه‌جایی بار و مسـافر از طریق دریا) ۲- صنایع مربوط به بنادر و ترمینال‌های بندری ۳- زیرساخت‌های تخلیه بارگیری و انبار کالا، ۴- صنایع شـیلات و صید (انبار- انتقال و تخلیه آبزیان دریایی)، ۵- صنایع زیرساخت‌های گردشگری دریایی و ۶- صنایع انرژی‌های نو (تولید برق از امواج دریا و توربین‌های بادی نصب شده در دریا) تقسیم شده است. عمده‌ترین صنایع فرا ساحلی در ایران مربوط به صنایع کشتی‌سازی است. ایران در ساخت کشتی اقیانوس‌پیما و غول‌های نفت‌کش تخصص دارد. ازجمله کشتی‌های نفت‌کشی که در سال‌هایی نام ایران را بر سر زبان‌ها انداخت، کشتی نفت‌کش افرامکس ۲ است. این کشتی ۱۱۳ هزار تنی که به سفارش کشور ونزوئلا ساخته شده، عرشه آن ۲٫۵ برابر یک زمین فوتبال است. قبل از آن نیز، افرامکس ۱ تحویل کشـتیرانی جمهوری اسلامی ایران شده بود. این کشتی اقیانوس‌پیما ظرفیت حمل ۲۲۰۰ کانتینر را داراست. گفته می‌شود ساخت افرامکس ۳ تا پایان بهار امسال ۳۳ درصد پیشرفت داشته است.

سـهم ناچیز از گردش مالـی ۲۷ میلیارد دلاری بانکرینگ

صنایع کشتی‌سازی جدای از مزیت‌های حمایتی ترانزیتی آب‌های بین‌المللی و وجود مرزهای آبی در کشـور، موجب رونق بسیاری از صنایع داخلی نیز می‌شـود؛ چراکه فرصت‌های بی‌شماری در بخش دریا وجود دارد که ازجمله این فرصت‌ها حضور در صنعت تعمیر و نگهداری کشتی‌های اقیانوس‌پیما، صنعت حمل‌ونقل بار و مسافر، توسعه بنادر و بانکرینگ و ساخت دکل‌های حفاری است. بانکرینگ (Bunkering) مجموعه‌ای از عملیات سوخت‌رسانی به کشـتی‌ها و سایر شـناورهای دریایی (شامل سوخت‌رسانی روی دریا یا پهلوگیری کشـتی در اسکله‌های سوخت‌رسانی) و نیـز خدمات جانبی از قبیل خدمات هتلینگ، تعمیرات و تامین قطعات موردنیاز کشتی‌ها، تهیه آذوقه و مایحتاج خدمه و کارکنان کشتی است. سوخت مصرفی کشتی‌ها عمدتا نفت کوره (مازوت) و بعضا گازوئیل اسـت که ایران ازجمله تولیدکنندگان بزرگ این مواد نفتی اسـت. اندازه بازار صنعـت بانکرینگ در جهان طی سـال ۲۰۱۹ حدود ۱۲۰ میلیارد دلار بوده و پیش‌بینی می‌شود این میزان تا سـال ۲۰۲۷ به ۱۳۵ میلیارد دلار برسد. درحالی که اسناد بالادسـتی دولت را مکلف کرده بودند سهم کشور از بازار سوخت‌رسـانی منطقه به حداقل ۵۰ درصد برسد، اما بررسی‌ها نشان می‌دهد از درآمد سالانه ۲۷ میلیارد دلاری صنعت بانکرینگ در منطقه، ۲۰ میلیارد دلار آن در اختیار امارات قرار داشته و بخشی دیگر نیز در اختیار سـایر کشورهای منطقه بوده و سهم ایران از این درآمد بسیار ناچیز است. همچنین براساس آمارهای ارائه‌شده از سوی شرکت پخش و پالایش نفتی، میزان بانکرینگ نفت کوره ایران از حدود روزانه هزار و ۷۴ تن در سال ۱۳۸۰ به روزانه ۸ هزار و ۱۳۴ تن تا سال ۱۳۹۲ رسیده بوده که این میزان در دوره دولت روحانی با کاهش ۵۰ درصدی به حدود ۴ هزار تن در سال ۱۳۹۷ رسیده است. به اعتقاد کارشناسان، این صنعت می‌توانست کمک شایانی به خنثی‌سازی تحریم‌ها کند، با این حال توسعه صنعت بانکرینگ ایران حداقل در دوره ۱۶ ساله مدیریت بیژن زنگنه در وزارت نفت چندان جدی گرفته نشد.

تولید ۱٫۲ میلیون تن شیلات

وجود ذخایر قابل توجه آبزیان در آب‌های شـمال و جنوب کشور و همچنین توسعه صنعت پرورش ماهی در آب‌های داخلی و امکان بهره‌برداری از آبزیان آب‌های بین‌المللی و صنایع وابسـته به آن، چشم‌انداز روشنی را برای تامین هرچه بیشتر پروتئین دریایی مورد نیاز کشـور فراهم کرده است. در ایران پیشرفت چشمگیر صنعت شـیلات طی سال‌های اخیر به‌ویژه از دهه ۱۳۷۰ به بعد، قابلیت پرورش آبزیان در سراسر کشور و استعداد ماهی‌دارشدن دریاچه‌ها، مخازن پشت‌سدها، آبگیرها رودخانه‌ها یا بازسازی ذخایر دریاها و آب‌های سـاحلی کشـور از طریق رهاسازی بچه‌ماهی در آنها و همچنین امکان استحصال حجم زیادی از ماهیان را فراهم ساخت که این امر به نوبه خود می‌تواند در تامین بخش عمده‌ای از پروتئین کشور اثرگذار باشد.

براساس گزارش وزارت جهادکشاورزی، تا پایان سال ۱۳۹۹ تولید ماهی در کشور به یک میلیون و ۲۰۸ هزار تن و تولید میگو به ۶۱ هزار تن رسیده است. به‌عبارتی حجم تولید آبزیان در کشور (صید و آبزی‌پـروری) در سـال ۱۳۹۹ به یک میلیـون و ۲۶۹ هزار تن رسیده است. از این مقدار ۶۸۴ هزار و ۳۰۰ تن آن مربوط به صید در پاب‌های جنوب کشـور، ۳۱ هزار و ۱۰۰ تن مربوط به صید در آب‌های شمال کشور و ۵۵۳ هزار و ۳۰۰ تن نیز مربوط به آبزی‌پروری اسـت. البته باید به این اعداد تولید نزدیک به ۹۰۰ کیلو خاویار را نیـز افزود. به‌عبارتی از کل تولید شـیلات ایران، ۵۷ درصد از آن مربوط به بخش صید از دریاست. براساس آمارهای سازمان شیلات ایران، این صنعت زمینه اشتغال ۲۴۰ هزار نفر را فراهم کرده است.

سهم دریا از تولید ناخالص ایران فقط ۲ درصد

حدود ۴۰ درصد از مرزهای کشـور را مرزهای آبی دریایی تشکیل می‌دهد لـذا نمی‌توان به امر فعالیت‌های بندری و کشـتیرانی بی‌توجه بود؛ چراکه برای کشـوری که مرزهای طولانی آبی دارد و دسترسـی به آب‌های آزاد امکان‌پذیر اسـت رونق کشتیرانی و تجارت دریایی ضروری اسـت. از این رو لزوم افزایش سـهم دریا از تولید ناخالص داخلی با توجه به سیاسـت دریامحوری باید از مهم‌ترین دل‌مشغولی‌های مسئولان باشد که با برنامه‌ریزی می‌توان به اهداف آن دست یافت. درحالی که سهم دریا از تولید ناخالص داخلی در برخی کشورهای ساحلی تا ۵۰ درصد نیز می‌رسد، اما این رقم در ایران با وجود بیش از سـه هزار کیلومتر نوار سـاحلی فقط ۲ درصد اسـت. این درحالی است که ظرفیت‌های عظیمی برای ترانزیت کالای کشورهای آسـیای میانه از بنادر ایران وجود دارند که این ظرفیت‌ها به‌طور کامل اسـتفاده نمی‌شوند. لازم به ذکر اسـت درحال حاضر در جهان بیش از ۹۳ درصد جابه‌جایی کالا از طریـق دریاها و راه‌های آبی صورت می‌گیرد. امروزه صنعت حمل‌ونقل دریایی موضوع توسعه پایدار توسعه دریامحور شمرده می‌شود، به همین علت است که حدود جمعیت جهانی دریانوردانی که در کشـتی‌های تجاری بین‌المللی براساس برآوردهای آنکتاد تا سـال ۲۰۲۱ به یک میلیون و ۸۹۳ هزار نفر دریانورد رسـیده اسـت. فیلیپین، روسیه، اندونزی، چین و هند بیشترین شاغلان کشتی‌های تجاری در دنیا را دارند.

حضور یک بندر ایران در بین ۱۰۰ بندر جهان

براسـاس رده‌بندی نشـریه معتبر AJOT در سال ۲۰۲۱ در بین ۱۰۰ بندر برتر جهان، نام یک بند ایرانی نیز دیده می‌شـود. طبق آمارهای این نشـریه تخصصی، این ۱۰۰ بندر مهم جهان در ۴۵ کشـور واقع شـده‌اند. چین با ۱۶ بندر در رتبه اول، آمریکا با ۱۱ بندر دوم، اسـترالیا با ۵ بندر سوم، تایوان با ۴ بندر چهارم، هند، کره‌جنوبی، ایتالیا، انگلیس، عربستان سعودی هر کدام با سه بندر، امارات، بلژیک، آلمان، پاناما و... با دو بندر ازجمله کشـورهایی هسـتند که بیشـترین بنادر پرکار را در بین ۱۰۰ بندر برتر جهان دارند. در بین ۱۰۰ بندر برتر جهان، شانگهای چین با ۴۷ میلیون کانتینر در رتبه اول جهان قرار دارد. بندر سنگاپور با ۳۷٫۵ میلیون کانتینر دوم، بندر نینگبو-ژوشان چین با ۳۱ میلیون کانتینر سوم، شنژن چین با ۲۸٫۷ میلیون کانتینر چهارم و گوانگژو چین با ۲۴ میلیون کانتینر پنجم است. همچنین بنادر چینگدائوچین، بوسان کره‌جنوبی، تیانجین چین، بندر هنگ کنگ، روتردام هلند، بندر جبل علی امارات، بندر کلانگ مالزی، بندر شـیامن چین، بندر آنتورپ بلژیک و بندر تانجونگ پلپاس مالزی به‌ترتیب در رتبه‌های ششـم تا پانزدهم قرار دارند. طبق آمارهای نشریه AJOT در سال ۲۰۲۱ بندرعبـاس با جابه‌جایی ۱٫۴ میلیون کانتینر در رتبه ۹۷ جهان قرار داشته و بالاتر از بنادر جکسون‌ویل، آمریکا، لا اسپتزیا ایتالیا و میامی آمریکا است.

۵ پتانسیل استحصال آب از دریا

محدودیت منابع آبی، رشـد سریع جمعیت و نیاز به تولید بیشتر سبب شده اسـت که بخش کشاورزی نسبت به سایر بخش‌های مصرف‌کننده، تقاضای آب بیشـتری برای مصرف داشته باشد و ضروری است که برای دستیابی به اهداف توسعه‌ای کشور و افزایش تولید محصولات در کنار اسـتفاده بهینه از منابع آبی، منابع آبی جدیدی را در نظر گرفت با توجه به محدودیت‌های منابع آب شیرین و با کیفیت، دریا به‌عنوان یک منبع طبیعی آب شور می‌تواند نقش بسیار مهمی در رونق کشاورزی و به‌دنبال آن رونق اقتصادی کشور داشـته باشد. امروزه دیگر دوره آب‌های غیرمتعارف و پساب‌ها فرا رسیده است و استفاده از آب دریا نه‌تنها در ایران بلکه در کشورهای آسیای میانه و کشورهای حوضه جنوب خلیج‌فارس هم مطرح است. بـرای تحقق این هدف می‌تـوان با راهکارهـای جدید اقدام به بهره‌برداری از دریا کرد.

۱- تامین منابع آبی جدید در قالب اسـتفاده از آب‌شیرین کن‌ها، ۲- اسـتفاده از آب شور در کشاورزی، ۳- پرورش گیاهان دریایی، ۴- آب مجازی و صنایع تبدیلی.

در اینجا استحصال آب از سه حوضه خلیج فارس و دریای عمان و دریای خزر مدنظر است.

لزوم توجه به گردشگری دریایی

گردشگری دریایی یکی از مهم‌ترین زیرشاخه‌های صنعت گردشگری اسـت. ایران از نظر داشتن منابع طبیعی گردشگری جزء ۵ کشور اول جهان قلمداد می‌شود و با توجه به داشتن جاذبه‌های تاریخی، فرهنگی و طبیعی از جایگاه خاصی برای جذب گردشگر داخلی و خارجی برخوردار است که یکی از این جاذبه‌های طبیعی دریاست. دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان ۳ نقطه آبی در این سرزمین به شمار می‌آیند و کمتر کشوری از چنین امکانات طبیعی برخوردار اسـت. کشورهای حاشیه دریای خزر از جمله ترکمنستان از سال ۲۰۰۷ کار ساخت و تجهیز سواحل برای ایجاد سایت گردشگری و جذب گردشـگران داخلی و خارجی آغـاز کرده‌اند. امارات هم سایت‌های متعدد گردشـگری را در سواحل جنوبی خلیج فارس برای جذب گردشـگران فراهم ساخته و کشورهای قطر، بحرین و کویت هم در این زمینه فعالیت‌هایی داشـته و دارند. در سواحل دریای عمان نیز این کشـور با شناسایی قابلیت‌های گردشگری سواحل دریا، بزرگ‌ترین قطب گردشگری ورزش ساحلی را ایجاد کرده و شهرت جهانی یافته است.

ظرفیت و قابلیت‌های گردشـگری به لحاظ فرهنگی و اقتصادی در محیط‌های دریایی دارای اهمیت خاصی اسـت. گردشگری دریامحور هم در حوزه اقتصاد و هم در حوزه فرهنگی در کشورهای پیشرفته دارای میدان عمل گسترده‌ای است. برخورداری از تعداد و انواع جاذبه‌های گردشـگری دریامحـور، ماهیگیری تفریحی گردشگری، صنعتی، علمی، ساحل‌سازی شناوغواصی، جت‌اسکی برگزاری مسـابقات ورزشی تفریحی و حرفه‌ای تورهای بین جزایر بازدیدهای جنگل‌های اکوسیستم‌های آبی گیاهی و... از عوامل موثر در توسـعه گردشـگری دریامحور است. بخشـی از نقاط جغرافیایی خلیج فارس به‌ویژه جزایر هرمز و قشـم به لحاظ وجود آثار تاریخی متعدد، از جایگاه ویژه‌ای در صنعت گردشگری و جذب گردشـگر برخوردار است. سواحل دریای خزر با قدمت چند هزار ساله و دارا بودن یادگارهایی از تمدن‌های مهم بشری، تفرجگاه‌ها، آثار باستانی و اماکن جذاب گردشگری مورد توجه جهانیان به‌ویژه افراد علاقه‌مند به سیر و سیاحت و طبیعت‌گردی قرار داشته و دارد. از نظر اجتماعی خلیج فارس با لنج‌های ماهیگیری و موسـیقی محلی آن شناخته شده است. این ویژگی از ماندگارترین تصویرها و نواهایی است که در میان فرهنگ‌های ایرانی می‌توان آن را دید و شنید. با توجه به منابع عظیم دریایی خلیج فارس می‌توان با احداث مجتمع‌های بزرگ آب‌درمانی یا ورزش‌های آبی مثل جت‌اسکی، ساحل‌سازی شـنا برای زمستان و ایام نوروزی به این برنامه جامه عمل پوشاند و به‌جای دلارهای نفتی از ثروتی بی‌پایان که از صنعت گردشگری حاصل می‌شود، درآمد حاصل کرد.

به عقیده بسـیاری از، کارشناسـان تبلیغ توانمندی‌های جذب گردشگر از طریق صنعت گردشگری ورزشی بهترین روش برای نشان دادن پتانسـیل‌های گردشگری در هر کشور است که کشورهای حاشـیه جنوبی خلیج فارس مثل امـارات و بحرین از آن به‌خوبی استفاده کرده‌اند. در ایران به موضوع تبلیغات گردشگری دریایی و اهمیت آن برای رشـد صنعت گردشـگری توجه زیادی نشده و دست‌اندرکاران گردشگری صرفا به تبلیغ برای مکان‌های تاریخی بسنده کرده‌اند؛ درحالی که بیشتر این اماکن تاریخی به دلیل نبود مدیریت موثر و بی‌توجهی در حال نابودی‌اند یا اینکه همگان آنها را نمی‌شناسـند و به دنبال یافتن امکانات گردشگری جدیدی در ایران می‌گردند.