

# بررسی کارکردها و توانمندی های شهرهای ساحلی شمال ایران (با تأکید بر بندر ترکمن)

دکتر رحیم بردی آنامراد نژاد<sup>۱</sup>

## چکیده

این مقاله با هدف بررسی کارکردها و توان های محیطی شهرهای ساحلی بویژه بندر ترکمن صورت گرفته و در پی یافتن پاسخ این سؤال اساسی بوده است که توان های شهرهای ساحلی کدامند و بندر ترکمن در این مقوله در چه جایگاهی قرار دارد. بدین منظور ضمن مراجعه به ادارات و کتابخانه ها و جمع آوری اطلاعات و تجزیه و تحلیل آنها به نتایجی دست یافته است که عبارتند از: شهرهای ساحلی عمدتاً دارای سه کارکرد اصلی؛ فعالیت شیلاتی، بندری و گردشگری هستند و در صورت توجه کامل به آن ها این شهرها دارای توان فوق العاده ای در توسعه ی منطقه ای خواهند بود و بندر ترکمن تنها از یکی از این سه کارکرد خود (فعالیت شیلاتی) برخوردار است و در زمینه ی فعالیت بندری و گردشگری در حال رکود بوده، توجه همه جانبه ای را می طلبد.

کلید واژه ها: توان های محیطی، میانکاله، سیستم صید، گردشگری ساحلی

## مقدمه

شهرهایی که در محل ارتباط خشکی و دریا به وجود می آیند اعم از شهرهایی که بندر محسوب می شوند و شهرهای صرفاً ساحلی (غیربندری)، ویژگی های خاصی دارند که شهرهای داخلی کشور فاقد آنند. مهمترین آن ها شکل گیری فعالیت های صید و صیادی (شیلات)، تجارت دریایی (برای شهرهای بندری) و فعالیت های گردشگری است. این مقاله به منظور بررسی کارکردهای سه گانه ی فوق در شهرهای ساحلی شمال ایران با تأکید بر بندر ترکمن نگاشته شده است. هرچند در برخی منابع به طور پراکنده مطالبی درخصوص موارد فوق مطرح شده، تحقیق جامع و کاملی که به همه ی کارکردهای شهرهای ساحلی به طور اعم و بندر ترکمن به طور اخص پردازد، صورت نگرفته و تحقیق حاضر می تواند پیش درآمدی باشد برای این منظور تا از این طریق بتوان ضمن معرفی یک شهر ساحلی در شمال کشور توان های موجود آن را بررسی و برای توسعه ی آن در مقوله های فوق الذکر راهکارهای مناسب و عملی ارائه نمود.

بندر ترکمن به عنوان یک شهر بندری در ساحل جنوب شرقی دریای خزر و در مدخل خلیج گرگان، گرچه شهری نوین است و شکل گیری هسته ی اولیه ی آن به اوایل حکومت رضا خان بر می گردد، اهمیت زیادی دارد زیرا در یکی از پایانه های راه آهن سراسری ایران قرار گرفته است، فاصله ی دریایی کمی با جمهوری های تازه استقلال یافته آسیای میانه و موقعیت منحصر به فرد دارد؛ تا سال های اخیر به عنوان تنها بندر شمال کشور بود که به راه آهن متصل بود و در جنگ دوم جهانی با انتقال شبانه روزی محموله های نظامی و غذایی متفقین به شوروی سابق - که به حق می توان آن را سمبل پیروزی و پایان جنگ دوم دانست - نقش تاریخی به سزایی داشت.

فرایند تحقیق: در تدوین این مقاله ابتدا با مراجعه به ادارات و کتابخانه ها، اطلاعات و آمارهای لازم جمع آوری و سپس مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند و در پایان پیشنهادهای خاصی در جهت رفع نواقص و نارسایی های موجود ارائه گردید. سؤال اساسی این تحقیق این

بوده که شهرهای ساحلی چه کارکردها و توانمندی هایی داشتند و بندر ترکمن در این میان چه جایگاهی دارد و آیا از همه ی توانایی های محیطی آن بهره برداری می شود یا خیر که در این راستا پیش فرض هایی را در نظر گرفتیم که عبارتند از : الف) در صورت شناخت اصولی و علمی از شهرهای ساحلی، این شهرها از توان های بالایی برخوردارند، ب) بندر ترکمن تاکنون نتوانسته است از همه توان های محیطی خود بهره برد و کارکردهای آن ضعیف است. به منظور تأیید یا رد فرضیات فوق به بررسی کارکردهای ساحلی و بویژه کارکردهای شهر مورد مطالعه می پردازیم.

#### الف- شیلات

کلمه ی شیلات از کلمه فارسی « شیل » گرفته شده و به معنی سدهای کوچک دست ساز است که در رودخانه ها در مسیر آب می ساختند تا ماهی صید کنند. چون در ایام قدیم صید ماهی از رود خانه ها به طریق شیل بندی انجام می شد و متعاقباً چون صنعت صید و عمل آوری فرآورده های ماهی را شیلات می گفتند، مجموعه ی صنعت صید ماهی را در ایران را به آن نام خواندند (پاشا زانوسی، ۱۳۷۶) به منظور بررسی وضعیت شیلات در دریای خزر، نگاهی به اهمیت و تاریخچه ی صید و صیادی در این دریا ضرورت دارد.

دریای خزر به لحاظ موقعیت خاص اکولوژیکی، زیستگاه مناسبی برای گونه های خاصی از ماهیان استخوانی و غضروفی است که ماهیان خاویاری (تاسماهی، فیل ماهی و اوزون برون) از منابع مهم آن به حساب می آیند.

آن چه که بر اهمیت صید و صنعت ماهیگیری در این دریا در نیم قرن اخیر افزوده، ارزش اقتصادی گونه های خاص و منحصر به فرد ماهیان خاویاری این دریا در جهان است که بیش از ۸۰ درصد تولید و استحصال این محصول ذیقیمت را به خود اختصاص داده است. گذشته از اهمیت ویژه ی دهانه ی رود ولگا در صید ماهیان خاویاری، مهمترین منطقه ی صید این گونه ی با ارزش در حاشیه ی جنوب شرقی دریای خزر، در حوضه ی خلیج گرگان و اطراف شبه جزیره ی آشوراده، میانکاله و گمیشان قرار دارد. تاکنون ۱۱۴ گونه و ۶۴ زیرگونه از ماهیان

در این دریا شناخته شده که ۷ گونه ی آن تجاری است، (پاشا زانوسی، ۳۷۶). علاوه بر ماهیان خاویاری، منابع ماهیان استخوانی (ماهی سفید، کپور، کفال و آزاد ماهی) و کیلکا نیز ارزش زیادی دارند. مقدار ماهیان قابل صید در این دریا تقریباً درحد بالا و به طور متوسط در هر کیلومترمربع ۱۲۰۰ تا ۱۴۰۰ کیلوگرم است.

امتیاز شیلات شمال (دریای مازندران) در سال ۱۸۷۶م توسط دولت قاجار به یکی از اتباع روسیه واگذار شد که درسالهای ۱۸۷۹، ۱۸۸۶، ۱۸۹۳ و ۱۹۰۶ تمدید گردید. در سال ۱۹۲۱ قراردادی میان دول ایران و رژیم جدید شوروی تحت عنوان عهد نامه ی مودت امضا شد که براساس آن کلیه امتیازات و معاهدات واگذار شده به رژیم قبلی روسیه و از جمله قرارداد شیلات ملغی اعلام گردید. به استناد فصل ۱۴ این عهدنامه در سال ۱۹۳۷ (۱۳۰۶) قرارداد ماهیگیری برای مدت ۲۵ سال میان شوروی و ایران منعقد شد که در سال ۱۹۵۳ (۱۳۳۲) تمدید نشد و به جای آن شرکت سهامی شیلات ایران تأسیس گردید. در سال ۱۳۳۹ نیز شرکت صید ماهیان خاویاری به وجود آمد (روابط عمومی شرکت سهامی شیلات ایران: ۱۳۷۱).

پس از پیروزی انقلاب اسلامی، شرکت سهامی شیلات ایران براساس مصوبه شورای انقلاب مورخ ۱۳۵۹/۳/۶ از وزارت دفاع ملی منتزع شد و به عنوان یکی از ادارات وزارت کشاورزی فعالیت خود را آغاز کرد. در شهریور ۱۳۶۶ این شرکت به عنوان یکی از شرکت های تابعه جهاد سازندگی مطرح شد.

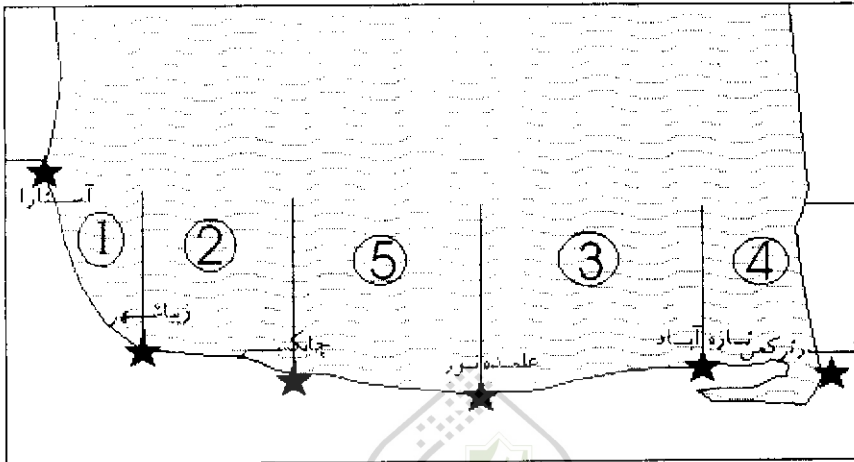
مناطق فعالیت شیلات در کشور عبارتند از: الف) شیلات شمال، ب) شیلات جنوب و ج) شیلات آب های داخلی، (پاشازانوسی، ۱۳۷۴). محدوده فعالیت شیلات شمال در سواحل جنوبی دریای خزر است که از خلیج حسنقلی در شرق دریا آغازو تا آستارا در غرب آن به طول تقریبی ۹۹۲ کیلومتر امتداد دارد.

شیلات شمال کشور (دریای خزر) طبق آخرین تقسیمات به پنج ناحیه تقسیم بندی شده است که عبارتند از: ناحیه ی یک (به مرکزیت بندرانزلی)؛ ناحیه ی دو (به مرکزیت بندرکیاشهر)؛ ناحیه ی سه (به مرکزیت بابلسر)؛ ناحیه ی چهار (به مرکزیت بندرترکمن)؛ و ناحیه ی پنج (به مرکزیت نوشهر). جایگاه این نواحی در نقشه ی شماره ی ۱ آمده است.

قلمرو فعالیت شیلات بندرترکمن (ناحیه ۴) که از موضوعات خاص این مقاله است در ساحل شمالی شبه جزیره ی میانکاله (از چهارکومه غربی تازه آباد، حدود نصف النهار ۵۳ درجه و ۴۵ دقیقه تا انتهای این شبه جزیره (درمحل آشوراده) و نیزسواحل شرقی دریای خزر) تا مرز آبی ایران و ترکمنستان ( وخلیج گرگان تا مجاورت شهرگلوگاه می باشد، (اداره کل شیلات استان گلستان، ۱۳۸۲). این محدوده یکی از غنی ترین سواحل دریای خزر از نظر خاویار ماهیان بویژه فیل ماهیان می باشد که علت را باید در فراوانی ماهیان «کلمه» جستجو کرد که مورد تغذیه ی فیل ماهی است، (عظیمی، ۱۳۷۳).

به منظور بهره برداری از منابع ارزشمند این سواحل دو گروه از صیادان در محدوده شیلات استان گلستان که در شیلات بندرترکمن (ناحیه ۴) خلاصه می شود، مشغول به کارند. گروه اول، صیادان ماهیان استخوانی و گروه دوم، صیادان ماهیان غضروفی (خاویاری).

نقشه شماره ۱ - تقسیمات شیلات شمال کشور.



مأخذ: روابط عمومی شرکت سهامی شیلات ایران (مجله آبیان ۱۷-۱۸).

### ۱) گروه بهره برداران ماهیان استخوانی

در این محدوده در حال حاضر ۱۹ شرکت تعاونی صیادی (پره) که بعد از انقلاب به وجود آمده اند، مشغول فعالیتند و به استثنای شرکت شهید بهشتی که به صیادان مازندرانی تعلق دارد بقیه از ساکنان شهرستان بندر ترکمن هستند. این شرکت ها موجبات اشتغال ۱۳۹۴ نفر را فراهم ساخته اند، (اداره کل شیلات استان گلستان، ۱۳۸۲) که با احتساب خانواده های آنان حدود ۷۰۰۰ نفر از این طریق ارتزاق می کنند. محل استقرار این شرکت ها و صیدگاه های خاویاری در نقشه ی شماره ی ۲ آمده است. صیادان این شرکت ها همه ساله از دهم مهر تا ۲۸ فروردین سال بعد، به صید ماهیان استخوانی می پردازند. ماهیان صید شده در این شرکت ها که در نزد ترکمن ها به «قره تور» معروف است، سابقاً توسط سازمان شیلات خریداری می شد ولی امروزه از طریق خود تعاونی ها به فروش می رسد.

در سال بهره برداری ۱۳۸۰، مقدار ۱۰۵۲۶ تن ماهی استخوانی حاصل زحمات صیادان در استان های شمالی کشور (گیلان، مازندران و گلستان) و از این مقدار ۱۷۵۲ تن (۱۶.۶ درصد) سهم استان گلستان (شیلات ناحیه ۴) بود. درآمد این گروه کاملاً اتفاقی بوده، بستگی به میزان صید دارد و به عنوان مثال سهم ماهانه ی صیادان از فروش ماهیان صید شده در سال ۱۳۸۰ به طور متوسط ۸۰ هزار تن بوده است (ماهگیران، ۱۳۸۱). این شرکت ها در کنار صید ماهیان استخوانی و به صورت صید ضمنی در این سال توانستند ۱۳۳۴ کیلوگرم خاویار و ۶۷۹۹ کیلوگرم گوشت ماهیان خاویاری تحویل نمایند. متوسط صید در هر پره کشی ۴۰۶ کیلوگرم بوده است. میزان صید در واحد تلاش (CPUE) از ۲۴۹ گیلوگرم در سال ۱۳۷۶ به ۴۲۰ کیلوگرم در سال ۱۳۸۰ افزایش یافته است. امکانات این شرکت ها نسبت به یکدیگر متفاوت است و شرکت تعاونی ابوحنیفه که نمونه شناخته شد، دارای امکاناتی از قبیل ۷۰۰ متر جایگاه پره ۳، دستگاه تراکتور وینچ دار ۳، فروند قایق موتوری ۵، فروند قایق و ۷۳ نفر عضو بوده است (ماهگیران، ۱۳۸۰ ش ۲۴).

## ۲) گروه صیادان خاویاری

خاویار ایران به دلیل شرایط خاص فیزیکی و شیمیایی آب در سواحل ایران، از مطلوبیت و کیفیت بهتری نسبت به سایر کشورهای ساحلی این دریا برخوردار است. شیلات بندر ترکمن یکی از مناسب ترین حوزه های صید این گونه ماهیان بویژه فیل ماهیان است. خاویار استحصالی از این گونه ماهیان در بازارهای جهانی بالاترین قیمت را دارد، به طوری که هر کیلو برابر ۶۲۰ دلار آمریکا ارزش دارد (اصلان پرویز ۵۹، ۱۳۷۵). این منطقه در سال ۸۰ توانسته ۴۳/۳ درصد خاویار استحصالی ایران را به خود اختصاص دهد. در همین سال، مازندران ۳۹ و گیلان ۱۸/۵ تن خاویار صید نمودند (اداره کل شیلات استان گلستان).

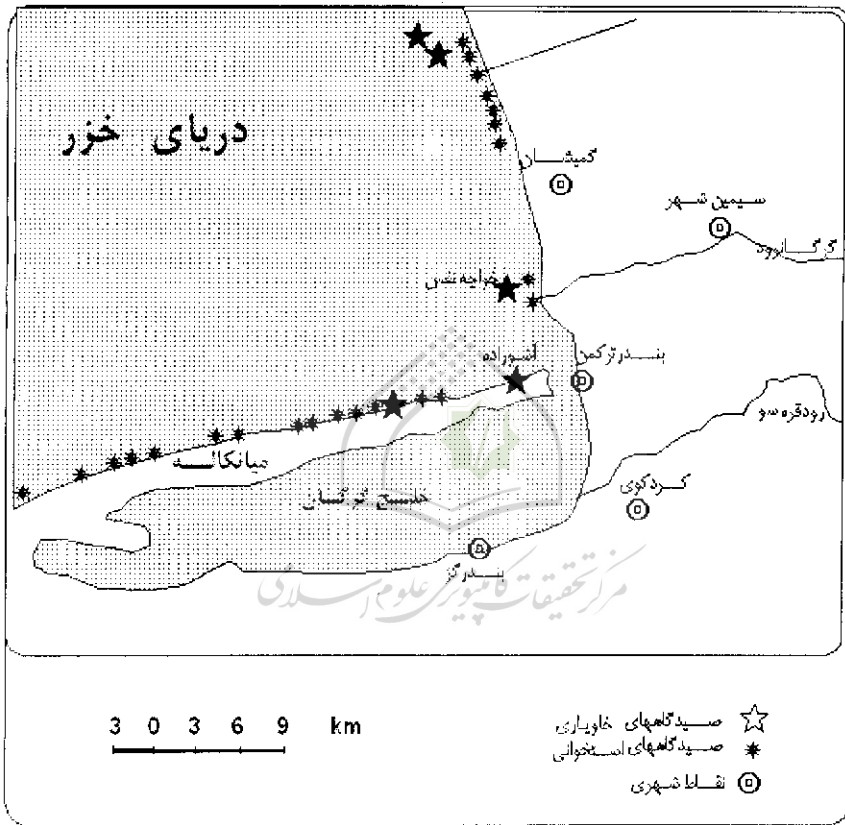
مراکز صید ماهیان خاویاری در محدوده شیلات بندر ترکمن عبارتند از فرید پاک، ترکمن، خواجه نفس، آلاشت (آشوراده) و میان قلعه. (نقشه ی ۲) صیادانی که در صید این قبیل ماهیان به کار اشتغال دارند، خود در سه دسته طبقه بندی می شوند: شرکت های تعاونی که هم اکنون ۱۲۷ نفر در آن مشغولند، شرکت های سهامی خاص با ۷۳ نفر عضو و شاغلان اداری که

۱۰۵ نفر هستند. در مجموع ۳۰۵ نفر در کار صید ماهیان خاویاری و استحصال آن مشغولند. دو گروه اول و دوم به صورت پیمان کاری، قراردادهایی را با اداره کل شیلات استان منعقد می کنند که براساس آن در قبال دریافت وسایل صیادی از قبیل تور و قایق، محصولات خود را به شیلات می فروشند. آن ها موظف به رعایت ضوابط و مقررات شیلات هستند و در صورت تخلفی از مقررات مانند فروش قاچاق خاویار با آن ها برخورد می شود. همه ی مراحل صید و عمل آوری و فروش خاویار ماهیان در انحصار سازمان شیلات قرارداد. امروزه در جزیره ی آشوراده علی رغم پیش روی آب دریا در اوایل دهه ۷۰ شمسی که موجبات کوچ حدود ۲۵۰ خانوار ساکن جزیره را فراهم ساخت، تأسیسات شیلات ناحیه ۴ از جمله سردخانه ۵۰۰ تنی، تشکیلات اداری شیلات، پایگاه حراست دریا، مجتمع پذیرایی شیلات همچنین مسجد جامع و مجتمع آموزشی و رفاهی اداره آموزش و پرورش بندرترکمن مورد استفاده می باشد (پاشا زانوسی، ۱۳۷۴).

شیلات استان هم اکنون طرح پرورش میگو را در محدوده ای به وسعت تقریبی ۳۰۰۰ هکتار در شمال گمیشان در دست اجرا دارد (اداره کل شیلات استان گلستان). در حال حاضر طرح پرورش ماهیان خاویاری نارس درخلیج گرگان و تالاب گمیشان مرحله ی آزمایشی را می گذراند. گذشته از دو سیستم صید ذکرشده، برخی صیادان منطقه به صید غیر مجاز مشغولند. این گروه تجربیات صید دارد ولی به دلیل کم بودن ظرفیت پذیرش شرکت های تعاونی صیادی و کمبود فرصت های شغلی در منطقه که بالاترین میزان بی کاری را در سطح استان دارد، به این کار می پردازند. سامان دهی این گروه از صیادان مشغول صید کیلکا که دریای خزر دارای منابع ارزشمندی در این زمینه می باشد، ضرورت دارد.



نقشه شماره ۲ - صیدگاه های شیلات ناحیه ۴  
(بندر ترکمن)



مأخذ: مطالعات میدانی نگارنده

ب - تجارت دریایی

تجارت دریایی یکی دیگر از کارکردهایی است که شهرهای ساحلی در صورت برنامه ریزی های مناسب می توانند از آن بهره مند شده، موجبات توسعه ی منطقه را نیز فراهم سازند. این امر در دریای خزر طی قرون گذشته همواره در انحصار اقوام شمالی، بویژه روس ها قرار داشته است. نادر شاه قصد داشت تجارت دریایی را در این دریا راه بیندازد ولی با

کارشکنی دولت های دیگر موفق به این کار نشد. از سال ۱۳۴۷ سفرهای منظم و مستقیم کشتی های شوروی از بنادر ایران (انزلی ونوشهر) به کشورهای اروپای غربی و بالعکس از طریق ولگا - بالتیک آغاز گردید و در همان موقع بیش از ۴۰ هزار تن کالا حمل شد. در سال ۱۳۶۸ نیز خط کشتیرانی ایران با کشتی موسوم به «ایران بشیر» در دریای مازندران آغاز شد (فقیهی، ۱۳۷۲، ۲۵).

در ساحل شرقی دریا، ترکمن ها بویژه ساحل نشینان گمیشان و خواجه نفس از دیرباز به وسیله ی کشتی های بادبانی خود به تجارت دریایی می پرداختند. به دنبال افتتاح بندر جدید با عنوان بندرشاه (بندر ترکمن) در ۲۲ تیرماه ۱۳۰۸ (روزنامه اطلاعات، ۱۳۰۸) در ساحل شرقی دریا، روزبه روز از اهمیت گمیشان و بندرگز کاسته شد و بندر ترکمن توسعه ی بیشتری پیدا کرد، به طوری که بنا به اظهار گزویبه ذو پلانول، جغرافی دان فرانسوی در ۱۹۳۵-۳۶ (۱۵-۱۳۱۴) مجموع صادرات این بندر که در آن ۴ یا ۵ لنگرگاه برای کشتی ها با قدرت جا به جایی هزاران تن کالا فراهم شده بود، بالغ بر ۴۸ هزارتن و واردات آن به دو هزارتن می رسید (Planhol, 1989, 688). در طول اشغال نظامی شمال کشور در جنگ جهانی دوم توسط قوای متفقین (۱۳۲۶-۱۳۲۰) این بندر نقش مهمی در انتقال محموله های نظامی و آذوقه ای متفقین به خاک شوروی ایفا نمود. در این دوره طبق ماده سه ی قرارداد بهمن ۱۳۲۱ که بین ایران و متفقین امضا شد، کلیه ی خطوط ارتباطی ایران اعم از راه آهن و راه آبی و راه های شوسه در انحصار و اختیار متفقین قرار گرفت و به همین دلیل نیز آنان بیش از ظرفیت از امکانات ارتباطی استفاده نمودند، به طوری که در ایام جنگ توانستند بالغ بر ۵/۵ میلیون تن کالا از طریق ایران به روسیه حمل نمایند. از این مقدار ۲۸۳۱۹۳۷ تن را راه آهن ایران حمل کرد، (صدرنوی، ۱۳۶۹، ۵-۱۸۴).

در این دوره بندر ترکمن که در انتهای خط آهن سراسری ایران در شمال قرار داشت، نقش غیر قابل انکاری را در پیروزی متفقین از طریق حمل محموله ها ایفا کرد. محموله هایی که از سوی متفقین بویژه آمریکا، کانادا و انگلیس به بندر ترکمن می رسید، در مبدانی وسیع که با سیم خاردار محصور شده بود نگهداری می شد و به تدریج به سمت شوروی که در حال

جنگ با آلمان بود، از طریق کشتی و راه های شوسه انتقال می یافت. این میدان به دلیل سنگفرش بودن آن در نزد ترکمن ها به «داشلی اوبه» (روستای سنگی) معروف شده بود، (آنامرادنژاد، ۱۳۸۳). در سال های بعد بویژه دهه ی سی شمسی نیز فعالیت بندری این شهر همچنان ادامه داشت و میزان کالاهای صادره از آن گاه به ۱۸۰۰۰ تن می رسید که در جدول زیر آماری از این فعالیت ها را ملا حظه می کنیم

سال	تعداد کشتی وارد شده	تعداد کشتی خارج شده	مقدار کالای وارد شده (تن)	مقدار کالای صادر شده (تن)
۱۳۳۲	۱۱	۱۱	۱۱۴۵	۱۸۴۱
۱۳۳۸	۲۳	۲۳	۱۲۱۵۲	۱۸۵۸۱
۱۳۳۹	۱۹	۱۹	۷۷۳۸	۱۱۶۵۸

مأخذ: ویژه نامه آشنایی با بندر ترکمن، انتشارات اداره آموزش و پرورش بندر ترکمن - ۱۳۸۱

در دهه ی ۴۰ با عقب نشینی تدریجی دریای خزر و توجه کمتر دولت به این بندر از جمله عدم لای روبی کانال کشتیرانی آن، بندر ترکمن به تدریج از رونق افتاد و به صورت یک بندر متروک درآمد. پس از انقلاب و به دنبال فروپاشی شوروی سابق و پیدایش جمهوری های مستقل در همسایگی کشور و لزوم گسترش همکاری های تجاری با آنان، مجدداً توجه دولت به این بندر و بندرگز معطوف گشت. سرمایه گذاری در این بنادر آغاز شد و طبق اظهار مقامات مسؤول در فرمانداری بندر ترکمن تاکنون بیش از ۱۷ میلیارد ریال برای بازسازی اسکله بندر ترکمن هزینه شده است.

در سال ۱۳۷۷ با ورود اولین کشتی ۲ هزار تنی از ترکمنستان (اپری، ۱۳۸۱) مجدداً این بندر بعد از ۶۹ سال افتتاح گردید. این اقدام دولت، بارقه های امید را در دل مردم محروم منطقه ایجاد نمود و چشم اندازی روشن برای آینده ی این بندر ترسیم نمود و این بندر می رفت تا یک بار دیگر نقش استراتژیک خود را در شمال کشور به عنوان نزدیکترین بندر ایران به جمهوری های آسیای میانه بویژه ترکمنستان و قزاقستان ایفا نموده و در ترانزیت بین المللی

کالا رل مهمی را به عهده بگیرد ولی متأسفانه به دلایل مختلف از جمله عدم تأمین بودجه لازم برای لای رویی کانال آن و توجه دولت به ایجاد بندری جدید در شمال بهشهر به نام بندرخزر، توسعه ی بندر ترکمن درهاله ای از ابهام فرورفته است و این شهر همچنان نام بندر را با خود یدک می کشد. مجتمع بندری خزر در راستای تکمیل، تجهیز و توسعه ی راهگذر شماره ی ۹ موسوم به راهگذر شمال- جنوب (Nostrac) که با توافق کشورهای ایران، روسیه و هندوستان فعال خواهد شد، در اردیبهشت ۱۳۸۰ افتتاح شد. بندر خزر به عنوان بزرگترین بندر تجاری و حمل و نقل در میان کشورهای حاشیه دریای خزر، نقش بسیار بزرگی را برای ترانزیت کالا میان بنادر کشورهای شمالی اروپا و کشورهای CIS (قفقاز و آسیای میانه) و کشورهای جنوبی آسیا توسط راه آهن خزر- بندرعباس در مسیر راهگذر شمال- جنوب ایفا خواهد کرد (بندرودریا، ۱۳۸۰).

در صورت ادامه ی فعالیت اسکله ی بندر ترکمن که ۲۶۳ متر طول داشته و ظرفیت پذیرش دوکشتی سه هزارتنی را دارد، (بنیاد دایره المعارف اسلامی ۱۳۷۷، ۲۷۹) این بندر به همراه بندرگز می تواند استان ساحل نشین گلستان را که هم اکنون بندر ندارد از نظر فعالیت بندری تأمین نماید و برای بازرگانان صادر کننده ی کالا امکان صادرات بیشتر و کم هزینه تر فراهم خواهد شد، چون راه آبی ارزان ترین راه ها و بندر «ترکمن باشی» در ترکمنستان، کم هزینه ترین بندر دریای خزر از نظر تخلیه کالا است.

### ج- گردشگری ساحلی:

سازمان جهانی گردشگری (WTO) سومین بخش تولید درآمد در جهان را پس از صنایع نفت و اتومبیل سازی، صنعت گردشگری اعلام کرده است (زرشکن عابد، ۱۳۸۴، ۲۱۰). شهرهای ساحلی با دارا بودن متغیر های فراوان از جمله استفاده از نور خورشید و انجام تفریحات آبی (اسکی روی آب، شنا و... ماهی گیری، قایق سواری، غواصی و نظایر آنها محیط مناسبی برای گردشگران است (سقایی، ۱۳۸۱).

جریان گردشگری دریایی در عصر کنونی رو به تزاید است و شهرهای ساحلی به عنوان مقصد مسافرت، پذیرای سیل عظیمی از بازدید کنندگان بخصوص در فصل تابستان است.

امروزه بندری که در زمینه حمل و نقل دریایی فعال باشند، محدود به مکان های جغرافیایی خاصی هستند، دیگر بنادر با نوعی تغییر کارکردی با استفاده از پارامترهایی چون فضای پاک و نیالوده، پلاژهای وسیع کنار دریا، داشتن پناهگاهی مصون از تعرض امواج دریا، باد و خرده اقلیم های مناسب به سمت کارکرد گردشگری گرایش می یابند. امروزه شهرهایی که فعالیت بندری آنها کم رونق است، به سمت گردشگری تغییر کارکرد می دهند تا به عنوان مکمل حیات اقتصادی از آن بهره مند شوند. همچنین بر اساس نیاز استفاده کنندگان تفرجگاه های ساحلی به مناطق شهری تبدیل می شوند. تبدیل سواحل به مناطق شهری با کارکرد گردشگری امروزه در جهان گسترش فراوان یافته است.

دریای مازندران به لحاظ موقعیت مناسب اقلیمی، سواحل ماسه ای، بارش کافی و جنگل انبوه در دامنه های کوهستانی مجاور آن، از مساعدترین مناطق کشور در امر گردشگری است و به همین لحاظ سرمایه گذاری های عظیمی در اواخر رژیم گذشته در مناطقی از آن بویژه در رامسر، چالوس و نوشهر صورت گرفت و این شهرها تبدیل به یکی از پرجاذبه ترین مناطق ساحلی کشور برای گردشگران داخلی و خارجی شدند.

در سواحل شرقی این دریا، موقعیت منحصر به فرد شبه جزیره میانکاله و جزیره آشوراده، سواحل طولانی و هموار بندر ترکمن تا مرز آبی با ترکمنستان، خلیج گرگان و تالاب بین المللی گمیشان، زمینه های مناسبی را برای تقویت و توسعه ی گردشگری و تکیه بر کارکرد توریسم به عنوان مکمل حیات اقتصادی بندر ترکمن فراهم می سازند. این امر می تواند به موازات فعالیت های شیلاتی این بندر صورت گیرد، بویژه آن که فعالیت های بندری و تجاری این شهر در حال رکود است. سرمایه گذاری در امر گردشگری می تواند اقتصاد بیمار و کم رونق این شهر را سامان بخشد و برای بی کاران آن فرصت اشتغال در اموری مانند هتل داری، رستوران داری، جا به جایی و راهنمایی گردشگران و فروش صنایع دستی منطقه ایجاد نماید.

جزیره ی آشوراده که گاه با پایین رفتن سطح آب دریا به شبه جزیره میانکاله متصل شده، از حالت جزیره ای خارج می شود، یکی از نقاط خوش منظر و دیدنی در سواحل دریای خزر

است. نمای این جزیره به دلیل وجود انواع پوشش گیاهی (طبیعی و دست کاشت) از دور دست بویژه از سمت اسکله ی بندرترکمن بسیار زیبا و رؤیایی است.

در سال ۱۸۴۱ میلادی کنت وزیرمختار روس از شاه قاجار برای احداث پایگاه دریایی در این جزیره رخصت گرفت و بعد از آن همواره روس ها در آن جا حضور داشتند و از آن به عنوان یک پایگاه نظامی و صیادی استفاده می کردند. در سفرنامه ی استرآباد و مازندران (دوره قاجار) می خوانیم: «آشوراده خانه، سربازخانه، حکیم خانه، قراول خانه، کلیسا، انبار، دکان و قورخانه داشت و کلاً از چوب ونی و به ترتیب و قاعده خودشان ساخته شده اند و چهار صد نفر سرباز دارند که بزرگشان ایوان لیخوف دریا بیگی می باشد که روبه روی خانه اش چهار عراده توپ قرار داشت و اهل ترکمان هم زیاد می آیند و نفت و پیه و نمک و ماهی می آورند و منزل خدرخان ترکمن هم در آشوراده می باشد و دو آلاچیق دارد» (گلزاری، ۱۳۵۵، ۳۷).

طرح جامع سامان دهی آشوراده در سال ۱۳۷۷ با صرف مبلغ ۱۵ میلیون ریال به بنیاد مسکن واکذار گردید (سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان گلستان، ۱۳۸۰، ۹۳). قرار است یک مؤسسه ی خصوصی به نام سازمان مناطق گردشگری این شبه جزیره را به یک منطقه ی منحصر به فرد گردشگری با هدف جذب ۷۰۰۰ گردشگر در روز تبدیل نماید (نشریه صحرا، ۱۳۸۳). در این راستا، ۳۸۰ هکتار از زمین های آن ازسوی سازمان همیاری شهرداری های استان به مبلغ ۲۵۰ میلیون تومان به سازمان فوق فروخته شده است (پایگاه اطلاع رسانی استانداری گلستان، ۱۳۸۴). با این حال، تاکنون هیچ گونه حرکت اصولی و برنامه ریزی شده در جهت فعال نمودن و جذب گردشگر برای این جزیره ی زیبا و مستعد صورت نگرفته است.

اسکله ی بندرترکمن نیز با دارا بودن قایق های تفریحی، تنها عامل جذب گردشگران است. در بین ترکمن ها، آمدن عروس و داماد در اولین روز ازدواج خود به اسکله و گشتن با قایق های موتوری در اطراف این جزیره، به یکی از آداب عروسی ترکمن های امروزی، بویژه ساکنان شهرستان ترکمن تبدیل شده است. ورود ده ها وسیله ی نقلیه ی پر از مهمانان عروس و داماد که آنان را همراهی می کنند، به اسکله جنب وجوش خاصی می بخشد. لازم است این

موارد در برنامه ریزی ها در نظر گرفته شوند تا ضمن ایجاد محیطی سالم برای تفریحات خانوادگی، زمینه ی لازم برای اشتغال جوانان از قبیل عرضه ی صنایع دستی و کالاهای دیگر، رونق کار صاحبان قایق ها و ... فراهم گردد.

علاوه بر آشوراده واسکله، مراکز و مناطق گردشگری بندر ترکمن در ارتباط با سواحل عبارتند از:

- بقایای دیوار تاریخی قزل آلان که ساخت آن به دوره ی ساسانیان برمی گردد. طول این دیوار دفاعی که از سواحل دریا در شمال گمیشان آغاز می شود و به سمت شرق تا کوه های شمال شرقی گنبد کاووس (گوگجه داغ) امتداد دارد، حدود ۱۵۵ کیلو متر است. بازسازی این دیوار به کمک اسناد تاریخی و جمع آوری آجرهای بزرگ (۴۰×۴۰ سانتیمتری) آن در این محل، می تواند گردشگران و محققان را به سوی این منطقه جلب نماید.

- تالاب گمیشان یکی از تالاب های بین المللی است و در شمال گمیشان از پیش روی آب دریای خزر و سرریز آب رودخانه ی اترک از طریق کانال ارتباطی با تالاب آلا گل تشکیل شده است. مساحت آن حدود ۱۰۰۰۰ هکتار (به طول تقریبی ۴۰ و عرض ۲/۵ کیلومتر) و عمق آن حدود ۸۰ سانتی متر است (قائمی ۱۳۷۱). این تالاب با وجود پرندگان مهاجر و ماهیان متعدد در صورت سامان دهی می تواند پذیرای شمار زیادی از گردشگران به شرط رعایت ضوابط و مقررات زیست محیطی و شکاربانی باشد.

### نتیجه گیری

بنابر آن چه گذشت، می توان گفت که شهرهای ساحلی می توانند از کارکردهای زیادی برخوردار باشند که مهمترین آنها فعالیت های شیلاتی، تجارت دریایی و گردشگری است و بندر ترکمن تنها در یکی از این سه کارکرد ساحلی یعنی فعالیت های شیلاتی به عنوان مرکز شیلات ناحیه ی ۴ شمال کشور نسبتاً موفق عمل نموده و حدود ۴۳ درصد خاویار استحصالی کشور را تأمین می نماید و در صید ماهیان استخوانی نیز ۱۷ درصد از کل صید در دریای خزر را به خود اختصاص داده است، ولی در بعد کارکرد بندری (تجارت دریایی) علی رغم نقش تحسین برانگیز آن در دوره های قبل از جنگ دوم جهانی، در طول این جنگ و سال های

دهه ی ۳۰ امروزه به حالت رکود درآمده و هیچ گونه فعالیت بندری ندارد. از نظر عملکرد گردشگری نیز با وجود زمینه ها و توان های مناسب و بالقوه ی گردشگری، به دلیل عدم برنامه ریزی و سرمایه گذاری های لازم، تاکنون نتوانسته است به عنوان یک مکان گردشگری از سواحل خود بهره ی اقتصادی ببرد. بنابراین، فرض اول تحقیق حاضر که بر وجود توان های بالای محیطی شهرهای ساحلی تأکید دارد و فرض دوم آن که می گوید بندر ترکمن تاکنون نتوانسته از توان های محیطی ساحلی خود بهره ببرد، کاملاً مورد تأیید قرار می گیرد. لازم است به منظور افزایش توان اقتصادی این شهر و منطقه ی پیرامون آن و کاهش میزان بی کاری و تقویت توان مبادلات تجارت دریایی و گردشگری استان گلستان، به این شهر و توان های بالای محیطی آن، بویژه در ارتباط با تجارت دریایی و گردشگری ساحلی آن توجه خاصی صورت گیرد.

#### پیشنهادات

- پی گیری و تلاش گسترده ی مسوولان استان، نمایندگان منطقه در مجلس و فرمانداری شهرستانهای ترکمن و بندرگز، در جهت فعالیت مجدد کشتیرانی در بنادر استان (بندرگز و ترکمن) و به راه اندازی تجارت با کشورهای ساحلی دریای خزر لازم است تا از این طریق، استان ساحل نشین گلستان دارای بندری فعال و شایسته باشد؛
- دعوت از سرمایه گذاران داخلی و خارجی به منظور سرمایه گذاری در امور کشتیرانی و تجاری این مناطق با اعمال برخی سیاست های تشویقی، ضرورت دارد؛
- ایجاد و گسترش بازارچه ی دائمی در اسکله و آشوراده بویژه غرفه های صنایع دستی منطقه به منظور ایجاد اشتغال و کمک به اقتصاد منطقه، بایسته به نظر می رسد؛
- اجرای هرچه سریع تر طرح جامع سامان دهی آشوراده به عنوان مهم ترین مرکز توریستی منطقه، از طریق ایجاد یک دهکده ی توریستی - تفریحی در این جزیره، ضروری است؛
- باید سهمی از درآمد سالانه ی شیلات ناحیه ی ۴ برای توسعه و عمران جزیره آشوراده اختصاص یابد؛



- ایجاد صنایع وابسته به شیلات از جمله کارخانه کنسرو ماهی، ساخت تجهیزات صیادی و غیره، ضروری است؛
- باید صیادان آزاد در تعاونی ها، صید کیلکا را سامان دهند؛
- سامان دهی محوطه ی اسکله ی بندر ترکمن به منظور استفاده مسافران از امکانات ساحلی، ایجاد کانون های سرگرمی و تفریحات سالم در مناطق مساعد ساحلی با تشویق سرمایه گذاران محلی، لازم است؛
- مرمت و بازسازی آثار تاریخی موجود در مناطق ساحلی از جمله قلعه ی روس ها، دیوار دفاعی قزل آلان در شمال گمیشان، ضروری است؛
- می توان از اتوبوس های دریایی و شناورهای تفریحی بزرگتر به منظور افزایش توان سیاحت گردشگران در روی دریا و جلوگیری از خطرات گردش با قایق های موتوری، استفاده کرد؛
- برگزاری مسابقات ورزشی آبی از قبیل قایق رانی و ایجاد زمینه ی مناسب برای تفریحات دیگر، از جمله غواصی در فصول گرم سال می تواند مفید باشد.

## منابع

۱. بردی آنامرادنژاد، ر. (۱۳۸۳). «تحلیل وساماندهی ساختار فضایی و کالبدی بندر ترکمن». پایان نامه ی دوره ی دکتری، گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه اصفهان. استادان راهنما: آقایان دکتر سیروس شفق و دکتر اصغر ضرابی.
۲. استانداری گلستان. (۱۳۸۴). «سایت اینترنتی پایگاه اطلاع رسانی استانداری گلستان». ۲۸ مهرماه. ([www.golestanstate.ir](http://www.golestanstate.ir)).
۳. اصلان پرویز، ح. (۱۳۷۵). «طلای سیاه منطقه آستراخان». ماهنامه ی آبیان، سال هفتم، شماره ی ۹.
۴. ایری، ح. (۱۳۸۱). «اسکله بندر ترکمن، دورنمای طرح توسعه ی بندر چند منظوره بندر ترکمن». فصلنامه ی فراغی، شماره ی ۷. گرگان: انتشارات موسسه فرهنگی فراغی.
۵. بنیاد دایره المعارف اسلامی (۱۳۷۷). دانشنامه ی جهان اسلام، جلد چهارم، چاپ اول، تهران: مؤلف.
۶. پاشازانوسی، ع. (۱۳۷۴). «نیم نگاه تاریخی و اجتماعی به مناطق و شبه جزایر صیادی در حاشیه جنوب شرقی دریای خزر». مجله ی آبیان، شماره ی ۵ و ۶، مرداد و شهریور.
۷. دبیرخانه ریاضی (۱۳۸۱). آشنائی با شهرستان ترکمن، چاپ اول، بندر ترکمن: انتشارات اداره آموزش و پرورش شهرستان بندر ترکمن.
۸. روابط عمومی شرکت سهامی شیلات ایران (۱۳۷۱). «شیلات ایران در یک نگاه». مجله ی آبیان، شماره ی ۱۷ و ۱۸ فروردین و اردیبهشت. تهران: شرکت سهامی شیلات ایران.
۹. روزنامه اطلاعات (۱۳۰۸)، شماره ی ۸۱۰ - ۲۳ تیرماه.
۱۰. زرشکن عابدل. (۱۳۸۴). «توسعه سواحل خزر و جستجوی راه حل های سیاسی و قانونی». مجموعه ی مقالات اولین همایش نقش صنعت گردشگری در توسعه مازندران، بابلسر: دانشگاه مازندران، انتشارات رسانش.

۱۱. سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان گلستان (۱۳۸۰)، اولویت بندی سرزمین برای کاربری های آبی در سواحل جنوب شرقی دریای خزر (شهرستان های بندرگز، بندر ترکمن و کردکوی) جلد اول.
۱۲. سقانی، م. (۱۳۸۱)، «شهرهای ساحلی و گردشگری دریائی»، مجله ی شهرداری ها، شماره ی ۳۸، تیرماه، تهران: سازمان شهرداریهای کشور.
۱۳. صدر نبوی، ر. (۱۳۶۹)، «وضع راهها و خطوط ارتباطی ایران در جنگ دوم جهانی»، فصلنامه ی تحقیقات جغرافیایی، شماره ی ۱۷، مشهد: موسسه فرهنگی آستان قدس رضوی.
۱۴. عظیمی، م. (۱۳۷۳)، «ماهی خاویار، طلای سیاه دریای خزر»، مجله ی بندر و دریا، شماره های ۵۱ و ۵۲، بهمن و اسفند، تهران: روابط عمومی و بین الملل بندر و کشتیرانی.
۱۵. فقیهی، م. (۱۳۷۲)، «تاریخ دریانوردی در دریای مازندران»، مجله ی بندر و دریا، شماره ی ۴۰، اردیبهشت ماه، تهران: روابط عمومی و بین الملل بندر و کشتیرانی.
۱۶. قائمی، ر. (۱۳۷۱)، «ارزش و اهمیت تالاب گمیشان به عنوان زیستگاه پرندگان مهاجر»، به نقل از مجله ی آبزیان، شماره های ۲۶ و ۲۷، دی و بهمن.
۱۷. گلزاری، م. (۱۳۵۵)، سفرنامه استرآباد و مازندران، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
۱۸. مجله ی ماهیگیران (۱۳۸۰)، شماره ی ۴۴، آذر و دیماه.
۱۹. مجله ی ماهیگیران (۱۳۸۱)، شماره ی ۴۵، فروردین و اردیبهشت.
۲۰. ماهنامه ی بندر و دریا (۱۳۸۰)، شماره ۸۱، اردیبهشت و خرداد.
۲۱. نشریه ی صحرا (۱۳۸۳)، شماره ی ۱۰۳-۲۷، تیرماه، استان گلستان.

