



وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی



میز گردشگری جاده ابریشم

The Silk Road Tourism Desk

تحریک تقاضا، توسعه بازاریابی خارجی و

جذب گردشگران ورودی به جمهوری اسلامی ایران از کشورهای جاده ابریشم

معاونت گردشگری

دفتر بازاریابی و توسعه گردشگری خارجی

حمید اقبالی

کارشناس دفتر بازاریابی و توسعه گردشگری خارجی

بهمن ۱۴۰۰



فهرست مطالب

۴	پیش گفتار
۴	مقدمه
۵	چشم انداز
۶	گردشگری فرهنگی
۶	ویژگی های گردشگری فرهنگی
۶	اهمیت گردشگری فرهنگی ایران برای گردشگران خارجی
۷	انواع گردشگری فرهنگی
۷	جاده ابریشم (The Silk Road)
۸	جغرافیای تاریخی شهرهای جاده ابریشم در کشور ایران
۸	گردشگری با محوریت جاده ابریشم
۹	پیشینه شکل گیری جاده ابریشم و مسیرهای فرعی آن
۱۱	راه ابریشم دریایی (راه ادویه)
۱۲	پیشینه راه ابریشم دریایی
۱۳	تبدیل ایران به قطب اقتصادی منطقه از طریق احیای جاده ابریشم
۱۴	ابتکار نوین کشور چین در حوزه جاده ابریشم
۱۶	مسیرهای پیشنهادی جدید کشور چین
۲۲	نقاط ضعف، محدودیت های ایران در برنامه های گردشگری جاده ابریشم
۲۳	اهمیت احیای ژئوپلیتیک گردشگری جاده ابریشم
۲۴	مهمترین انگیزه سفر گردشگران خارجی به کشورهای جاده ابریشم
۲۴	محصول گردشگری ایران برای جاده ابریشم
۲۴	برنامه های اصلی معاونت گردشگری برای احیای گردشگری جاده ابریشم
۲۵	ظرفیت های فرهنگی و تاریخی ایران در جهان
۲۷	فهرست میراث جهانی ایران در یونسکو
۲۸	نقشه سایت های میراث جهانی یونسکو در جاده ابریشم

۲۹	فهرست میراث فرهنگی ناملموس ایران
۳۰	وضعیت میراث ناملموس ایران در جهان
۳۲	مشارکت سازمان ها، نهاد های بین المللی و کشورها در حوزه جاده ابریشم
۳۳	برنامه سازمان جهانی جهانگردی برای توسعه مسیر جاده ابریشم
۳۴	ورود سازمان یونسکو به حوزه گردشگری جاده ابریشم
۳۶	پیش بینی اقدامات وزارتخانه متبوع و سایر دستگاه های همکار
۴۳	نتایج
۴۴	ضمائم

پیش‌گفتار

صنعت گردشگری دارای پیش‌زمینه‌ها و پیش‌فرضیه‌های متعددی است که یکی از این پیش‌فرض‌ها در حوزه گردشگری، نیاز فرهنگی و میل جوامع مختلف به مقوله گردشگری فرهنگی است. فرهنگ شاخصی است که می‌تواند کشورها را به سوی توسعه گردشگری سوق دهد. معرفی و شناساندن فرهنگ و تمدن یک کشور نقش بسزایی در بازاریابی به منظور جذب گردشگران سایر کشورها و ارائه خدمات به آنها را دارد. در حقیقت، در توسعه گردشگری نمی‌توان فرهنگ یک کشور را نادیده گرفت. امروزه، گردشگری فرهنگی بخش مهمی از تقاضای جهانی گردشگری را تشکیل می‌دهد، بطوریکه طبق آمارهای سازمان جهانی جهانگردی UNWTO، در حدود ۳۷ درصد از گردشگری بین‌المللی با انگیزه‌های فرهنگی انجام می‌گردد و این تقاضا در حال افزایش است.

مقدمه

گردشگری فرهنگی یک ابزار موثر برای توسعه اقتصادی کشورها می‌باشد، بطوریکه جذب گردشگران خارجی از جامعه میزبان به سمت جاذبه‌های تاریخی و میراثی مقصد موجب رشد اقتصادی می‌شود. در جریان گردشگری فرهنگی، جنبه‌های معنوی تاریخ و فرهنگ بومی مقصد به عنوان یک مولفه اصلی اهمیت اقتصادی نیز پیدا می‌کند. عناصر فرهنگی به عنوان هدف اصلی گردشگران در بازدیدهای گردشگری فرهنگی نظیر آداب و سنن محلی، سبک‌های معماری، موسیقی، زبان‌های محلی، ارزش‌های دینی و معنوی و آشنایی با ادیان دیگر، مناسک و مکان‌های مقدس مورد توجه قرار می‌گیرد. گردشگری فرهنگی تنها مصرف محصولات فرهنگی گذشته نیست، بلکه به فرهنگ و سبک زندگی امروزی نیز مرتبط است. در واقع، نخستین بخش گردشگری فرهنگی به گردشگری مرتبط با میراث تاریخی یک جامعه باز می‌گردد، محور این دیدگاه ابعاد تاریخی و فرهنگی آن جامعه است. اهداف شکل‌گیری گردشگری فرهنگی در یک منطقه به تدارک فرهنگی و ارائه جذابیت‌های موجود، پشتیبانی محلی و منطقه‌ای از گردشگری فرهنگی در مفهوم ساختار اجتماعی و سازمانی وابسته است. از این رو، شکل‌گیری این گونه گردشگری و همراه با آن افزایش آگاهی ساکنان محلی درباره مضرات و منافع گردشگری فرهنگی می‌تواند مفید واقع شود.

چشم انداز

در بررسی پیشینه جاده ابریشم همواره میان ایران، بیزانس و ترکان بر سر تجارت از طریق راه ابریشم رقابت وجود داشته است. امروزه نیز ظهور رقابت در سطوح جهانی و منطقه ای در میان کشورهای این حوزه در توسعه گردشگری در حال شکل گیری می باشد. کشورهای واقع در این مسیر از برندسازی گردشگری به عنوان یکی از ابزارهای مهم در رقابت و توسعه گردشگری خود استفاده می نمایند. ضرورت ارزیابی نقش بازاریابی و تبلیغات از طریق مولفه های مختلف برندسازی با هدف افزایش تمایل گردشگران و جذب آنها برای سفر به کشورمان موضوعی است که نیازمند سیاست گذاری و تبیین راهبردهای اجرایی آن می باشد. توسعه و ارتقای استراتژی های مقاصد و بازاریابی گردشگری در حال حاضر یکی از این سیاست ها در کشورهای مربوطه برای استفاده از ظرفیت های بالای گردشگری جاده ابریشم می باشد. مهمترین محصول گردشگری قابل ارائه کشورمان در این عرصه، گردشگری فرهنگی و زیرشاخه های مرتبط با آن می باشد که مستلزم برندسازی و هویت بخشی در راستای توسعه بازاریابی خارجی می باشد. براساس تحقیقات به عمل آمده مشخص گردیده سرعت فعالیت های گردشگری کشورهای همسایه و سایر کشورهای منطقه ای و فرامنطقه ای واقع در مسیر جاده ابریشم در حال افزایش بوده و عدم توجه کشورمان به این مقوله موجب عقب ماندگی از سایر کشورهای فعال در این حوزه خواهد شد. به همین منظور، با هدف تمرکز بیشتر و جهت دهی به کلیه فعالیت های گردشگری در این حوزه، 'میز گردشگری جاده ابریشم' در معاونت گردشگری تشکیل می گردد. لازم به ذکر است، این امر اثر مثبتی بر رویکردهای بازاریابی شبکه ای به منظور بهبود در جذب گردشگران خارجی از طریق ارائه بسته های سفر و گردشگری در چارچوب های مورد نظر را خواهد داشت. همچنین، نقش ابزارهای بازاریابی الکترونیک و مبادلات مالی از طریق رموز ارزشها نیز می تواند بر تسهیل فاکتورهای حیاتی موفقیت آمیز در فرآیندهای بازاریابی و جذب گردشگران کمک شایانی نماید.

گردشگری فرهنگی (Cultural Tourism)

طبق تعریف سازمان جهانی گردشگری ملل متحد UNWTO، گردشگری فرهنگی عبارت است از "حرکت افراد برای انگیزه‌های اساساً فرهنگی مانند توره‌های مطالعاتی، هنرهای نمایشی و توره‌های فرهنگی، سفر به جشنواره‌ها و سایر رویدادهای فرهنگی، بازدید از مکان‌ها و بناهای تاریخی، سفر برای مطالعه طبیعت، فولکلور یا هنر و زیارت." بنابراین، گردشگری فرهنگی، گردشگری ای است که در حوزه فرهنگ یک کشور یا منطقه فعالیت می‌نماید.

ویژگی‌های گردشگری فرهنگی

گردشگری فرهنگی به طور خاص بر شیوه زندگی مردم در مناطق جغرافیایی مختلف تأثیر می‌گذارد و بر تاریخ، هنر، معماری، ادیان و سایر عناصر فرهنگی مرتبط متمرکز است. گردشگری فرهنگی می‌تواند در توسعه منطقه‌ای نیز مؤثر باشد. گردشگری فرهنگی بر اساس نوع فرهنگی که برای صنعت گردشگری جاذبه ایجاد می‌کند به دو نوع سنتی و مدرن دسته‌بندی می‌شود. در دسته بندی دیگری، گردشگری فرهنگی را می‌توان به دو نوع گردشگری اماکن فرهنگی، تاریخی و گردشگری مردم شناسی تقسیم کرد. در گردشگری اماکن فرهنگی و تاریخی هدف بازدید موزه‌ها، سایت‌های باستان‌شناسی، آثار هنری، نمایشگاه‌ها و ... می‌باشند، اما در گردشگری مردم شناسی، آشنایی با شیوه زندگی مردم، آداب و رسوم، فرهنگ و اخلاقیات آنها هدف گردشگران است. گردشگران این حوزه با سفر به کشورهای غنی از آثار و ریشه‌های فرهنگی به دنبال کشف هویت فرهنگی آن کشور هستند. کشورهای غنی از فرهنگ‌های باستانی و آثار تاریخی دارای اهمیت فرهنگی بیشتری در جهان هستند. در ایران تنوع فرهنگی متفاوتی در چارچوب مرزهای کشور وجود دارد. بطور کلی، در هر منطقه‌ای از ایران می‌توان شیوه زندگی، آیین‌ها، رسوم، باورها، عادات و اخلاقیات متفاوتی را در میان مردم مشاهده نمود، اما اشتراکات کلی نیز در این میان وجود دارد که در پهنه کشور بین مردم یکسان بوده و به آن معتقد هستند.

اهمیت گردشگری فرهنگی ایران برای گردشگران خارجی

ایران یکی از کشورهای غنی در زمینه برخورداری از آثار و سایت‌های تاریخی و فرهنگ و رسوم متنوع در میان مردم جهان می‌باشد و این امر موجب ایجاد جذابیت‌های فراوانی برای گردشگران خارجی در دنیا شده است. جاذبه‌های گردشگری نظیر پیشینه تاریخی و تنوع فرهنگی در حوزه هنرهای سنتی و صنایع دستی، آثار و سایت‌های تاریخی و معماری منحصر به فرد، ایران را به یک مقصد منحصر بفرد در حوزه گردشگری فرهنگی تبدیل نموده است. بنابراین، با توجه به فرصت‌ها و ظرفیت‌های عظیمی که در این حوزه وجود دارد، نگاه ویژه و برنامه‌ریزی وزارتخانه متبوع به این بخش در راستای توسعه گردشگری خارجی حائز اهمیت است.

انواع گردشگری فرهنگی

- ۱- گردشگری میراثی (Heritage Tourism)
- ۲- گردشگری هنری (Art Tourism)
- ۳- گردشگری خلاق (Creative Tourism)
- ۴- گردشگری شهری (Urban Tourism)
- ۵- گردشگری روستایی (Rural Tourism)
- ۶- گردشگری بومی، قومی یا عشایری (Nomadic Tourism)
- ۷- گردشگری فرهنگی عامه پسند (Folklore) یا معاصر (Contemporary)
- ۸- گردشگری مذهبی (Religious Tourism)

جاده ابریشم (The Silk Road)

ماهیت اصلی بوجود آمدن جاده ابریشم و نقش مهم آن در توسعه اقتصادی و تجاری کشورهای واقع در مسیر این جاده در گذشته برکسی پوشیده نیست و اشتراکات تاریخی و فرهنگی با سایر ملت ها در این مسیر موید این امر است. تجار و معامله گران اصلی در دوران باستان، چینی ها، اعراب، ترکمن ها، هندی ها، ایرانی ها، سومالی ها، یونانی ها، سوری ها، رومی ها، گرجی ها، ارمنی ها و بلخی ها بوده اند. این جاده، شبکه ای از مسیرهای زمینی و دریایی است که قدمت آن به ۲۰۰ سال پیش از میلاد مسیح می رسد. این جاده نه تنها کریدور تجارت امپراتوری های باستانی چین، هند، ایران و روم بوده، بلکه راهی برای گفتگو، تبادل هنر، ایده ها، تکنولوژی و معرفی ادیانی از جمله اسلام، مسیحیت، یهودیت، بودیسم، هندوئیسم و ... نیز بوده است. این جاده باستانی که از آسیای شرق و میانه به سمت اروپا گسترش یافته، می تواند همانند زنجیری پایگاه های فرهنگی موجود در کشورهای جاده ابریشم را به یکدیگر متصل نماید؛ به همین سبب، این جاده را می توانیم 'جاده فرهنگ' بنامیم. لذا، با توجه به ظرفیت های غنی کشورمان در حوزه گردشگری فرهنگی باید از فرصت های موجود در حوزه جاده ابریشم در راستای توسعه گردشگری استفاده نماییم. برای نیل به این هدف، تهیه استراتژی های مقاصد گردشگری و بازاریابی برای جاذبه های گردشگری موجود در کریدور جاده ابریشم کشور از اهمیت زیادی برخوردار است. بنابراین، شناسایی و برنامه ریزی برای معرفی این سایت ها و مراکز گردشگری یکی از چالش های پیش رو می باشد.

گردشگری با محوریت جاده ابریشم

نقش و جایگاه جاده ابریشم به عنوان ریسمان فرهنگی جوامع گوناگون و نیز معرفی قابلیت های تاریخی - فرهنگی و جغرافیایی آن در احیای این مسیر موثر بوده است. بنابراین، یکی از فرصت های مغتنم در حوزه گردشگری فرهنگی برای کشورمان، عزم کشورهای آسیایی و اروپایی برای احیای این جاده می باشد، بطوریکه ظرفیت های عظیمی را برای توسعه فعالیت های گردشگری ایران در کریدور جاده ابریشم به همراه خواهد داشت. باید در نظر داشت، با توجه به اشتراکات فرهنگی، رقابت کشورهای آسیای میانه و کشورهای همجوار ایران در حوزه گردشگری یکی از مهمترین و اصلی ترین موضوعاتی است که نیازمند توجه ویژه دستگاه های مرتبط و مسئولان کشور می باشد. جاده ابریشم شاهرگ اقتصادی دیروز و پل گردشگری امروز می باشد، نقش و جایگاه ایران در این مسیر از منظر تاریخی، فرهنگی و جغرافیایی بسیار استراتژیک است.

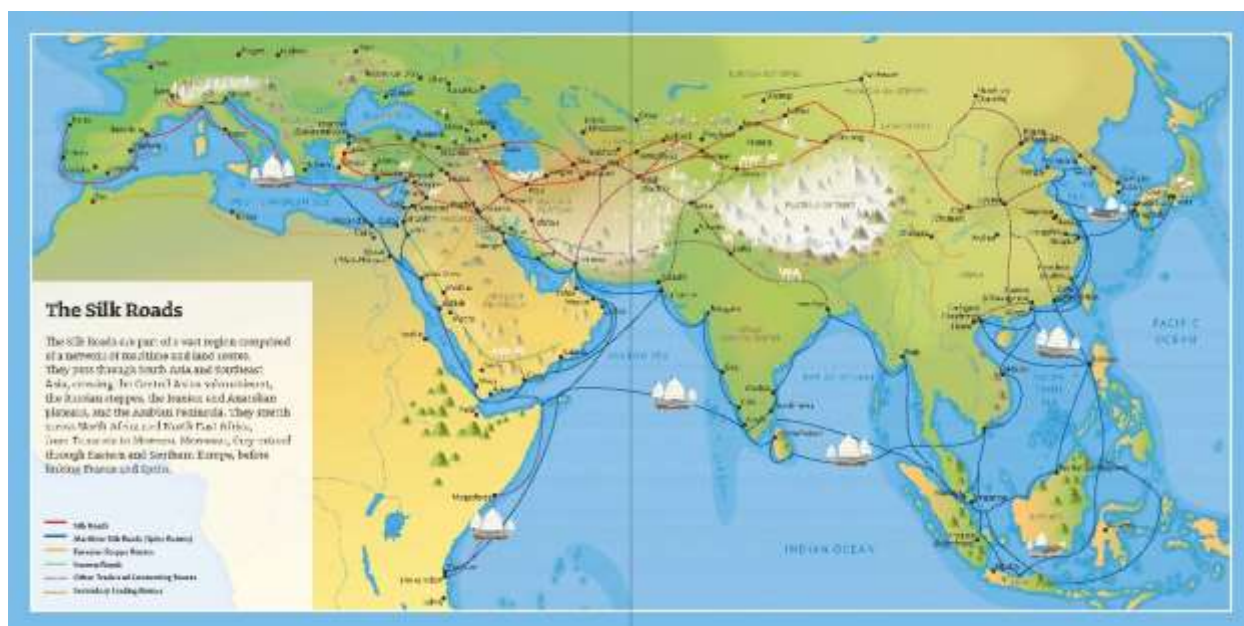
پیشینه شکل گیری جاده ابریشم و مسیرهای فرعی آن



جاده ابریشم پیش از روزگار هخامنشیان نیز وجود داشته، بطوریکه شهر شوش را به سارد، در غرب آناتولی وصل می کرد. روابط بازرگانی ایران و هند موجب شد تا راه دیگری از بلخ تا راولپنندی در شبه قاره ی هند احداث شود. وجود این راه بزرگ، موجب ساخت راه های کوچک

دیگری هم شد. شمار جاده های فرعی ایران بسیار زیاد بود. این راه های فرعی در مجموعه ای بزرگی به راه های اصلی وصل می شدند. با شکل گیری و برقراری ارتباط میان ایران و چین در زمان اشکانیان، راه کاروانی بزرگی از شرق به سوی غرب کشیده شد. این راه از چان-آن در شرق چین شروع می شد و در گائو-چان به دو شاخه تقسیم می شد: یک شاخه از دامنه های کوه های پامیر به سمت جنوب می رفت و شاخه ی دیگر آن که شاخه ی شمالی بود، به آسیای میانه می رسید. کاروان ها در ایستگاه های آسیای مرکزی استراحت می کردند. یکی از این توقفگاه ها شهر پایکند (بیکنند)، در نزدیکی بخارا بود.

از پایکند راه ادامه می‌یافت تا به خراسان و از آنجا به ری و همدان و سپس به نصیبین (Nusaybin) در جنوب شرق ترکیه کنونی می‌رسید و از آنجا به سوریه و سپس به قسطنطنیه (استانبول) منتهی می‌شد. از دریای چین تا مرز ایران، حدوداً ۱۵۰ روز و از آنجا تا مرز روم شرقی در شهر باستانی نصیبین ۸۰ روز راه بود. از سده‌ی یکم قبل از میلاد، رفت و آمد کاروان‌ها از راه لولان، در شمال غرب چین بود؛ کاروانیان از لوپ نور می‌گذشتند، ولی از سده دوم میلادی راه جدیدی از شمال تورفان گشوده شد که تا مدت‌های طولانی راه اصلی بود. کاروان‌ها با عبور از حوضه‌ی رود تاریم و شهرهای عمده‌ی سغد (Sogdia) به مرز ایران می‌رسیدند. هرگاه کاروان‌ها نمی‌خواستند از ایران بگذرند مجبور بودند از شمال دریای خزر بگذرند و خود را به کوه‌های قفقاز رسانده و از آنجا به سواحل دریای سیاه بروند و از طریق ترابزون رهسپار استانبول شوند. البته این راه بسیار خطرناک بود و تا قرن نهم میلادی عبور از این مسیر تقریباً ناممکن بود. راه شمالی از صد دروازه (نزدیک دامغان) می‌گذشت و راه جنوبی از مرو، سمرقند و گنداره به هند می‌رسید. این دو راه شمالی و جنوبی در همدان به یکدیگر می‌پیوستند. از همدان راهی به سوی شمال (ارمنستان) کشیده شده بود که تا کرانه‌ی رود ارس امتداد داشت. راه سلوکیه به نصیبین از همه کوتاه‌تر بود. کالاهایی که از شرق چین از راه خشکی می‌آمد در نهایت به یکی از این دو مقصد؛ یعنی ارمنستان یا نصیبین می‌رسید و از این دو مرکز، به روم شرقی فرستاده می‌شد. از قرن دوم قبل از میلاد، ایران حلقه‌ی اصلی جاده‌ی ابریشم بود؛ بدین معنا که شرق و غرب (مشخصاً چین و روم) تنها به واسطه‌ی ایران با هم ارتباط داشتند و ایران سعی داشت این انحصار را حفظ کند. ایرانیان این دو مشتری بزرگ خود را از هم جدا نگاه می‌داشتند تا از بهای واقعی اجناس یکدیگر آگاه نشوند و قیمت‌ها را بالا می‌بردند. اگر از زاویه‌ی جاده‌ی ابریشم به تاریخ ایران بنگریم، علت جنگ‌های پردامنه و طولانی ایران و روم بیشتر روشن می‌شود.



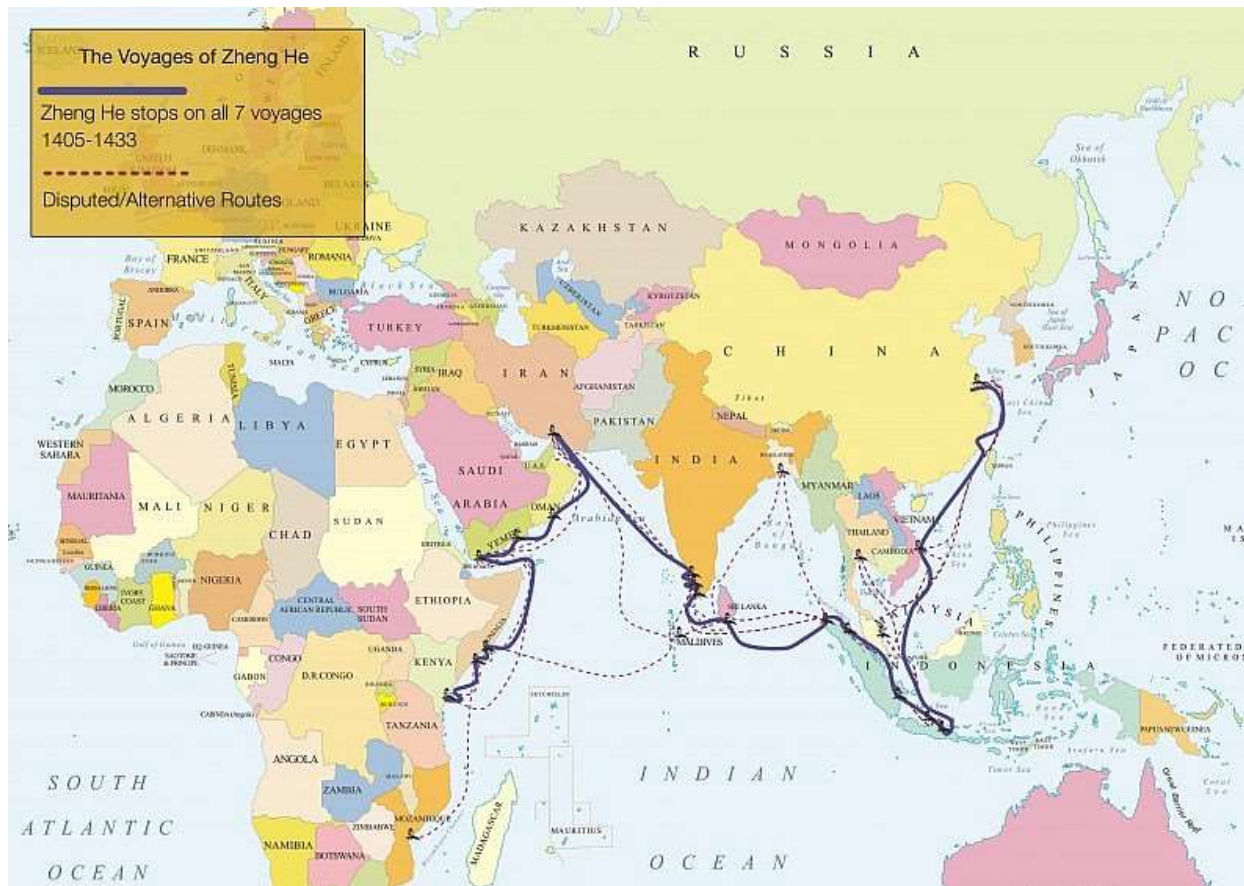
راه ابریشم دریایی (راه ادویه)

راه جدید ابریشم بر دو مسیر اصلی مفروض است:

۱- مسیر زمینی

۲- مسیر دریایی

مسیر دریایی جاده ابریشم، از چین شروع و به کشورهای آسیای جنوبی، اقیانوس هند و شرق آفریقا امتداد می یابد و در ادامه از طریق دریای سرخ و عبور از کانال سوئز به دریای مدیترانه می رسد.



پیشینه راه ابریشم دریایی

به گواه شواهد، مستندات و مدارک باستانشناسی سیر تاریخی راه ابریشم دریایی از زمان شکل گیری تمدن های کهن ایرانیان وجود داشته و ایرانیان سهم بسیار مهمی در تعاملات و تجارت ابریشم و کالاها در این مسیر داشته‌اند و ناوگان ایرانی ها بین بنادر ایران، هند، چین و سایرکشورها رفت و آمد می کردند. به مرور زمان، جایگاه آنها در مناسبات بازرگانی میان شبه قاره هند، ایران و سرزمین های حوزه خلیج فارس در دوران های بعد از امپراطوری های عهد باستان ایران نظیر هخامنشیان، سلوکیان، اشکانیان و ساسانیان و تا ظهور اسلام ادامه یافت و به تدریج به عنوان یک راه بازرگانی مستمر و مداوم میان پهنه های جغرافیایی دریایی چندگانه فیما بین مشرق زمین با غرب و اروپا پیوند خورد. در آن ایام دو مسیر عمده تجاری وجود داشت، یکی جاده ابریشم که از چین و از طریق آسیای میانه و ایران به امپراطوری رم شرقی می رسید و دیگری از شبه قاره هند شروع و از طریق اقیانوس هند به خلیج فارس ادامه می یافت و در بین النهرین به جاده ابریشم زمینی می پیوست. عمده دریانوردی از هند به سمت خلیج فارس و ایران برای حمل و نقل ادویه و محصولات متنوع هندی صورت می گرفت. یکی از مهمترین این بندرها در خلیج فارس بندر سیراف بود. بندر تاریخی سیراف به عنوان سرآغاز راه ابریشم دریایی ایران شناخته می شود و در گذشته دارای جایگاه ویژه‌ای در زمینه تجارت دریایی بوده است، کاوش های باستان شناسی زیر آب نیز مبین این تعاملات و مناسبات می باشد. بندر تاریخی سیراف زمانی از بندرهای اصلی ایران و خاورمیانه و محل پهلوگیری کشتی های بزرگ بوده و بازرگانان سیرافی به دوردست های آسیا و آفریقا سفر دریایی می کردند. سیراف در گذشته پررونق ترین بندر کشور بود که روابط تجاری زیادی با روم و یونان در اروپا و ماداگاسکار در آفریقا و چین در شرق آسیا را در دوره های ساسانی و اسلامی داشت.



راه دریایی ابریشم یا ادویه در طول هزاران سال گذشته یکی از مهمترین محورهای ارتباطی دریایی شرق و غرب به شمار می رفت و نقش مهمی در توسعه رونق تجارت و ثروت کشورهای شرق و غرب داشت. اما این محور ارتباطی مهم در دوره رنسانس و شروع عصر اکتشافات دریایی و در نتیجه حضور کشورهای استعمارگر غربی در پهنه آب های اقیانوس هند، خلیج فارس به تدریج از اداره بازرگانان عمدتاً مسلمان شرقی یعنی ایرانیان و اعراب خارج شد و اروپاییان توانستند به دلیل برتری نظامی بر این راه تسلط پیدا کنند و تجارت و اقتصاد سرزمین های شرق را به نابودی و افول بکشانند. ساختارهای اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و مناسبات بین المللی این سرزمین ها نیز با تغییرات گسترده ای مواجه شد و بسیاری از این سرزمین ها به صورت مستعمرات کشورهای اروپایی درآمدند. با توجه به نقش و جایگاه شبه قاره هند در تجارت چین با غرب و گسترش تجارت از طریق راه دریایی ادویه میان شبه قاره هند، ایران و سرزمین های عربی و افزایش ثروت بازرگانان فعال مسلمان در این عرصه، موجب گردید تا به دلایل متعدد از سده پانزدهم میلادی به تدریج کشورهایی اروپایی اکتشافات جغرافیایی خود را در جهت دستیابی به ثروت های شرق و مقابله با جوامع مسلمانان و ترویج آیین مسیحیت آغاز نمایند. سودجویی غربی ها در مناسبات بازرگانی و اقتصادی بومی و سنتی این حوزه ها با استفاده از تجهیزات دریایی و کشتی های جنگی و جنگ افزارها توسعه یافت و بطور کامل بر راه های دریایی غلبه و با تأسیس بنادر و پایگاه های نظامی دریایی نوین کنترل این راه های آبی و تجارت را در اختیار خود گرفتند. به تدریج، تجارت و قدرت کشورهای شرقی دچار افول و ضعف مستمر گردید و در نهایت در معرض نابودی نسبی قرار گرفت و به صورت مستعمرات این کشورها از جمله انگلیس و پرتغال قرار گرفتند. البته نقش پرتغالی ها، هلندی و انگلیسی ها در حمل و نقل دریایی مزید بر علت گردید و این وضع تا زمان احداث جاده سیبری از سوی دولت روسیه که 'جاده چای' نامیده می شد ادامه یافت.

تبدیل ایران به قطب اقتصادی منطقه از طریق احیای جاده ابریشم

با توجه به اینکه روابط راهبردی و استراتژیک بین المللی و منطقه ای در دوران معاصر اهمیت و شکل جدیدتری پیدا نموده است، ضرورت برقراری همکاری های سودمند و متقابل در زمینه های مختلف از جمله توسعه روابط گردشگری موجب توسعه پایدار برای کشورمان در زمینه های مختلفی خواهد شد.

ارتقای سطح همکاری های استراتژیک، تقویت ارتباطات برای گسترش همکاری های علمی در زمینه های مختلف، توسعه زیرساخت ها و تعمیق مستمر روابط با کشورهای جاده ابریشم باید یکی از سیاست های مهم کشور باشد و در مورد پیگیری قرار گیرد. این ارتباطات باید منجر به سرمایه گذاری در زیربنای اقتصادی و تثبیت جایگاه ایران در این مسیر گردد. توجه ویژه به صنعت گردشگری به عنوان یکی از ظرفیت های این عرصه در ارزآوری، اشتغال و توسعه پایدار جوامع محلی و بومی اهمیت ویژه ای دارد. لذا، نقش ایران حقیقتاً به عنوان یک شاهرخ استراتژیک و گذرگاه مهم در فضای زمینی و دریایی جاده ابریشم نقشی حیاتی است و نباید از آن غافل شد. رقابتی ایران در منطقه در سال های اخیر از خلأ وجود کشورمان به دلیل تحریم های ظالمانه به پیشرفت هایی رسیده اند، لذا به نظر می رسد که موجب کنار گذاشته شدن ایران از بهره مندی منافع و ظرفیت های خود در این مسیر شوند.

ابتکار نوین کشور چین در حوزه جاده ابریشم

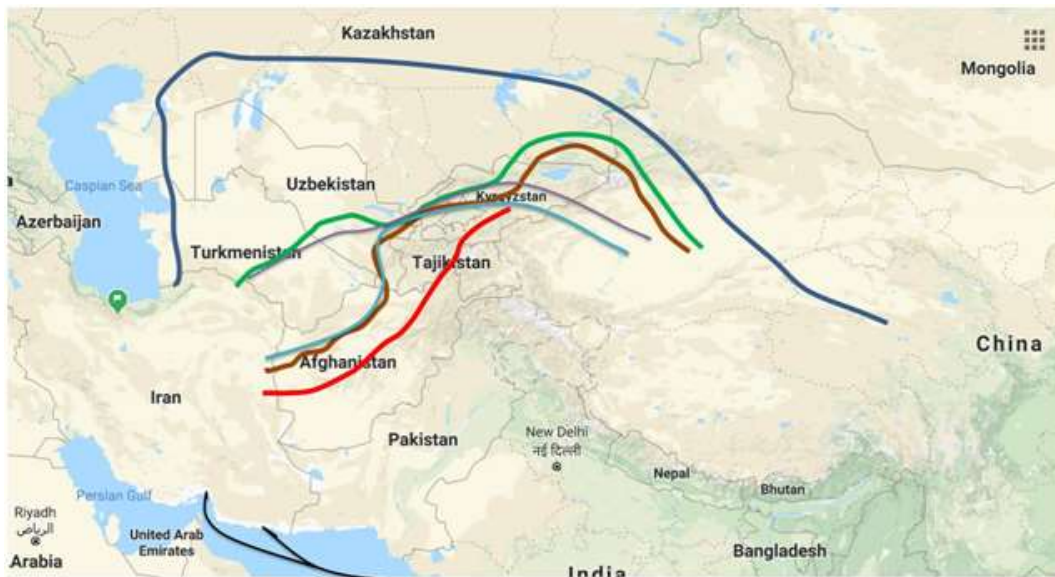
ابتکار 'یک کمربند یک جاده' کشور چین (The Belt and Road Initiative - BRI)، راهبردی در چارچوب توسعه از سوی آقای شی جین پینگ، رئیس جمهوری چین در سال ۲۰۱۳ با هدف اتصال سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا از طریق شبکه های زمینی و دریایی با هدف بهبود یکپارچگی منطقه ای، افزایش تجارت و تحریک رشد اقتصادی مطرح شد.



این طرح، سرمایه‌گذاری در زیربنای اقتصادی بیش از ۶۰ کشور جهان از طریق توسعه دو مسیر تجاری با عنوان کمربند اقتصادی راه ابریشم زمینی و دریایی است. موافقان این طرح، آن را مسیری برای توسعه زیرساخت‌ها بین کشورهای توسعه یافته و کشورهای در حال توسعه، کمک به رشد اقتصادی کشورها و رونق تجارت بین‌المللی ارزیابی می‌کنند؛ اما مخالفان، طرح کشور چین را طرحی استعماری دانسته و اجرای آن را موجب عدم توان بازپرداخت وام‌های دریافتی بسیاری از کشورهای هدف ارزیابی نموده و قراردادهای منعقد شده را شفاف نمی‌دانند. مخالفان می‌گویند، این طرح می‌تواند به همراه قدرت نظامی چین، به هژمونی این کشور در آسیای شرقی بینجامد و در نهایت با تفوق بر مسیرهای تجاری خشکی و آبی اوراسیا، چین را به سوی قدرت برتر در اقتصاد جهانی تبدیل نماید.

طرح سرمایه‌گذاری چهل میلیارد دلاری چین و ایجاد صندوق سرمایه‌گذاری راه ابریشم و نیز درخواست از سایر کشورها برای پیوستن به این صندوق حاکی از اهمیت احیای جاده ابریشم در دیدگاه چینی‌ها است. اهمیت این طرح تا آنجاست که پکن قصد دارد این پروژه را با طرح وسیع‌تری به نام منطقه آزاد تجاری آسیا-پاسیفیک متصل و مرتبط سازد. (Free Trade Area of the Asia-Pacific - FTAAP)

ایران از نظر چین، عنصر مرکزی کمربند اقتصادی جاده ابریشم است و موقعیت استراتژیک جغرافیایی ایران در برنامه چین جایگاه حیاتی می‌باشد. بر این اساس، ایران می‌تواند محل عبور دو جاده دریایی و زمینی ابریشم باشد.



مسیرهای پیشنهادی جدید کشور چین

ابتکار کمربند راه چین از طریق مسیرهای پیشنهادی زیر می تواند در مسیر شرق به غرب از چین به سمت اروپا امتداد یابد:

۱- اتصال بنادر چین از طریق دریا به بنادر جنوبی کشور به ویژه بندر چابهار در دریای عمان و در ادامه اتصال آن به اروپا، آسیای میانه و قفقاز

۲- مسیر ریلی چین- قزاقستان- ترکمنستان- ایران- ترکیه- اروپا

۳- مسیر چین- قزاقستان- قرقیزستان- ازبکستان- ترکمنستان- ایران- ترکیه- اروپا

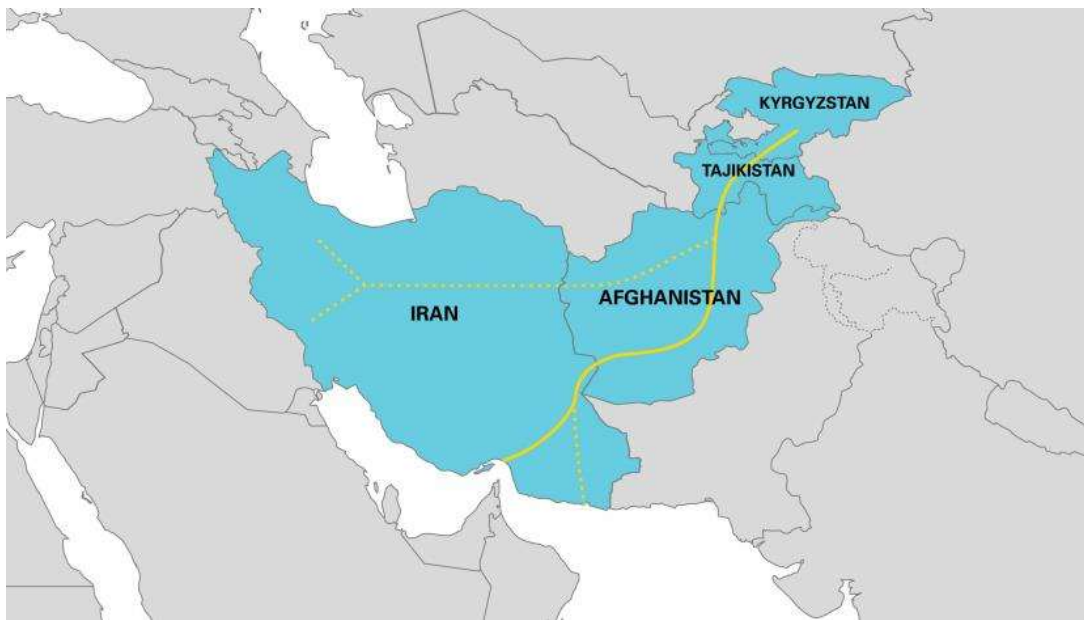
۴- مسیر چین- قرقیزستان- ازبکستان- ترکمنستان- ایران- ترکیه- اروپا

در ادامه می توان به این نکته اشاره داشت که در صورت سرمایه گذاری در پروژه های نیمه تمام و همچنین فراهم آوردن زیرساخت های ریلی و جاده ای مناسب در کشورهای حوزه آسیای مرکزی و افغانستان طرح ابتکار کمربند می تواند از مسیرهای دیگری مانند موارد ذیل گذشته و پس از عبور از خاک ایران به سمت اروپا امتداد یابد. این مسیرها عبارتند از:

۱- مسیر چین- قزاقستان- قرقیزستان- ازبکستان- افغانستان- ایران- ترکیه- اروپا

۲- مسیر چین- قرقیزستان- ازبکستان- افغانستان- ایران- ترکیه- اروپا

۳- مسیر چین- (قرقیزستان- تاجیکستان- افغانستان- ایران : کریدور KTAI) - ترکیه-اروپا





EURASIA | BANDARABBAS

Kyrgyzstan-Tajikistan-Afghanistan-Iran (KTAI) corridor opens for TIR

We use cookies on this site to enhance your user experience. By using this

چین به موقعیت ژئواستراتژیک ایران که در مرز دریای خزر و خلیج فارس علاقمند است و این موقعیت چین را قادر می‌سازد تا طرح یک کمر بند یک جاده را محقق سازد. در نتیجه، سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل با هدف تبدیل ایران به تقاطع کریدورهای بین‌المللی یکی از ضرورت‌های این مقطع از تاریخ کشورمان است. اقدام مهمی که علاوه بر تقویت مزیت‌های ترانزیتی این سرزمین و به تبع آن ایجاد وابستگی میان کشورهای منطقه و جهان به ایران، ایجاد اشتغال در میان نیروهای انسانی داخلی، ترویج فرهنگ ایرانی و نمایش امنیت کشور به جهانیان، درآمد بسیار زیادی را نیز وارد کشور خواهد کرد.

کشور چین بودجه عظیمی را برای توسعه راه ابریشم در نظر گرفته است، این مسیر از راه‌های مختلفی عبور می‌کند اما باید توجه کنیم که راه ابریشم فقط یک راه نیست، وقتی مسیری از یک سری از کشورها عبور می‌کند دنباله هم دارد، یعنی وقتی سرمایه‌گذاری کشور چین بابت توسعه راه ابریشم در کشوری انجام می‌شود، این سرمایه‌گذاری فقط مشمول احداث راه‌آهن نخواهد بود و در کنار آن احداث نیروگاه، احداث پالایشگاه و غیره نیز صورت می‌گیرد، در واقع سرمایه‌گذاری گسترده‌ای تحت عنوان راه ابریشم انجام می‌شود تا به اروپا برسد.

اگر بررسی‌های دقیقی در سرمایه‌گذاری چین در این هدف انجام دهیم به نکات قابل تأملی می‌رسیم. به عنوان مثال چین بابت تکمیل یک کمر بند-یک راه در کشور پاکستان ۶۰ میلیارد دلار سرمایه هزینه کرده است و این پول در آن کشور هزینه شده است.

بندر چابهار از ابتدا برای کشور چین جذابیت داشت و قرار بود در مبادلات اقتصادی، کشور چین از ایران عبور کند. تجارت چین به اروپا بیشتر از طریق دریا است. برای تجارت دریایی باید کشتی‌های چین از اقیانوس آرام از تنگه‌ای عبور کنند به نام «تنگه مالاکا» اما این تنگه که کل تجارت چین از آنجا انجام می‌شود تحت سیطره آمریکا و متحدان آمریکاست و آمریکا اگر بخواهد آن تنگه را ببندد چین واقعاً در تنگنا قرار می‌گیرد و در صورت مواجهه احتمالی با آمریکا آن تنگه عاملی برای توقف تجارت جهانی چین می‌شود. بر همین اساس، این برنامه و با چشم‌انداز بهبود روابط تجاری در منطقه، از طریق توسعه سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی دو مسیر زمینی (کمربند اقتصادی راه ابریشم و مسیر دریایی راه ابریشم دریایی در سه محور شمالی، مرکزی و جنوبی مفروض شده است. در بخش شمالی، چین از مسیر کشورهای آسیای مرکزی (قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، افغانستان، ترکمنستان و ازبکستان) به روسیه و اروپا متصل می‌شود. مسیر جنوبی از چین آغاز و به آسیای جنوب شرقی به اندونزی و ویتنام می‌رسد و از جنوب آسیا و کشورهای هند و پاکستان عبور می‌کند. در مسیر مرکزی از آسیای میانه و از کشورهای ایران و ترکیه عبور کرده و به دریای مدیترانه و اروپا ختم می‌شود. در مجموع ۶۵ کشور در مسیر این طرح قرار خواهند گرفت و اقدام به احداث جاده‌ها، بنادر و فرودگاه‌های جدید خواهند کرد. چنانچه این طرح اجرا شود، جایگاه چین در معادلات تجاری، اقتصادی ارتقا یافته و با تفوق بر مسیرهای تجاری خشکی و آبی اوراسیا به قدرت بی‌بدیل اقتصادی در دنیا تبدیل می‌شود.



پنج محور اصلی تقویت روابط چین با آسیای مرکزی، روسیه و اروپا عبارتند از:

- ۱- تقویت ارتباط سیاسی و امکان آغاز همکاری‌های مشترک اقتصادی
 - ۲- تقویت حمل و نقل جاده‌ای با توجه به ایجاد نوار حمل و نقل در محور اقیانوس آرام تا دریای بالتیک؛ آسیای مرکزی تا اقیانوس هند؛ و در نهایت تأسیس و گسترش تدریجی شبکه ترابری بین شرق و غرب و آسیای جنوبی
 - ۳- تسهیل و تقویت روابط تجاری با رفع موانع و انجام اقداماتی در راستای کاهش هزینه‌های تجاری و سرمایه‌گذاری
 - ۴- تقویت همکاری پولی- مالی به ویژه پرداخت ارزی، کاهش هزینه معاملات اقتصادی و افزایش رقابت‌های اقتصادی
 - ۵- تقویت روابط مردم با مردم
- یکی دیگر از اهداف چین دور زدن تنگه مالاکا است، یعنی بار خود را زمینی به آن طرف تنگه مالاکا بیاورد.

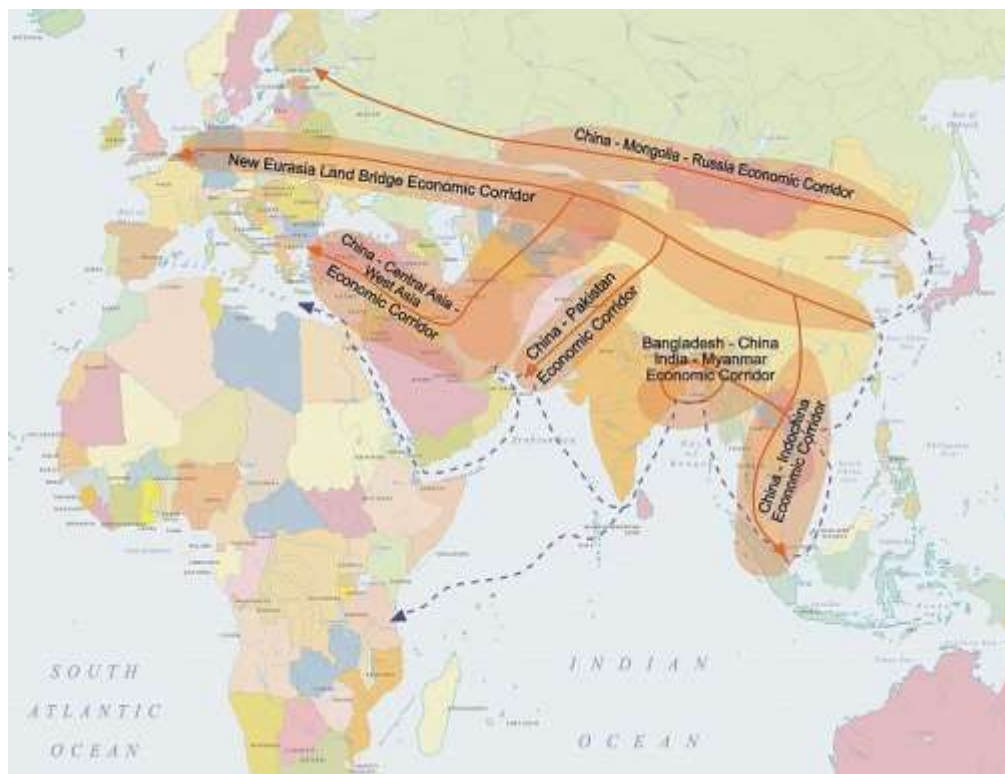


مقصد اصلی این مسیر می‌تواند بندر گوادر در پاکستان یا بندر چابهار در ایران باشد، چین می‌تواند از ایران عبور کند و یا اینکه می‌تواند از پاکستان، افغانستان، ترکمنستان و ازبکستان عبور نماید و راه‌های مختلف دیگر؛ اما هدف اصلی چین دور زدن تنگه مالاکا است وقتی توانست تنگه مالاکا را دور بزند، بقیه مسائل اولویت دوم چین خواهد بود.



اوایل قرار بود توسعه بندر چابهار در بخش تجهیزات و اپراتوری به کشور چین واگذار شود و کشور چین هم بخش اعظمی از یک کمربند-یک راه خود را در آن ناحیه جنوبی، طبق خواهرخواندگی بندر گوادر پاکستان و بندر چابهار در نظر گرفته بود. کشور پاکستان از این طرح چین بسیار استقبال می کند و سرمایه ها را هم تحویل می گیرد و امروز راه و پالایشگاه و تأسیسات دیگر در پاکستان در حال ساخت است و در آینده پیشرفت بیشتری خواهد داشت، طبق برنامه ریزی چین، قرار بر این بوده که بندر گوادر مرکز دریایی نظامی چین و بندر چابهار مرکز تجارت اقتصادی چین باشد، یعنی اصل مبادلات از چابهار انجام شود و توسط بندر گوادر هم از نظر نظامی پشتیبانی شود و این جایگاه بسیار مهمی برای ایران بود اما بندر چابهار دقیقاً به دست رقیب چین یعنی کشور هند سپرده می شود.

از سوی دیگر ایران به جای آنکه رابطه هند در بندر چابهار را به صورت هند - روسیه تعریف کند آن را هند - افغانستان تعریف نموده است، یعنی هند از طریق چابهار ما به افغانستان می‌رسد، تا از این طریق برخی اختلاف منافی که با پاکستان وجود دارد از طریق کشور هند کنترل شود. در حالیکه این سیاست چندان کلان نیست و سیاست کلان تر و دارای ارجحیت ارتباط با چین است. کشور چین به سمت بندر چابهار آمد و نتیجه نگرفت، بنابراین، قطعاً به سراغ مسیرهای دیگر می‌رود و کل مبادلات و راهبردهای خود را معطل نمی‌گذارد. اتفاقی که در ترانزیت چین با اروپا نیز رخ داده است در واقع ایران دور زده می‌شود، همچنین اتفاقی که در مورد ترکمنستان در حال رخ دادن است و مجدداً ایران دور زده می‌شود. در حال حاضر، شبکه ریلی ایران به کشور چین متصل است، بدین ترتیب که ریل ایران به ترکمنستان، ترکمنستان به ازبکستان، ازبکستان به قزاقستان و قزاقستان هم به چین متصل است.



نقاط ضعف، محدودیت های جمهوری اسلامی ایران در برنامه های گردشگری جاده ابریشم

متأسفانه، ایران با وجود اماکن گردشگری فراوان، به دلیل ضعف های موجود در زیرساخت های صنعت گردشگری و به رغم حضور و حمایت از پروژه جهانی جاده ابریشم، پیشرفت چندانی در گردشگری کشورهای جاده ابریشم نداشته است. ایران یکی از اصلی ترین گذرگاه ها و کریدورهای مهم برای اجرای طرح ها و پروژه های بزرگ اقتصادی بوده و هست. با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران، انتظار می رود کشورمان جایگاه مناسب تری در راهبرد ترازینتی منطقه ای و بین المللی داشته باشد. لذا، با توجه به اهمیت موقعیت ژئواستراتژیک ایران در مرز دریای خزر و خلیج فارس بسیار ضروری است تا گروه های کاری با دستگاه های همکار و نهادهای ذیربط برای توسعه ورود گردشگران کشورهای جاده ابریشم تشکیل گردد.

یکی از کریدورهای ترازینتی مهم ریلی که از کشور ما نیز می گذرد، کریدور چین-اروپا است، اما به تازگی کشور ترکیه تلاش کرده با احداث مسیر جدید ترازینتی ریلی بین استانبول تا شیان چین و طبیعتاً حذف ایران، صاحبان کالا را به سمت کریدور مد نظر خود سوق دهد. نخستین قطار باری ترکیه در تاریخ ۴ دسامبر ۲۰۲۰ و در آذر ۱۳۹۹ عازم چین شد، این قطار که حامل محصولات صادراتی ترکیه بود، در تاریخ مذکور از مقصد استانبول حرکت و با پیمودن ۸۶۹۳ کیلومتر و عبور از پنج کشور (ترکیه، گرجستان، جمهوری آذربایجان، قزاقستان و چین) پس از ۱۲ روز به استان شیان چین رسید.



برخی کارشناسان معتقد هستند، مسیر کریدور ترکیه-چین طولانی تر و پرهزینه تر از کریدور ایران است.

اهمیت احیای ژئوپلیتیک گردشگری جاده ابریشم

براساس نظرات کارشناسان و متخصصان گردشگری جهانی، جاده ابریشم قوی ترین برند گردشگری جهان است. گردشگری در حال حاضر چرخ اقتصاد بسیاری از کشورهای دنیا را به گردش درآورده و رتبه نخست صنعت بسیاری از کشورها را از آن خود کرده است. طرح احیای گردشگری جاده ابریشم می تواند انقلابی در صنعت گردشگری ایران بوجود آورد. طرح ویزای مشترک برای کشورهای در مسیر جاده ابریشم از سوی کشور چین پیشنهاد و تسهیل در انجام آن از سوی سازمان جهانی جهانگردی UNWTO با ارایه 'طرح آسمان باز'، بر تقویت ناوگان هوایی کشورهای حوزه جاده ابریشم و تسهیل در صدور ویزا برای گردشگران این کشورها تأکید شده است. با مکلف کردن تمامی دستگاه های دولتی برای همکاری به منظور اجرای این طرح در حوزه گردشگری می تواند به کشورمان در رقابت جدی با سایر کشورهای عضو کمک نماید. احیای جاده ابریشم، احیای ژئوپلیتیک گردشگری است. اتصال ابرکردور سواحل شرقی چین تا سواحل غربی اروپا، ایران را به عنوان عنصر مرکزی کمربند اقتصادی جاده ابریشم و به کانون جاذبه های فرهنگی- تاریخی تجاری- اقتصادی، دیپلماسی و گردشگری، در سطح منطقه ای و جهانی تبدیل می نماید. از دیرباز تاکنون، نقش ژئوپلیتیک ایران و گستردگی نفوذ فرهنگی آن، توانایی ایفای نقش مثبت و سازنده در توسعه ارتباطات و مناسبات فیما بین کشورهای آسیایی و اروپایی غیرقابل اغماض بوده است. امروزه فراگیر شدن گردشگری و میل فزاینده ملتها به گردشگری، ارزش های جغرافیایی گردشگری را بیشتر مورد توجه قرار می دهد. ژئوپلیتیک گردشگری رقابت قدرت ها را در جذب گردشگر در سطح منطقه ای و جهانی و در راستای سیاست گذاری های اقتصادی با هدف توسعه فضای سرزمینی و کسب منابع ملی و توسعه پایدار گردشگری تبیین می کند. بنابراین، شکل گیری مجدد منطقه ای جاده ابریشم متشکل از کشورهای حوزه ابریشم، همگرایی منطقه ای و فرامنطقه ای را می تواند در حوزه گردشگری افزایش می دهد. لذا، ژئوپلیتیک گردشگری با احیای جاده ابریشم در افزایش توان اقتصادی و قدرت ملی کشورمان تاثیرگذار و راهگشای توسعه اقتصادی کشور خواهد بود. از سوی دیگر، **محصور بودن کشورهای آسیای مرکزی** باعث شده که روابط اقتصادی و تجاری این کشورها با ایران از اهمیت بسیاری برای آنها برخوردار باشد. ایران به عنوان یکی از کشورهای مهم مسیر جاده ابریشم جدید، می تواند نقش مهم و کلیدی را در تسریع اجرایی شدن آن ایفا کند.

مهمترین انگیزه سفر گردشگران خارجی به کشورهای جاده ابریشم

پنج دلیل عمده که اغلب گردشگران جاده ابریشم علاقمند به تجربه آن هستند:

- ۱- آثار باستانی: ۷۲ درصد گردشگران علاقمند به بازدید از شهرهای باستانی واقع شده در این مسیر هستند،
- ۲- خرید محلی: ۷۰ درصد گردشگران علاقمندند که از بازارهای محلی خرید کنند،
- ۳- آیین و رسوم محلی: ۵۲ درصد گردشگران علاقمند به حضور در جشنواره‌ها و رویدادهای محلی هستند،
- ۴- موزه و هنر: ۵۰ درصد گردشگران علاقمند به بازدید از گالری‌ها و موزه‌ها هستند،
- ۵- آثار ثبت شده در فهرست یونسکو: ۶۵ درصد گردشگران علاقمند به بازدید از آثار ثبت شده توسط یونسکو هستند.

محصول گردشگری ایران برای جاده ابریشم

ایران یکی از کشورهای غنی در زمینه برخورداری از آثار و سایت‌های تاریخی و فرهنگ و رسوم متنوع در میان مردم جهان می‌باشد که جذابیت‌های فراوانی برای گردشگران خارجی بویژه گردشگران فرهنگی سراسر دنیا دارد. جاذبه‌های گردشگری نظیر پیشینه تاریخی و تنوع فرهنگی در حوزه هنرهای سنتی و صنایع دستی، آثار و سایت‌های تاریخی و معماری منحصر به فرد، کشورمان را به یک مقصد منحصر بفرد در حوزه گردشگری فرهنگی تبدیل نموده است. بنابراین، با توجه به فرصت‌ها و ظرفیت‌های عظیمی که در این حوزه وجود دارد، نگاه ویژه و برنامه ریزی وزارتخانه متبوع به این بخش در راستای توسعه گردشگری حائز اهمیت است.

برنامه‌های اصلی معاونت گردشگری برای احیای گردشگری جاده ابریشم

- ۱- بررسی تشکیل کارگروه اجرایی توسعه گردشگری جاده ابریشم،
- ۲- بررسی برندسازی گردشگری جاده ابریشم،
- ۳- بررسی و شناسایی جاذبه‌های گردشگری در مسیر جاده ابریشم،
- ۴- بررسی توسعه زیرساخت‌های گردشگری در مسیر جاده ابریشم،
- ۵- بررسی بازاریابی و تبلیغات گردشگری در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای و برگزاری تورهای آشناسازی برای حوزه‌های مختلف رسانه‌ای، اینفلوئنسرها و فعالین گردشگری و نشست‌های B2B کشورهای هدف،
- ۶- برگزاری جشنواره‌ها بین‌المللی موضوعی و خاص کشورهای جاده ابریشم نظیر خوراک و غذا و ...،
- ۷- برگزاری نمایشگاه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی راه ابریشم خاکی و دریایی کارگاه‌های آموزشی و حضور در نمایشگاه‌های خارجی کشورهای حوزه جاده ابریشم.

ظرفیت های فرهنگی و تاریخی ایران در جهان

براساس آمار و اطلاعات مرکز میراث جهانی یونسکو، مهمترین کشورهای قاره آسیا و اروپا با رتبه ثبت سایت های میراثی، طبیعی و ترکیبی (میراث + طبیعی) به شرح جدول ذیل نمایش داده می شود. ایران پس از چین و هند در رتبه سوم قاره آسیا قرار دارد:

قاره	رتبه	نام کشور	تعداد سایت های میراثی	تعداد سایت طبیعی	تعداد سایت های ترکیبی	مجموع
آسیا	۱	چین	۳۸	۱۴	۴	۵۶
	۲	هند	۳۲	۷	۱	۴۰
	۳	ایران	۲۴	۲	---	۲۶
	۴	ژاپن	۲۰	۵	---	۲۵
	۵	ترکیه	۱۷	---	۲	۱۹
	۶	کره جنوبی	۱۳	۲	---	۱۵
اروپا	۱	ایتالیا	۵۳	۵	---	۵۸
	۲	آلمان	۴۸	۳	---	۵۱
	۳	فرانسه	۴۲	۶	۱	۴۹
	۴	اسپانیا	۴۳	۴	۲	۴۹
	۵	انگلستان و ایرلند شمالی	۲۸	۴	۱	۳۳
	۶	روسیه	۱۹	۱۱	---	۳۰

در میان آثار و جاذبه های باستانی و تاریخی و طبیعی ۱۶۷ کشور جهان که در مرکز میراث جهانی یونسکو ثبت شده است، ایران رتبه ۹ جهان را به شرح جدول ذیل در اختیار دارد:

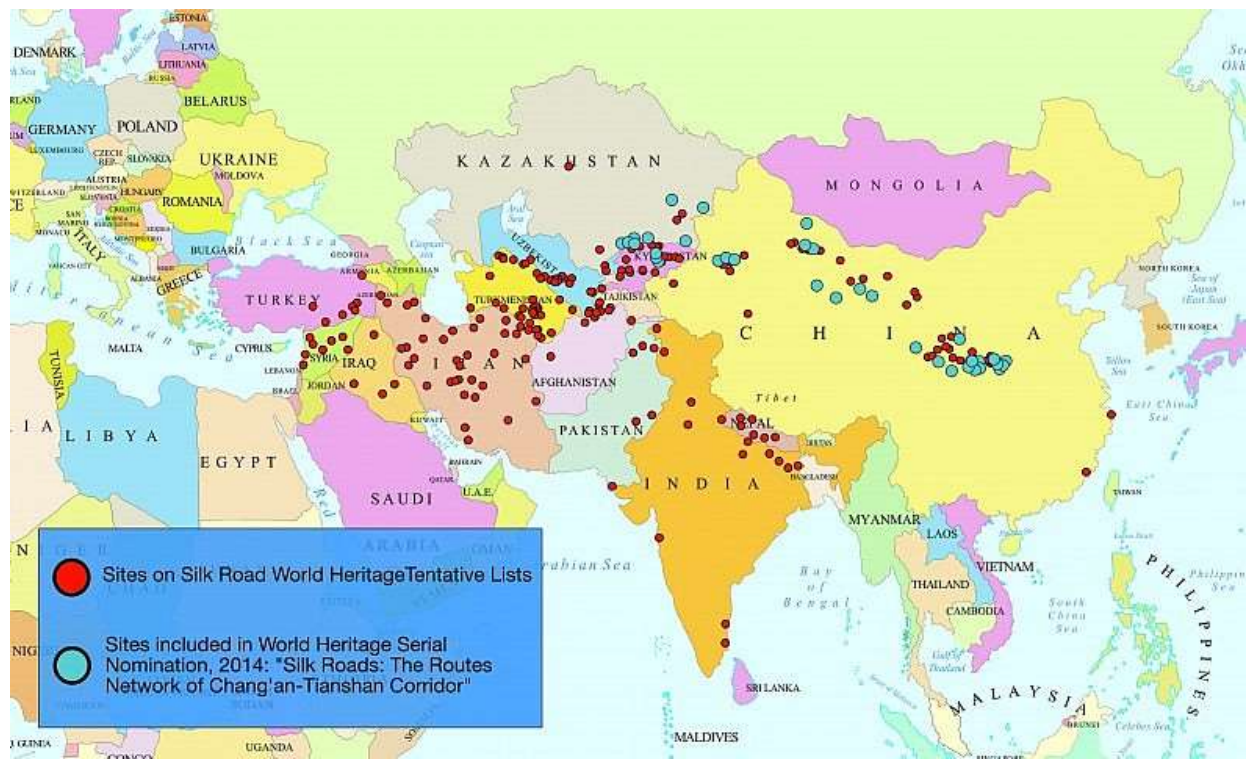
ردیف	نام کشور	مجموع سایت های دارای ظرفیت جهانی و ثبت شده در یونسکو
۱	ایتالیا	۵۸
۲	چین	۵۶
۳	آلمان	۵۱
۴	فرانسه	۴۹
	اسپانیا	
۵	هند	۴۰
۶	مکزیک	۳۵
۷	انگلستان و ایرلند شمالی	۳۳
۸	روسیه	۳۰
۹	ایران	۲۶
۱۰	ژاپن	۲۵
۱۱	ایالات متحده آمریکا	۲۴

همچنین، تعداد ۶۱ سایت پیشنهادی ایران در فهرست غیر قطعی (Tentative List) یونسکو قرار گرفته است. به عنوان مثال در جدول ذیل، کاروانسراهای ایرانی (ردیف ۳۸: Persian Caravanserai) یکی از سایت های در انتظار برای ثبت جهانی می باشد.

فهرست میراث جهانی ایران در یونسکو

CULTURAL		
<ul style="list-style-type: none"> 1) Armenian Monastic Ensembles of Iran (2008) 2) Bam and its Cultural Landscape (2004) 3) Bisotun (2006) 4) Cultural Landscape of Hawraman/Uramanat (2021) 5) Cultural Landscape of Maymand (2015) 6) Golestan Palace (2013) 7) Gonbad-e Qābus (2012) 8) Historic City of Yazd (2017) 	<ul style="list-style-type: none"> 9) Masjed-e Jāmé of Isfahan (2012) 10) Meidan Emam, Esfahan (1979) 11) Pasargadae (2004) 12) Persepolis (1979) 13) Sassanid Archaeological Landscape of Fars Region (2018) 14) Shahr-i Sokhta (2014) 15) Sheikh Safi al-din Khānegāh and Shrine Ensemble in Ardabil (2010) 16) Shushtar Historical Hydraulic System(2009) 	<ul style="list-style-type: none"> 17) Soltaniyeh (2005) 18) Susa (2015) 19) Tabriz Historic Bazaar Complex (2010) 20) Takht-e Soleyman (2003) 21) Tchogha Zanbil (1979) 22) The Persian Garden (2011) 23) The Persian Qanat (2016) 24) Trans-Iranian Railway (2021)
Natural		
<ul style="list-style-type: none"> 1) Hyrcanian Forests (2019) 2) Lut Desert (2016) 		
Sites on the Tentative List		
<ul style="list-style-type: none"> 1) Historical Ensemble of Qasr-e Shirin (2007) 2) Historic Monument of Kangavar (2007) 3) The Historical City of Maybod (2007) 4) The Historical Port of Siraf (2007) 5) Bazaar of Qaisariye in Laar (2007) 6) The Historical Village of Abyaneh (2007) 7) Bastam and Kharghan (2007) 8) The Historical Texture of Damghan (2007) 9) The Cultural-Natural Landscape of Ramsar (2007) 10) Kaboud Mosque (2007) 11) Tous Cultural Landscape (2007) 12) The Historical City of Masouleh (2007) 13) The Complex of Izadkhast (2007) 14) Cultural Landscape of Alamout (2007) 15) Zozan (2007) 16) Khorramabad Valley (2007) 17) Jiroft (2007) 18) Ghaznavi- Seljukian Axis in Khorasan (2007) 19) Qeshm Island (2007) 20) Arasbaran Protected Area (2007) 21) Sabalan (2007) 22) Khabr National Park and Ruchun Wildlife Refuge (2007) 	<ul style="list-style-type: none"> 23) The Natural-Historical Landscape of Izeh (2008) 24) Alisadr Cave (2007) 25) Silk Route (Also as Silk Road) (2008) 26) The Zandiyeh Ensemble of Fars Province (2008) 27) Kerman Historical-Cultural Structure (2008) 28) Hegmataneh (2008) 29) The Collection of Historical Bridges (2008) 30) Touran Biosphere Reserve (2008) 31) Hamoun Lake (2008) 32) Harra Protected Area (2008) 33) Damavand (2008) 34) Asbads (windmill) of Iran (2017) 35) Natural-Historical Complex / Cave of Karaftoo (2017) 36) Imam Reza Holy Complex (2017) 37) Industrial Heritage of textile in the central Plateau of Iran (2017) 38) Persian Caravanserai (2017) 39) Salt Domes of Iran (2017) 40) The Great Wall of Gorgan (2017) 41) The Persian House in Central plateau of Iran (2017) 42) University of Tehran (2017) 43) Monastery of St. Amenaprkich (New Julfa Vank) (2019) 44) Vali-e Asr Street (2019) 	<ul style="list-style-type: none"> 45) Hyrcanian Forests (2020) 46) Serial Nomination of Tehrans' Modern Architectural Heritage (2021) 47) Chega Sofla (Ritual Landscape of Chega Sofla) (2021) 48) Architecture of the historical settlements across the northern coasts of Persian Gulf (Siraf, Kong, Laft, Kish and Mokran) (2021) 49) Cultural Landscape of Kong Historic Port (2021) 50) Long-lived trees of Iran (2021) 51) Sheikh Ahmad-e Jām Khaneghah and Mausoleum Complex (Mazar-e Jām) (2021) 52) Jame' (Congregational) Mosque of Esfahan (1997) 53) Historic ensemble of Qasr-e Shirin (1997) 54) Firuzabad Ensemble (1997) 55) Shush (1997) 56) Nasqsh-e Rostam and Naqsh-e Rajab (1997) 57) Tape Sialk (1997) 58) Taq-e Bostan (2007) 59) Kuh-e Khuaja (2007) 60) Persepolis and other relevant buildings (2007) 61) The Historical–Cultural Axis of Fin, Sialk, Kashan (2007)

نقشه سایت های میراث جهانی یونسکو (Tentative) در جاده ابریشم



فهرست میراث فرهنگی ناملموس ایران

در جدول ذیل فهرست سایت های ثبت شده میراث ناملموس ایران مشخص شده است.

Iranian Intangible Cultural Heritage	میراث ناملموس ایران
<ol style="list-style-type: none"> 1) National programme to safeguard the traditional art of calligraphy in Iran (2021) 2) Traditional skills of crafting and playing Dotār (2019) 3) Chogān, a horse-riding game accompanied by music and storytelling (2017) 4) Qālišuyān rituals of Mašhad-e Ardehāl in Kāšān (2012) 5) Naqqāli, Iranian dramatic story-telling (2011) 6) Traditional skills of building and sailing Iranian Lenj boats in the Persian Gulf (2011) 7) Music of the Bakhshis of Khorasan (2010) 8) Pahlevani and Zoorkhanei rituals (2010) 9) Ritual dramatic art of Ta‘zīye (2010) 10) Traditional skills of carpet weaving in Fars (2010) 11) Traditional skills of carpet weaving in Kashan (2010) 12) Radif of Iranian music (2009) 	
Common Intangible Heritage	میراث ناملموس مشترک ایران با سایر کشورهای منطقه
<ol style="list-style-type: none"> 1) Nowruz (<u>Nawrouz, Novruz, Nowrouz, Nowrouz, Nawrouz, Nauryz, Nooruz, Nowruz, Navruz, Nevruz, Nowruz, Navruz</u>) (Iran – Afghanistan - Azerbaijan – India – Iraq – Kazakhstan - Kyrgyzstan – Uzbekistan – Pakistan – Tajikstan – Turkmenistan - Turkey) 2) Pilgrimage to the St. Thaddeus Apostle Monastery (Iran - Armenia) 3) Art of miniature (Iran – Azerbaijan – Turkey - Uzbekistan) 4) Art of crafting and playing with Kamantcheh/Kamancha, a bowed string musical instrument (Iran – Azerbaijan) 5) Flatbread making and sharing culture: Lavash, Katyrma, Jupka, Yufka (Iran – Azerbaijan – Kazakhstan – Kyrgyzstan - Turkey) 	

وضعیت میراث ناملموس ایران در جهان

از میان ۱۳۹ کشور جهان و از تعداد ۶۲۹ مورد از موضوعات ثبت شده در فهرست میراث ناملموس جهان در یونسکو، کشور ایران با ۱۷ اثر و موضوع ناملموس در رتبه ۵ جهان و چهارم قاره آسیا به شرح جدول ذیل قرار دارد.

ردیف	نام کشور	موضوعات ناملموس ثبت شده در یونسکو
۱	چین	۴۲
۲	ژاپن	۲۲
۳	کره جنوبی و ترکیه	۲۱
۴	اسپانیا	۲۰
۵	ایران	۱۷
۶	ایتالیا، آذربایجان، بلژیک و مغولستان	۱۵
۷	پرو	۱۳
۸	کلمبیا، اندونزی، قرقیزستان، مراکش، امارات متحده عربی	۱۲
۹	قزاقستان، مکزیک، عمان	۱۱
۱۰	ازبکستان	۱۰

با توجه به ظرفیت های غنی کشورمان در حوزه جاذبه های گردشگری که ابنیه تاریخی، طبیعی و آیین و رسوم فرهنگی بخشی از آن می باشد، به نظر می رسد سرمایه ای که از این صنعت برای کشور حاصل می شود برابر با انتظارات نمی باشد. در حوزه جاده ابریشم این ظرفیت ها نیز نادیده گرفته شده و سرمایه گذاری خاصی صورت نگرفته است. از آنجا که صنعت گردشگری تنها صنعتی در جهان است که می تواند زنجیره های مختلفی از صنایع، محصول، تولید کالا و خدمات را به یکدیگر متصل و اشتغال دائم ایجاد نماید، شناسایی اجزای زنجیره تأمین گردشگری در حوزه جاده ابریشم می تواند به عرضه، تولید و توسعه محصول نهایی گردشگری مرتبط و ارائه راهکارهای لازم برای بهبود و ارتقای آن بیانجامد.

توسعه یک استراتژی مقاصد گردشگری در حوزه جاده ابریشم یکی از مهمترین اقداماتی است که باید به آن توجه ویژه ای شود. بازاریابی و سیاست گذاری در جلب و جذب گردشگران این حوزه نیازمند برنامه ریزی کارآمد و بلند مدت است و عدم وجود آن باعث می گردد که کشور ما به عنوان نگین مسیر طلایی جاده ابریشم نتواند جایگاه خود را در توسعه گردشگری این مسیر تثبیت نماید.

با توجه به محصول گردشگری فرهنگی این حوزه و علاقه مندی گردشگران خارجی به مکان های تاریخی و منحصر بفرد ایران، احیای زنجیره بهم پیوسته کارانسراهای تاریخی و پروژه های هتل های میراثی و تاریخی می تواند یکی دیگر از طرح های فوق العاده در این زمینه باشد.

باید توجه داشت، راهبرد افزایش مدت اقامت گردشگران در مکان های تاریخی در مسیر جاده ابریشم به تنهایی کارآمد نخواهد بود و در کنار آن ایجاد امکانات و ظرفیت های متناسب مانند فروشگاه ها، امکانات رفاهی، رستوران و ... که مشتمل بر طرح استراتژی مقصد مورد نظر حائز اهمیت خواهد بود. به عنوان مثال، در برآوردهای صورت گرفته، احیای کاروانسرای شاه عباسی می تواند رقم چشمگیری از فرصت های شغلی را ایجاد نماید و در صورت احیای جاده ابریشم هزاران شغل را بوجود خواهد آورد.



مشارکت سازمان ها، نهادهای بین المللی و کشورها در حوزه جاده ابریشم

به دنبال افزایش گردشگران بین المللی در حوزه جاده ابریشم، موضوع گردشگری در این مسیر مورد توجه سازمان های بین المللی مرتبط با سفر و گردشگران فرهنگی قرار گرفته است. بطوریکه، سازمان های زیرمجموعه سازمان ملل نظیر یونسکو و سازمان جهانی جهانگردی با همکاری یکدیگر تحقیقات و پروژه های قابل توجهی در این خصوص انجام داده اند. پروژه یونسکو با همکاری اتحادیه اروپا در چارچوب کریدورهای میراثی جاده ابریشم با عنوان سفر به سایت های میراث جهانی جاده ابریشم در آسیای مرکزی، افغانستان و ایران با مشارکت کشورهای مربوطه از طریق برگزاری دوره هایی به منظور توسعه شبکه سایت های میراث جهانی از طریق پلتفرم مربوطه با همکاری نشنال جیوگرافیک در حال برگزاری است. می توان گفت، پلتفرم سفر میراث جهانی اولین پلتفرم آنلاین سفر است که یونسکو آن را ایجاد نموده است. این برنامه فرا مرزی که از طریق بخش توسعه پایدار گردشگری یونسکو اجرا می گردد شامل سایت های میراث فرهنگی و طبیعی میراث جهانی، ژئو پارک های یونسکو و مناطق ذخیره زیست کره (Biosphere Reserves) اروپا و آسیا می باشد. هدف از ایجاد و توسعه این پلتفرم آنلاین افزایش سفرهای بین المللی، منطقه ای و ملی جوامع محلی می باشد. اجرای این برنامه می تواند اشتغالزایی، رشد و افزایش درآمدها را برای جوامع محلی اروپایی و سایر اقصی نقاط دنیا را در برداشته باشد، بطوریکه اگر کشوری در مسیر این جاده توجه و اهمیت کافی به حوزه گردشگری مربوطه نداشته باشد، نه تنها فرصت های بسیاری را از دست می دهد بلکه موجودیت سایت های میراث جهانی و توسعه جوامع محلی در حوالی آنها را نیز به خطر می اندازند. بنابراین، این پلتفرم یک پلتفرم آنلاین ارتباطی با موضوع گردشگری بر محور میراث فرهنگی کشورهای در مسیر جاده ابریشم است و صرفاً یک وبسایت گردشگری نیست (visitworldheritage.com) و به نوعی اقدامی برای سرمایه گذاری در آینده می باشد. کشورهای مشترک المنافع (CIS) نظیر قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، تاجیکستان و ترکمنستان نیز در این کریدور قرار دارند و یونسکو از محل بودجه های بین المللی خود به این کشورها کمک مالی می کند. بخش ایران در این پلتفرم طراحی و به اروپا و آسیا متصل شده است. برخی کشورها نیز مانند چین سرمایه گذاری قابل توجهی در این زمینه بویژه در بحث زیرساخت ها انجام داده اند، همچنین دانشمندان و محققان زیادی هم در تحقیقات خود در رابطه با این مسیر توسط دانشگاه های معتبر دنیا معرفی و برگزیده شده اند. در کشور ما نیز چندین رویداد بین المللی در حوزه سفر و گردشگری جاده ابریشم و ترسیم جایگاه گردشگری ویژه این مسیر گردشگری به عنوان یک مسیر تاریخی برگزار و مورد توجه قرار گرفته است.

برنامه های سازمان جهانی جهانگردی و یونسکو برای توسعه مسیر جاده ابریشم

خاطره جاده‌ی ابریشم مدت‌ها در اذهان مردمان آسیا و اروپا باقی مانده بود، تا آنکه برای اولین بار پروژه گردشگری جاده ابریشم در مجمع عمومی سازمان جهانی جهانگردی در سال ۱۹۹۳ در کشور اندونزی مطرح شد و کشورهایی که در مسیر این جاده‌ی قدیمی قرار داشتند مصمم شدند تحت سازمان جهانی جهانگردی از این خاطره‌ی مشترک برای ترویج صنعت گردشگری استفاده و جاده‌ی ۱۲ هزار کیلومتری ابریشم را احیاء کنند. در همین راستا، سازمان جهانی جهانگردی برنامه جاده ابریشم را ارائه داد. این برنامه یک طرح مشترک برای بهبود توسعه گردشگری پایدار در مسیر جاده تاریخی ابریشم بود. هدف این پروژه، ضمن به حداکثر رساندن مزایای توسعه گردشگری برای جوامع محلی جاده ابریشم، سرمایه‌گذاری و ترویج حفاظت از میراث طبیعی و فرهنگی را در مسیر جاده تحریک می‌کرد. نخستین نشست سازمان جهانی جهانگردی در حوزه جاده ابریشم در شهر سمرقند (ازبکستان) با حضور ۱۹ کشور برگزار گردید و بعدها همین شهر به عنوان مقر مرکزی این طرح انتخاب شد. همچنین، سازمان جهانی جهانگردی در سال‌های پیش با همکاری سازمان یونسکو فعالیت خود را در ارتباط با توسعه و ارتقاء مسیر جاده ابریشم آغاز کرد. سپس در سال ۲۰۱۰ و ۲۰۱۱ میلادی این سازمان با توجه به درخواست اعضا، برنامه کنونی جاده ابریشم را راه اندازی نمود که بر سه محور کلیدی ذیل استوار می‌باشد:

۱- افزایش بازاریابی

۲- ظرفیت سازی و مدیریت مسیرهای سفر

۳- تسهیل سفر در مسیر جاده ابریشم

تمام طرح‌های مشترک بین کشورهای عضو مسیر جاده ابریشم بر روی این سه محور شناسایی شده متمرکز شده است. نگاه سازمان جهانی جهانگردی به مقوله گردشگری جاده ابریشم یک ابتکار مشترک برای افزایش گردشگری پایدار در مسیر این جاده تاریخی است. یکی دیگر از اهداف این سازمان، تشویق کشورهای واقع شده در این مسیر برای سرمایه‌گذاری و حفاظت از میراث فرهنگی و طبیعی است. همچنین، توسعه ارتباطات و همکاری‌های بین کشورهای عضو این مسیر از دیگر اهداف سازمان جهانی جهانگردی در راستای منافع توسعه گردشگری برای مناطق بومی و محلی می‌باشد. از دیگر اهداف این طرح به حداکثر رساندن منافع توسعه گردشگری برای مناطق بومی و محلی این مسیر می‌باشد.

سازمان جهانی جهانگردی مأموریت خود را در برنامه جاده ابریشم، کمک به اهداف توسعه هزاره سازمان ملل معرفی کرده است. این سازمان با توجه به برنامه جاده ابریشم، عرضه گردشگری در این مسیر را سایت میراث جهانی یونسکو، تجارب فرهنگی متنوع، جاذبه‌های طبیعی، اکوتوریسم، گردشگری مذهبی، ماجراجویی و ورزشی و امکان ارائه برنامه‌های سفر بی‌پایان می‌داند. از منظر این برنامه، تقاضای گردشگری در جاده ابریشم نیز شامل رشد تقاضای مصرف‌کننده از جمله ماجراجویی، گردشگری دینی، اکوتوریسم، گردشگری داوطلبانه، افزایش علاقه به سفر تجاری، افزایش بحث‌های آنلاین مربوط به مسیرهای سفر تا ۲۷ درصد و افزایش بحث‌ها در مورد غذا تا ۳۷ درصد را شامل می‌شود.

تاکنون ۳۴ کشور عضو سازمان جهانی جهانگردی در برنامه جاده ابریشم حضور دارند که عبارتند از: آلبانی، ارمنستان، آذربایجان، بنگلادش، بلغارستان، چین، کرواسی، جمهوری کره جنوبی، کره شمالی، مصر، گرجستان، یونان، اندونزی، ایران، عراق، رژیم صهیونیستی، ایتالیا، ژاپن، قزاقستان، قرقیزستان، مالزی، مغولستان، مونته‌نگرو، پاکستان، رومانی، روسیه، سن مارینو، عربستان سعودی، اسپانیا، سوریه، تاجیکستان، ترکیه، ترکمنستان، اکراین و ازبکستان.

ورود سازمان یونسکو به حوزه گردشگری جاده ابریشم

در سال ۱۹۹۹، یونسکو و اتحادیه‌ی اروپا نیز از این طرح حمایت کردند. از سال ۱۹۸۸، یونسکو در حوزه جاده های تاریخی ابریشم به دنبال درک بهتر تاریخ غنی، میراث مشترک و شناخت روش هایی است که فرهنگ ها به طور متقابل بر یکدیگر تأثیر می گذارند. با توجه به میراث ماندگار جاده‌های ابریشم و پیوند تمدن‌ها در طول تاریخ، برنامه جاده ابریشم یونسکو، احیاء و گسترش این شبکه‌های تاریخی می باشد تا مردم را در یک گفتگوی مداوم گردهم آورد و درک متقابلی را از فرهنگ های مرتبطی که در اطراف این مسیرها به وجود آمده را تقویت نماید. یونسکو سعی دارد مدیران و کارشناسان دو حوزه میراث فرهنگی و گردشگری گردهم آورد. لذا پروژه طراحی پلتفرم آنلاین (visitworldheritage.com) توانست از این طریق سایت های میراث جهانی قاره اروپا و آسیای میانه را شناسایی و معرفی نماید و در تلاش است از طریق استفاده از ظرفیت های جاده ابریشم این مجموعه را به ایران و آسیای میانه متصل نماید. پلتفرم آنلاین جاده ابریشم، با جمع آوری و دسترس پذیر نمودن اطلاعات جاده ابریشم در جهان، موجب درک عمیق تر از تنوع و وابستگی متقابل فرهنگ ها و مردم در این مسیرها می گردد.

توسط این پلتفرم آنلاین، می توان جنبه های مختلف این مسیرها را می توان از طریق مجموعه ای از موضوعات مورد بررسی قرار داد، موضوعاتی که جشنواره ها و صنایع دستی سنتی جاده ابریشم، میراث فرهنگی جهانی، موزه ها، شهرها و موارد دیگر را پوشش می دهد. این موضوعات به صورت بصری در نقشه تعاملی جاده ابریشم پلتفرم نمایش داده می شوند. این پلتفرم آنلاین متعهد به ایجاد پیوندهای فعال بین افراد از جوامع مختلف در طول این مسیرها است. مشارکت محلی نشاط فرهنگی جوامع جاده ابریشم را تضمین می کند و توسعه پایدار را از طریق صنایع خلاق، آموزش و گردشگری پایدار ترویج می کند. به این ترتیب، میراث جاده های ابریشم زنده می ماند و آنها به عنوان چهار راه گفتگو در خط مقدم تبادل و توسعه پایدار باقی می ماند.



معاونت گردشگری

- ۱- تشکیل کارگروه اجرائی گردشگری جاده ابریشم با سایر معاونت ها در معاونت گردشگری
- ۲- برنامه ریزی به منظور توسعه زیرساخت های اقامتی در مسیر جاده ابریشم
- ۳- برنامه های مربوط به آموزش های تخصصی در حوزه های اقامتی برای جوامع محلی به منظور آموزش نیروی انسانی ورزیده
- ۵- بررسی برندسازی گردشگری جاده ابریشم
- ۶- برنامه ریزی به منظور تهیه طرح های استراتژی گردشگری مقاصد جاده ابریشم کشور
- ۷- هماهنگی در ایجاد پلیس گردشگری دائمی در مقاصد مربوطه
- ۸- بازاریابی و تبلیغات گردشگری در سطح بین المللی و منطقه ای از ظرفیت های جاده ابریشم
- ۹- تسهیل سرمایه گذاری در حوزه گردشگری
- ۱۰- برگزاری تورهای آشناسازی برای بخش خصوصی، خبرنگاران و رسانه های کشورهای مربوطه در حوزه جاده ابریشم
- ۱۲- برگزاری نشست های مشترک دوجانبه و چندجانبه فعالان و شرکت های گردشگری (B2B) به محوریت بخش خصوصی با هدف توسعه صنعت گردشگری و معرفی ظرفیت های گردشگری در حوزه جاده ابریشم
- ۱۳- مدیریت مقصد و ظرفیت سازی جاده ابریشم
- ۱۴- بازاریابی دیجیتال و ضرورت گسترش استراتژی های یکپارچه جاده ابریشم
- ۱۵- برگزاری جشنواره بین المللی موضوعی و خاص کشورهای جاده ابریشم نظیر جشنواره خوراک و غذا
- ۱۶- برگزاری نمایشگاه های گردشگری منطقه ای و بین المللی راه ابریشم خاکی و دریایی، کارگاه های آموزشی و حضور در نمایشگاه های خارجی کشورهای
- ۱۷- آموزش تخصصی راهنمایان گردشگری و میراث فرهنگی جاده ابریشم
- ۱۸- توسعه گردشگری دریایی با هدف مرتبط کردن خطوط دریایی راه ابریشم در شمال و جنوب کشور با هدف تقویت موقعیت جغرافیایی و ژئواستراتژیک ایران

- ۱۹- توسعه و تقویت زیرساخت های گردشگری در مسیر ترانزیت جاده ابریشم
- ۲۰- برنامه ریزی به منظور توسعه زیرساخت های گردشگری دریایی جاده ابریشم و تهیه طرح گردشگری منطقه آزاد دریایی جاده ابریشم
- ۲۱- زمینه سازی برای ارتقای همکاری های دریایی بین المللی و طرح توسعه گردشگری سیاحتی جاده ابریشم دریایی
- ۲۲- نظارت بر طراحی و بازاریابی بسته های سفر توسط بخش خصوصی در حوزه جاده ابریشم
- ۲۳- انعقاد تفاهم نامه با سازمان جهانی جهانگردی و بخش های گردشگری سازمان یونسکو برای تعریف و اجرای پروژه های مشترک در حوزه جاده ابریشم
- ۲۴- تخصیص بودجه ای برای تبلیغات موثر و معرفی اماکن توریستی ایران و تهیه بروشورها و فیلم های تبلیغاتی به زبان انگلیسی در حوزه جاده ابریشم
- ۲۵- تشویق استارت آپ های گردشگری برای فعالیت در حوزه معرفی و تبلیغات جاده ابریشم
- ۲۶- حمایت از سرمایه گذاران بخش خصوصی برای ثبت هتل ها و مهمانخانه های ایران در سیستم های رزرو آنلاین در مسیر جاده ابریشم
- ۲۷- ایجاد مراکز و دفاتر اطلاع رسانی گردشگری در شهرهای گردشگر فرست منجمله شهرهای گردشگر فرست حوزه جاده ابریشم
- ۲۸- تعریف پروژه ها و مطالعات مشترک با کشورهای واقع شده در مسیر جاده ابریشم

معاونت میراث فرهنگی

- ۱- توجه ویژه به مقوله گردشگری با محوریت سایت های میراث جهانی در کریدور جاده ابریشم
- ۲- مرمت و احیای سایت ها و بناهای تاریخی واقع در مسیر جاده ابریشم
- ۳- شناسایی، معرفی و ثبت بناها، آثار تاریخی، سایت های دارای ارزش در یونسکو
- ۴- شناسایی و ثبت موضوعات مربوط به میراث ناملموس در مسیر جاده ابریشم در یونسکو
- ۵- تهیه بانک اطلاعاتی از سایت های میراث جهانی، میراث ملموس و ناملموس کشورمان به زبان های خارجی
- ۶- بررسی و امکان سنجی ایجاد و راه اندازی موزه جاده ابریشم
- ۷- مشارکت با معاونت گردشگری در مدیریت گردشگری پایگاه های میراث فرهنگی ثبت جهانی

معاونت صنایع دستی

- ۱- ثبت ملی و جهانی شهرها و روستاهای صنایع دستی در مسیر جاده ابریشم و معرفی موارد موجود
- ۲- برندمحور نمودن محصولات صنایع دستی و هنرهای سنتی در مقاصد اصلی مسیر جاده ابریشم کشور
- ۳- اعطای مهر اصالت به محصولات و تولیدات صنایع دستی در مقاصد اصلی مسیر جاده ابریشم کشور
- ۴- بازاریابی و تبلیغات به منظور صادرات محصولات برندمحور صنایع دستی در مسیر جاده ابریشم
- ۵- برنامه ریزی به منظور برگزاری نمایشگاه دائمی در مقاصد گردشگری جاده ابریشم
- ۶- همکاری در تولید محتوا، ایجاد و راه اندازی پلتفرم جاده ابریشم با هدف معرفی ظرفیت های موجود
- ۷- معرفی صنایع دستی خاصی که در روستاها تولید می شوند با هدف معیشت پایدار جوامع محلی و اهمیت کسب و کارهای کوچک گردشگری
- ۸- توسعه گردشگری صنایع دستی در روستاها با هدف کمک به احیای رشته های صنایع دستی در حال فراموشی
- ۹- ایجاد بازارچه های دائمی صنایع دستی و یا ایجاد مجتمع های تولیدی و فروش محصولات صنایع دستی
- ۱۰- انجام تبلیغات در فضای مجازی و محیطی در حوزه صنایع دستی
- ۱۱- حمایت مالی از طرح ها و فعالیت هایی که منجر به ایجاد ساختارهای نوین در کسب کار های مرتبط با صنایع دستی

صندوق احیاء و بهره برداری از اماکن تاریخی و فرهنگی

با هدف مرمت، احیا و بهره برداری بناهای تاریخی و فرهنگی با استفاده از ظرفیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی موارد مطروحه در ذیل مورد انتظار است:

- ۱- بررسی و اعطای مجوز کاربری یا واگذاری و بهره برداری از بناها و اماکن تاریخی و فرهنگی مرمت شده از طریق سرمایه‌گذاری بخش غیردولتی داخلی و خارجی
- ۲- فراهم کردن زمینه حضور سرمایه‌گذاران برای احیای بناهای تاریخی در محدوده جاده ابریشم
- ۳- ضرورت احیا، واگذاری و بهره برداری کاروانسراهای واقع شده در مسیر جاده ابریشم
- ۴- هماهنگی و تسهیل در واگذاری بناهای تاریخی اوقافی به بخش خصوصی
- ۵- احیای بناهای تاریخی و فرهنگی روستاها با هدف توسعه گردشگری پایدار
- ۶- حمایت و توسعه صنایع دستی و فرش

کانون جهانگردی و اتوموبیلرانی جمهوری اسلامی ایران

- ۱- تهیه نقشه گردشگری جاده ابریشم کشور
- ۲- تهیه نقشه سافاری، کمپینگ و طبیعت گردی راه ابریشم در ایران
- ۳- ساماندهی وسایل نقلیه به منظور برگزاری تورهای زمینی در مقاصد گردشگری جاده ابریشم کشور

وزارت امور خارجه

- ۱- تسهیل در صدور روادید گروهی
- ۲- افزایش سقف و درصد صدور روادید فرودگاهی
- ۳- ضرورت و اهمیت رفع موانع برای روادید مسافران و گردشگران از کشورهای ثالث که مبنای اصلی کار در حوزه جاده ابریشم است
- ۴- بررسی تنظیم موافقتنامه برای لغو روادید با کشورهای جاده ابریشم

وزارت اطلاعات

- ۱- تسهیل در روند تأیید و اعطای روادید به گردشگران خارجی
- ۲- بررسی مسایل امنیتی در ارتباط با متقاضیات روادید

وزارت راه و شهرسازی

- ۱- بررسی عاجل سیاست‌گذاری‌های ترانزیتی و رفع محدودیت‌های موجود در مسیر جاده ابریشم و مبادی ورودی زمینی و ریلی
- ۲- طراحی سامانه یکپارچه بار و هماهنگی با نهادهای همکاری (گمرک و نیروی انتظامی) به منظور تسهیل در امور ورود گردشگران جاده ابریشم به کشور
- ۳- توسعه و ارتقای زیرساخت‌های گردشگری از جمله جاده‌های شهری و روستایی به‌خصوص در مسیر جاده ابریشم
- ۴- ضرورت ساماندهی و اطلاع‌رسانی خودروهای گردشگران جاده ابریشم
- ۵- ساماندهی مرزها و مبادی ورودی زمینی و ریلی
- ۶- ساماندهی بنگاه‌های کرایه اتوموبیل
- ۷- ساماندهی و متمرکز نمودن مدیریت ترانزیت و بار ریلی و دریایی و پرهیز از جزیره‌ای عمل نمودن بخش‌های مختلف
- ۸- تجمیع نوع بارنامه زمینی، دریایی و ریلی گردشگران
- ۹- بررسی راهکارهای مناسب به منظور جلوگیری از اعلام تعرفه‌های غیر رقابتی برای گردشگران
- ۱۰- ایجاد سازوکارهای لازم در مسیر و کریدور ترانزیتی جاده ابریشم به منظور امکان رصد کالا برای تجار و گردشگران

سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران

- ۱- بررسی برقراری تورها و کروزهای دریایی با هدف معرفی راه ابریشم دریایی کشورمان
- ۲- همکاری در فعالیت‌ها و زیرساخت‌های گردشگری ساحلی و دریایی
- ۳- برنامه‌ریزی، ساماندهی و پیگیری امور مربوط به گردشگری دریایی و ساحلی
- ۴- همکاری تدوین سند راهبردی گردشگری دریایی و ساحلی
- ۵- ساماندهی سیستم آماری گردشگران دریایی و ساحلی
- ۶- تدوین نظام جامع حمایتی اعم از مالی و غیر مالی از فعالان در بخش گردشگری دریایی و ساحلی
- ۷- ایجاد زمینه‌های توسعه گردشگری دریایی و مدیریت طرح‌های سالم سازی دریا در مناطق ساحلی شمال و جنوب کشور

ایرلاین ها

- ۱- برقراری پروازها از مبادی گردشگر فرست به مقصد کشورمان
- ۲- برقراری پروازهای داخلی در مسیر شهرهای اصلی قرار گرفته در کریدور جاده ابریشم

وزارت کشور

- ۱- فراهم آوردن موجبات حفظ امنیت گردشگران جاده ابریشم
- ۲- هماهنگی فیما بین دستگاه های اطلاعاتی، انتظامی و نظامی
- ۳- تشکیل کارگروه ارتقای امنیت گردشگران و اتباع خارجی
- ۴- تقویت نقش و جایگاه مدیریت شهری و روستایی در توسعه پایدار گردشگری جاده ابریشم
- ۵- ایجاد زیرساخت های لازم برای توسعه گردشگری روستایی با رویکرد حفظ سیما و منظر روستاها، متناسب با معماری بومی و ایرانی- اسلامی
- ۶- فراهم ساختن امکان تبادل فرهنگی و معرفی صنایع دستی، هنرهای سنتی و سنت های اصیل و بومی کشور به گردشگران داخلی و خارجی
- ۷- فراهم نمودن بستر مناسب جهت استفاده از ظرفیت های بخش تعاونی و خصوصی
- ۸- کمک به ایجاد منابع درآمد پایدار برای شهرداری ها و دهیاری های کشور و سازمان
- ۹- هماهنگی در برگزاری جشنواره های بومی و محلی در روستاها و شهرهای برخوردار از ظرفیت گردشگری
- ۱۰- همکاری در زمینه جذب سرمایه گذاران متقاضی ایجاد و توسعه طرح های گردشگری، صنایع دستی و هنرهای سنتی جاده ابریشم
- ۱۰- حمایت و هدایت شهرداری ها و دهیاری ها در زمینه احداث بازارچه های تولید، عرضه، فروش و نمایشگاه صنایع دستی و جشنواره های بومی و محلی کشور با مشارکت سازمان های مردم نهاد مرتبط
- ۱۱- کمک و مشارکت در ایجاد و تبدیل بناهای تاریخی در اختیار سازمان از جمله کاروانسرا یا زمین های در اختیار شهرداری برای کاربری های خدمات گردشگری، بازارچه صنایع دستی، موزه های تخصصی با مشارکت مردم و دستگاه های اجرایی

نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران

- ۱- برقراری و صیانت از امنیت گردشگران جاده ابریشم
- ۲- تأسیس پایگاه پلیس در سایت های اصلی مورد بازدید گردشگران
- ۳- تسهیل در استفاده از کوادکاپتر و پهپادها و عکاسی و فیلمبرداری گردشگران از سایت ها، جاذبه ها و محصولات گردشگری

وزارت علوم، تحقیقات و فناوری

- ۱- امکان سنجی به منظور جذب دانشجویان از کشورهای جاده ابریشم بویژه کشورهای آسیای میانه
- ۲- برقراری تعامل با مراکز آموزشی و دانشگاهی سایر کشورهای جاده ابریشم بویژه در حوزه گردشگری

وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی

- ۱- توسعه زیرساخت های گردشگری سلامت در مسیر جاده ابریشم کشور
- ۲- معرفی و توسعه طب سنتی و گیاهان دارویی

وزارت جهاد کشاورزی

- ۱- گردآوری و معرفی اطلاعات مربوط به ظرفیت های موجود برای واگذاری اراضی جهت طرح های سرمایه گذاری گردشگری و پروژه های مرتبط با در نظر داشتن ملاحظات زیست محیطی

بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران

- ۱- بیمه مسافران و گردشگران ورودی به ایران از کشور ثالث
- ۲- اصلاح هزینه های بیمه و رفع تناقض قوانین موجود

بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

- ۱- تسهیل روند مسائل مالی و پولی گردشگران جاده ابریشم
- ۲- پیشنهاد تأسیس بانک مشترک جاده ابریشم توسط کشورهای عضو

گمرک جمهوری اسلامی ایران

- ۱- لزوم معافیت گمرکی واردات تجهیزات مرتبط با تأسیسات گردشگری
- ۲- تسهیل و تعجیل در ترخیص امور باری از کشورهای CIS و بنادر جنوبی به مقصد ایران با هدف جلوگیری از تحمیل هزینه های تعلل بار گردشگران جاده ابریشم

سازمان صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران

- ۱- تهیه و پخش محصولات رسانه ای در حوزه گردشگری جاده ابریشم
- ۲- آگاه سازی و ترویج فرهنگ سفر و گردشگری

سازمان حفاظت از محیط زیست

- ۱- همکاری در ترویج و آموزش حفاظت از طبیعت و جاذبه های طبیعی گردشگری مناطق و سایت های جاده ابریشم

نتایج

با توجه به ظرفیت های غنی کشورمان در حوزه جاذبه های گردشگری که ابنیه تاریخی، طبیعی و آیین و رسوم فرهنگی بخشی از آن می باشد، به نظر می رسد سرمایه ای که از این صنعت برای کشور حاصل می شود برابر با انتظارات نمی باشد. در حوزه جاده ابریشم این ظرفیت ها نیز نادیده گرفته شده و سرمایه گذاری خاصی صورت نگرفته است. از آنجا که صنعت گردشگری تنها صنعتی در جهان است که می تواند زنجیره های مختلفی از صنایع، محصول، تولید کالا و خدمات را به یکدیگر متصل و اشتغال دائم ایجاد نماید، شناسایی اجزای زنجیره تأمین گردشگری در حوزه جاده ابریشم می تواند به عرضه، تولید و توسعه محصول نهایی گردشگری مرتبط و ارائه راهکارهای لازم برای بهبود و ارتقای آن بیانجامد. توسعه یک استراتژی مقاصد گردشگری در حوزه جاده ابریشم یکی از مهمترین اقدامات است که باید به آن توجه ویژه ای شود. بازاریابی و سیاست گذاری در جلب و جذب گردشگران این حوزه نیازمند برنامه ریزی کارآمد و بلند مدت است و عدم وجود آن باعث می گردد که کشور ما به عنوان نگین مسیر طلایی جاده ابریشم نتواند جایگاه خود را در توسعه گردشگری این مسیر تثبیت نماید. باید توجه داشت، راهبرد افزایش مدت اقامت گردشگران در مکان های تاریخی در مسیر جاده ابریشم به تنهایی کارآمد نخواهد بود و در کنار آن ایجاد امکانات و ظرفیت های متناسب مانند فروشگاه ها، امکانات رفاهی، رستوران و ... که مشتمل بر طرح استراتژی مقصد مورد نظر حائز اهمیت خواهد بود.

ضمائم مرتبط

مهمترین رویدادهای سازمان جهانی جهانگردی مرتبط با جاده ابریشم

۱- نشست های سالیانه وزرای گردشگری کشورهای عضو جاده ابریشم در حاشیه نمایشگاه ITB

۲- نشست های کارگروه (Task Force) کارشناسان جاده ابریشم:

ششمین اجلاس کارگروه کارشناسان جاده ابریشم در شهر ارومیه - ایران در اردیبهشت ۱۳۹۵ برگزار شد

۳- نشست بین المللی جاده ابریشم:

هشتمین و آخرین نشست مربوطه در سال ۲۰۱۸ در شهر تسالونیکي کشور یونان برگزار شده است.

مهمترین رویدادهای بین المللی یونسکو مرتبط با جاده ابریشم

۱- نشست های کمیته هماهنگی نامزدی سریالی فراملی و بین المللی میراث جهانی جاده های ابریشم: پنجمین

نشست مربوطه در ماه دسامبر سال ۲۰۱۸ در شهر عشق آباد - ترکمنستان برگزار شده است.

۲- برگزاری ششمین نشست کمیته هماهنگی معرفی میراث برای ثبت های زنجیره ای در کشورهای مسیر جاده

ابریشم توسط یونسکو در همدان در مهرماه ۱۳۹۸ برگزار شده است.

۳- برگزاری کنفرانس بین المللی گفتگوی بین فرهنگی و ادیان در مسیر جاده ابریشم با همکاری یونسکو، شهرداری

همدان، کمیسیون ملی یونسکو و مرکز پژوهش جاده ابریشم ایران در دانشگاه شهید بهشتی در سال ۱۳۹۸

This Page Intentionally Left Blank