



انجمن علوم و فنون دریایی ایران
سال بیست و یکم / بهار ۱۳۹۶

فصلنامه خبری

علوم و فنون دریایی



کاربرگ عضویت

فرم درخواست عضویت	
☐ عضویت فردی ☐ تمدید عضویت (شماره عضویت) نام و نام خانوادگی	
فارسی	
انگلیسی	
کد ملی:	تاریخ تولد: / / آخرین مدرک تحصیلی / رشته / گرایش:
محل تحصیل:	تاریخ اخذ مدرک:
آدرس محل سکونت:	
کد پستی:	تلفن:
آدرس محل کار:	نمابر:
کد پستی:	تلفن:
لطفاً مرسولات پستی این جانب را به نشانی محل کار ☐ محل سکونت ☐ ارسال فرمائید.	
E-mail:	
☐ عضویت سازمانی ☐ تمدید عضویت (شماره عضویت) نام موسسه	
فارسی	
انگلیسی	
شماره و تاریخ ثبت:	نام و نام خانوادگی مدیر عامل:
آدرس وب سایت مؤسسه:	WWW. موضوع اصلی فعالیت مؤسسه:
آدرس پستی مؤسسه:	
کد پستی:	تلفن مؤسسه:
نام و نام خانوادگی نماینده مؤسسه:	نمابر مؤسسه:
فارسی	
انگلیسی	
تلفن همراه: تماس مستقیم نماینده مؤسسه: E-mail:	
شرکت / اینتجانپ ضمن پرداخت مبلغ ریال به شماره حساب طی فیش شماره	
به نام انجمن علوم و فنون دریایی ایران بانک تجارت شعبه میدان محسنی و با اطلاع از متن اساسنامه انجمن (موجود بر روی وب سایت انجمن به نشانی www.ismst.ir علاقمندی خود را برای عضویت / تمدید عضویت در آن انجمن اعلام و تعهد به رعایت کلیه ضوابط و مقررات انجمن می نمایم.	
امضاء مدیر عامل (نماینده) و مهر شرکت : تاریخ : امضاء و تاریخ (امضاء فردی)	
این قسمت توسط دبیرخانه انجمن تکمیل می گردد .	
کلیه مدارک عضویت / تمدید عضویت	بررسی و عضویت ایشان از تاریخ لغایت یا شماره عضویت
به صورت عضو پیوسته ☐ وابسته ☐ دانشجویی ☐ سازمانی ☐ افتخاری ☐ رایب گردید . مسئول دبیرخانه (نام و امضاء)	
مدارک مورد نیاز جهت عضویت:	
۱- کپی شناسنامه	
۲- کپی مدرک تحصیلی	
۳- دو قطعه عکس ۳×۴	
۴- اصل فیش بانکی پرداخت حق عضویت واریز شده به حساب جاری ۴۳۱۱۶۰۵۳ بانک تجارت تهران شعبه میرداماد میدان مادرکد ۰۱۵	
مبلغ حق عضویت:	
۱- دانشجویی: -/۰۰۰/۱۰۰ ریال	۲- غیر دانشجویی: -/۰۰۰/۲۰۰ ریال
۳- مادام العمر: -/۰۰۰/۱۵۰ ریال	۴- مؤسسات: -/۰۰۰/۱۵۰ ریال
نشانی: تهران، خیابان دکتر فاطمی غربی - خیابان شهید اعتمادزاده - پلاک ۳ - پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی	
دورنگار ۶۶۵۹۲۸۷۲	
تلفن: ۵-۶۶۹۴۴۸۷۳ داخلی ۲۳۶	
www.ismst.ir info@ismst.ir	

پدیدآورندگان

انجمن علوم و فنون دریایی ایران

صاحب امتیاز:

انجمن علوم و فنون دریایی ایران

مدیر مسئول:

دکترمحمدرضا بنزاده ماهانی

مدیر داخلی:

بشرا وفاپی

همکاران این شماره (به ترتیب حروف الفبا):

مریم حکیم الهی: زیست شناسی دریا- پژوهشگاه ملی

اقیانوس شناسی و علوم جوی

محمود بندرچی: مدیرعامل شرکت رستاک پادویژن

الهه زهدی: کارشناس کنوانسیون ها، قوانین و مقررات

موسسه رده بندی ایرانیان

مریم شیعه علی: دکتری فیزیک دریا - شرکت اقلیمی

کاسپین

سمیه محمدی فیروز: مدیرعامل شرکت دریاپرداز ژرف

اندیشه

میثم محمودیان شوشتری: دانشجوی دکتری فیزیک دریا

امیرحسین مزینی فر: رئیس انجمن گردشگری ایران

محمد مونسان: عضو هیات علمی دانشکده مهندسی

معماری دریایی دانشگاه صنعتی مالک اشتر

محمدرضا نادری: غواص، مستند ساز و فیلمبردار زیر آب

ویراستار:

غلامرضا ولی زاده

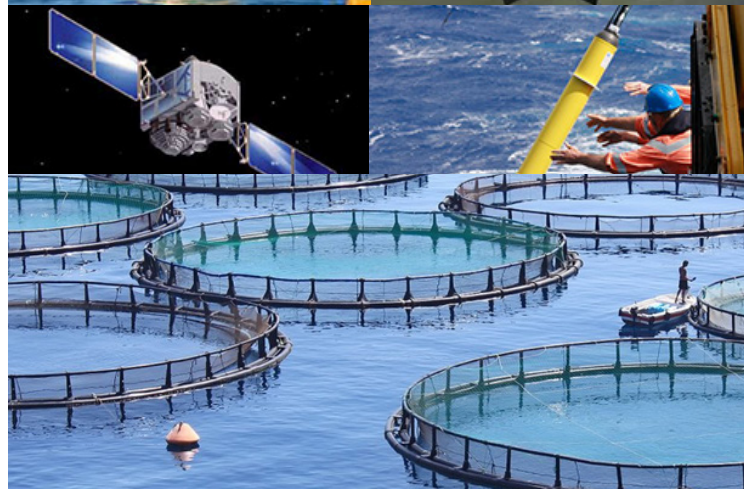
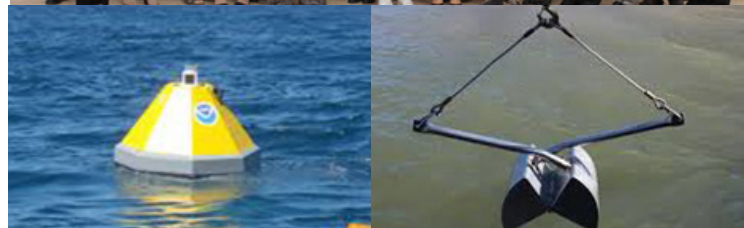
طراحی و صفحه آرایی:

محمد مهدی پوروحید

فهرست

نشریه انجمن علوم و فنون دریایی ایران

- ۱ کاربرگ عضویت
- ۲ علوم و فنون دریایی و اقیانوس در کلام رهبری
- ۳ سرمقاله
- ۴ توسعه روش ها و تولیدات در آبی پروری
- ۵ شبکه اطلاعات و داده های محیطی دریایی ایران (IRMEDIN)
- ۶ لزوم دستیابی به نشان های بین المللی برای جذب گردشگر دریایی
- ۸ اقتصاد مقاومتی و مفقوده ای بنام گردشگری دریایی
- ۱۰ ساخت نمادهای شهری و سازه های فاخر مهندسی
- ۱۳ آمادگی لهستان برای خرید تمام ماهیان قزل آلا ی ایران
- ۱۴ غواصی تفریحی و گردشگری
- ۱۶ از ترسیم پیچکهای اقیانوسی تا اختراع نخستین ماشین لایروب
- ۱۸ مشاهده نهنگ «ارکا» یا نهنگ قاتل در آبهای بوشهر
- ۲۱ معرفی نرم افزار جوی سپهر
- ۲۲ برگزاری اولین نمایشگاه تخصصی شیلات، آبیان، صیادی...
- ۲۴ اقیانوس های ما ، آینده ما
- ۲۶ کنوانسیون بین المللی جلوگیری از آلودگی دریا توسط کشتی ها
- ۲۸ تاریخچه علم اقیانوس شناسی



ساخت نمادهای شهری و سازه های فاخر مهندسی؛

از ضرورت های توسعه گردشگری و فقر زدایی از چهره مناطق ساحلی جنوب

یک سری سوالات همیشگی در زمینه رونق مناطق ساحلی جنوب ایران و گردشگری دریایی این بوده است که چرا مناطق ساحلی ما با کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس اینقدر متفاوت است؟ چرا شهرهای جنوبی ما اینقدر چهره فقیرانه ای دارند؟ چرا ایرانیان هر سال میلیاردها دلار صرف سفرهای تفریحی به این کشورها می کنند؟ چرا در ۱۹۰۰ کیلومتر سواحل جنوب ایران حتی یک ساختمان بالای ۵۰ متر وجود ندارد؟ یک سازه فاخر مهندسی که هم مرتفع و عظیم باشد و هم نمادی از دانش مهندسی ایرانی، وجود ندارد؟ در مقابل صدها سازه و ساختمان مجلل و عظیم بالای ۱۰۰ متر که چهره کشورهای بیابانی عرب را تبدیل به مرکز گردشگری دنیا نموده است ما چه اقداماتی کرده ایم؟ آیا ما دانش مهندسی و توانایی ساخت این سازه ها را نداریم؟ آیا بودجه و توانایی مالی ما ظرف ۳۰ سال گذشته ضعیفتر از اعراب بوده است؟ یا اینکه دورنمای فکری ما کوتاه بوده و بودجه های سالیانه کشور صرف امور روزمره شده است؟ در حالیکه اعراب توانستند پول نفت را برای تبدیل کردن بیابان برهوت به شهرهای مجلل بکارگیرند و برای قرن ها درآمد توریستی تضمین شده برای خود ایجاد کنند. امروزه در کشورهای مینیاتوری و کوچکی مثل بحرین و قطر و کویت و امارات، شیکترین و مجلل ترین شهرهای ساحلی وجود دارند که سالیانه ده ها میلیارد دلار جذب گردشگر دارند از جمله خود ایرانیان که مبالغ هنگفتی را هر سال صرف این سفرها می کنند.

تقریباً همه شهرهای بزرگ ایران دارای یک نماد شهری هستند که مسافران و گردشگران در مقابل آنها عکس یادگاری می گیرند و در واقع این نمادها، شناسنامه این شهرها بوده و سوژه عکس های یادگاری هستند. ولی متأسفانه هیچ یک از شهرهای ساحلی جنوب ایران دارای نماد شهری که یک جاذبه گردشگری محسوب شود، نیستند. الان کسی که به خرمشهر و بوشهر و بندرعباس و چابهار سفر می کند برای تمایز سفر به این شهرها از چه نمادهایی باید عکسبرداری کند؟!

یک ایراد مسلمی که در دیدگاه مدیران گردشگری ایران و بخصوص گردشگری ساحلی وجود داشته و متأسفانه هنوز هم وجود دارد اینست که برای رونق گردشگری دریایی و توسعه مناطق ساحلی صرفاً بر دو چیز تکیه داشته اند: ۱- آثار باستانی و قدیمی ۲- طبیعت زیبا. این جاذبه ها مهم هستند ولی آیا صرفاً تکیه بر طبیعت خدادای و آثاری که اجداد و نیاکان ما ساختند کافیست؟! پس وظیفه ما چیست؟ آیا این نشانی از تنبلی و رفع تکلیف و آسوده طلبی مدیران ما نیست؟ آیا این رفاه طلبی و بی فکری مفرط از جانب برخی مدیران گردشگری ایران نیست که با این بهانه ها خود را از تلاش بیشتر معاف کرده اند؟ این کوتاه فکری ها باعث می شود که ثروتهای سرشار نفت و گاز هدر برود، بجای اینکه صرف ساخت سازه های فاخر مهندسی شوند که نمادی از دانش مهندسی و غرور ایرانی ها باشد. متأسفانه ما همیشه بیش از آنکه از کمبود منابع مالی و ضعف توانایی های



مهندسی رنج ببریم از نگاه کوتاه و فکرهای ضعیف مدیرانمان رنج برده ایم و نتیجه آن همین شده است که ایرانی ها برای دیدن برج و بارو هجوم می برند به کشورهای همسایه. اولویت ما در حوزه گردشگری بجای جذب توریست خارجی باید جذب گردشگر ایرانی باشد. چه بخواهیم و چه نخواهیم، برای یک خانواده ایرانی، بازدید از ساختمانها و مراکز تجاری و تفریحی مجلل و زیبا، بیشتر از آثار باستانی و طبیعت گردی اهمیت دارد. البته خانواده ها و گروه هایی هم هستند که علاقه مند به توره های طبیعت گردی هستند ولی روحیات امروز اکثریت خانواده های ایرانی اینطور نیست. خانواده های ایرانی سالی ۷ میلیارد دلار (۲۶ هزار میلیارد تومان) برای سفرهای خارجی هزینه می کنند که اگر فقط ۲۰ درصد از این مبلغ توسط شهرهای ساحلی خود ایران جذب شود، مبلغ هنگفتی معادل ۵ هزار میلیارد تومان خواهد شد که می تواند تحول عظیمی در این مناطق ایجاد کند. برای جذب این سرمایه باید ابتدا سرمایه گذاری کرد.

عدم توجه به ساخت سازه های مجلل در شهرهای ساحلی جنوب، باعث شده است که اغلب این شهرها چهره ای فقیرانه و محروم داشته باشند. این موضوع، تبعات زیادی را به دنبال داشته است از جمله اینکه نه تنها در مقایسه با سایر شهرها، در جذب گردشگر موفق نبودند بلکه بسیاری از شاغلین و مهندسیین غیربومی در این مناطق، حاضر به سکونت با خانواده در این مناطق نیستند و بصورت پروازی رفت و آمد می کنند. چرا؟

در این زمینه در یک اقدام اولیه و عاجل می توان ۲ اقدام را در اولویت قرار داد: ۱- هریک از شهرهای ساحلی متناسب با فرهنگ و تاریخچه منطقه خود اقدام به طراحی یک نماد شهری خاص کنند. این نماد شهری باید: در کنار ساحل، دارای محوطه باز و تفریحی، دارای ارتفاع بلند (قابل رویت از دل دریا) و دارای خصوصیات یک سازه فاخر و مدرن مهندسی باشد. طرح نهایی می تواند از بین فراخوان چندین طرح انتخاب شود. در مرحله بعد، ساخت این طرح به پیمانکار سپرده شود. ممکن است که ساخت آن چندین سال بطول بیانجامد. این مهم نیست بلکه مهم این است که هر شهر ساحلی پس از گذشت چند سال صاحب یک نماد شهری خاص خود خواهد بود که یک جاذبه گردشگری محسوب می شود. امروزه تمام شهرهای ساحلی معروف دنیا دارای نمادهای شهری معروف هستند.

۲- در هر شهر ساحلی به عنوان نمونه و طرح پایلوت، یک ساختمان مرتفع با کاربری ترکیبی مسکونی، تجاری، تفریحی (هتل و رستوران و غیره) طراحی و ساخته شود. این ساختمان توسط بخش خصوصی یا کنسرسیومی که سرمایه گذاران و پیمانکاران بخش خصوصی و برخی نهادهای دولتی مانند قرارگاه خاتم الانبیاء می تواند اجرا شود ولی در نهایت سرمایه آن با توجه به واگذاری واحدهای مسکونی و تجاری به مردم، توسط مردم و بخش خصوصی پرداخت خواهد شد. یعنی لزوماً نیازی به بودجه دولتی نیست و فقط مدیران دولتی باید ریل گذاری لازم برای انجام این کار را بر عهده گیرند.

با اجرایی شدن اولین ساختمان و نشان دادن یک الگوی

زیبا و موفق تجاری، بطور خودکار بقیه ساختمانها توسط خود بخش خصوصی ساخته خواهند شد. این طرح پایلوت باید ارتفاع بلندی (مثلاً ۱۵۰ متر) داشته باشد به گونه ای که

وقتی ما در کشوری زندگی می کنیم که پارانه بنزین و انرژی در آن معادل بودجه عمرانی کشور است، دیگر بودجه چندانی برای کارهای عمرانی و زیربنایی باقی نمی ماند لذا چاره ای جز میدان دادن به بخش خصوصی و علی الخصوص بخش تعاونی نیست.

باعث شود قد فکری ما رشد کند و حد و اندازه ایرانی را خیلی مرتفع تر از این نشان دهیم که حسرت به دل یک برج مجلل کشورهای عربی باشد! مثلاً در شهری مانند بندرعباس که یک شهر کم عرض و طولیل با طول بیش از ۱۸ کیلومتر!! است که بین کوه گنو و دریا محاصره شده و برای جلوگیری از طولیتر شدن شهر با کمبود مساحت زمین در مناطق مرکزی شهر مواجه است، بهترین شهر برای اجرای اولین طرح پایلوت ساختمان مرتفع است که توجه اقتصادی کاملی خواهد داشت. حتی می توان با پیش فروش کردن واحدهای آن با تضمین دولت، بخشی از بودجه لازم را تامین کرد. دولت دائماً از کمبود بودجه صحبت می کند در حالیکه که اگر مدیران دولتی ما ساختار فکری پویا و غیردولتی! داشته باشند می توانند نقدینگی موجود در جامعه را به میدان اقتصاد مولد بکشانند که متأسفانه فعلاً اینطور نیست و مدیران ما همان مدیران دهه ۶۰ و ۷۰ با تفکر توزیع کوپن در بین مردم هستند و دولت را مالک بلامنازع اقتصاد می دانند و بخش خصوصی و تعاونی را رقیب می دانند.

در کنار این دو گزینه مهم و حیاتی، طرحهای گردشگری متعدد دیگری را هم میتوان برای رونق گردشگری دریایی و رونق شهرهای ساحلی اجرا کرد. برای تشویق سرمایه گذاران بخش خصوصی به حضور در این پروژه ها باید طرحهای اولویت دار تعیین و مصوب شوند و بر روی یک سایت اینترنتی با عنوان فرصتهای سرمایه گذاری گردشگری دریایی اعلام نمود به گونه ای که سرمایه گذار ظرف چند روز بتواند کار احداث را فوراً شروع کند و معطل مجوزها و بروکراسی نشود. اصولاً دو نمونه از معضلات عمده جذب سرمایه های سرگردان بخش خصوصی در ایران این است که:

۱- هیچ سایت اینترنتی وجود ندارد که فرصتهای موجود را ارائه داده باشد (بخش گردشگری دریایی میتواند به عنوان یک طرح پایلوت و یک الگو در کل کشور اجرا شود تا در بقیه حوزه ها هم به مرور ارائه شود).

۲- مجوزهای کلی مربوط به طرح های اولویت دار از قبل اخذ نمی شوند تا سرمایه گذاران با خواب سرمایه و معطلی اخذ مجوزها مواجه نشوند (برای تسهیل و تسریع این امر حتی بانک عامل هم باید سر خط آمده و از قبل توجیه باشد).

موارد متعددی دیده شده که سرمایه گذاران بعد از مدتها معطلی در یک مورد، در نهایت به این نتیجه رسیدند که سرمایه خود را وارد خرید ملک و زمین و مسکن کنند بجای کارهای

▲ آمادگی لهستان برای خرید تمام ماهیان قزل آلاي تولیدی ایران در دریای خزر

مشروط به آن که وزن هر ماهی ۱/۵ کیلوگرم باشد.

وی، میانگین مصرف سرانه آبزیان در ایران را ۱۰ کیلوگرم خواند و تصریح کرد: مصرف سرانه جهانی آبزیان ۲۰ کیلوگرم است و برای افزایش تولید باید بتوانیم مصرف سرانه آبزیان در کشور را ارتقا دهیم و همچنین با اشاره به اینکه جهان با کمبود ۵۰ میلیون تن آبزیان در ۱۳ سال آینده تا سال ۲۰۳۰ مواجه می‌شود، بیان کرد: کمبود آبزیان باید از طریق کشورهایی مانند ایران جبران شود.

قناعت‌پرست با بیان اینکه فاصله صادرات آبزیان ایران با کشورهای دیگر بسیار است، اظهار کرد: بستر فعالیت در حوزه آبزی‌پروری در گیلان فراهم است و در این زمینه مشکلی نداریم و اکنون دیگر آبزی‌پروری در دریا برای ما رؤیا نیست و تا پایان برنامه ششم توسعه کشور باید بتوانیم ۴۵ هزار تن پرورش ماهی در قفس در دریای خزر داشته باشیم.

بنابر آمار و اطلاعات جهانی، تقاضا برای مصرف آبزیان در سراسر دنیا رو به افزایش است. در این راستا یکی از ظرفیت‌های مناسب در جهت افزایش تولید آبزیان با توجه به محدودیت منابع آب شیرین در کشور استفاده از پتانسیل اکوسیستم‌های دریایی و ساحلی به منظور آبی‌پروری دریایی مانند احداث قفس‌های پرورش ماهی است.

از مهم ترین مزایای این طرح حذف محدودیت آب، استفاده از محیط کم جهت تولید بالا، افزایش تولید آبزیان در کشور و نیز خوش طعم بودن ماهیان تولیدی، هم سو بودن آن با مسائل زیست‌محیطی به دلیل کاهش فشار صید بر ذخایر آبزیان و فرصت احیای مجدد آنها، ایجاد اشتغال پایدار، به وجود آمدن امکان صادرات و ارزآوری است. شاید بتوان گفت این روش پرورش آبزیان از بالاترین میزان بهره‌وری برخوردار است.

از جمله معایب پرورش ماهی در قفس در دریا، مبارزه با عوامل مزاحم محیطی مانند پرندگان، مشکل بودن انتقال مواد مورد نیاز از خشکی به دریا (نیروی انسانی، غذای ماهی و...) و درگیر کردن بخشی از اراضی ساحلی جهت پشتیبانی کردن تولید در دریا است.

به گزارش ایسنا، پرورش ماهی در قفس یکی از روش‌های متداول در دنیا برای استفاده بهتر از منابع آبی به منظور تولید پروتئین است، پرورش ماهی در قفس برای نخستین بار در سال ۸۹ توسط اداره کل شیلات گیلان در دریای خزر به صورت آزمایشی اجرا شد.

قناعت‌پرست، معاون آبی‌پروری اداره‌ی کل شیلات استان گیلان، از اعلام آمادگی لهستان برای خریداری تمام ماهیان قزل‌آلای تولیدی ایران در دریای خزر خبر داد و بیان کرد: لهستان تمام ماهیان قزل‌آلای به وزن ۱/۱ کیلوگرم را خریداری می‌کند و این کشور به شدت علاقمند است برای خریداری کپور از ایران وارد معامله شود



خصوصی است. ۱۴- توسعه تعداد هتل‌های ثابت مستقر در آب (شبیه هتل ترنج).

۱۵- ایجاد هتل‌های شناور.

۱۶- ایجاد مارینا و شهرسازی دریایی در تمام شهرهای ساحلی.

۱۷- تمرکز روی تبدیل پل در حال احداث خلیج فارس (بین قشم و بندرعباس) برای اهداف گردشگری.

۱۸- تمرکز روی فعالیتهای تفریحی در سواحل رو به رشد مکران و شهرهای جدید در حال احداث در سواحل مکران با هدف جاذبه‌های گردشگری. از هم اکنون می‌توان با پیشنهادات سازنده، سرمایه‌گذاری‌های کلان دولتی و غیردولتی در سواحل مکران را به سمت گردشگری دریایی سوق داد.

واقعاً نمی‌شود در این مملکت با اینهمه سازمان‌های دولتی و کارمند، طرح‌های اولویت‌دار را از قبل مشخص کرد و مجوزهای اولیه را اخذ نمود تا راه هموارتر شود و سپس روی یک سایت اینترنتی به معرض انتخاب گذاشت؟ به اصطلاح میز کار را از قبل آماده نمود؟ به نظرم می‌شود به شرطی که افراد خوش فکر و مصمم وارد گود شوند! مشکل امروز توسعه آهسته و لاک‌پشتی! کشور در همه حوزه‌ها و هدر رفتن ثروت نفت و گاز، این است که مدیران ما فکرهای کوچک و دل‌های ترسانی دارند و نمی‌توانند امیدبخش و حرکت دهنده بخش خصوصی باشند بلکه در بسیاری مواقع دقیقاً برعکس عمل می‌کنند!

◀ نویسنده: محمد مونسان

مولد اقتصادی! سایت اینترنتی فرصتهای سرمایه‌گذاری باید برای همه سطوح سرمایه‌گذاری پیشنهاد داشته باشد مثلاً از ۱۰۰ میلیون تومان گرفته تا چند ده میلیارد تومان! و بررسی‌های توجیه اقتصادی از قبل ارزیابی و نوشته شده باشد بطوریکه سرمایه‌گذاران با مطالعه آنها و با توجه به سرمایه خود، وارد یکی از این حوزه‌ها شوند. بطور مثال ما چندین سال متوالی شدیداً تلاش کردیم برای بکارگیری زیردریایی توریستی در مناطق اطراف کیش ولی آنقدر دست انداز ایجاد شد که هر سرمایه‌گذاری که جلو آمد بعد از چند ماه معطلی، کلاً متواری شد!!.

یک سرمایه‌گذار بعد از ۳-۴ سال سرمایه خود را ۲ برابر می‌کند (طرحهای بازگشت سرمایه و توجیه اقتصادی دریایی معمولاً ۳-۴ ساله یا حتی کمتر هستند) لذا نمیتوان از سرمایه‌گذار توقع داشت فقط ۲ سال دنبال مجوزها بدود! یعنی هرکسی این صبر و حوصله و علاقه مندی را ندارد. برخی طرحها مانند زیر که محل احداث و مشخصات آنها قبلاً مورد بحث کارشناسی قرار گرفته می‌توانند جزء طرحهای مصوبی باشند که در سایت مربوطه ارائه شوند:

۱- طراحی و ساخت نمادهای شهری برای شهرهای ساحلی.

۲- احداث یک ساختمان مرتفع ۱۵۰ متری با معماری خاص کاربری توریستی، خدماتی و مسکونی و هتل.

۳- اضافه کردن سازه گذرگاهی تفریحی بر روی پل‌های موجود بر روی کارون- ایجاد امکان پیاده روی مردم با امکانات تفریحی خاص بر روی پل (شبیه پل طبیعت تهران).

۴- ایجاد یک پل تفریحی ریسمانی و چوبی خاص پیاده روی بر روی عرض کارون.

۵- ایجاد راپل توریستی (طناب انتقال نفر) در طرفین کارون با امکان انتقال برعکس (رفت و برگشت).

۶- ایجاد آکواریوم دریایی در حداقل ۲ شهر ساحلی جنوب.

۷- ایجاد تله کابین بین کوه و دریا در مناطق ساحلی.

۸- گذرگاه شیشه‌ای برای پیاده روی افراد.

۹- بکارگیری کشتی‌های کروز در ابعاد و ماموریت‌های مختلف.

۱۰- بکارگیری زیردریایی توریستی در مناطق اطراف کیش.

۱۱- استقرار بالن تفریحی در مناطق ساحلی.

۱۲- توسعه دهکده گردشگری بوشهر با ریز کردن طرح‌هایی که در این دهکده قابل اجرا بوده و قابل واگذاری به سرمایه‌گذاران است.

۱۳- توسعه موزه بوشهر به نمایشگاه دائمی تجهیزات دریایی به عنوان جاذبه منحصربفرد توریستی در سواحل جنوبی- شامل نمایشگاه مصنوعات واقعی و ماکت‌هایی از کشتی‌ها، شناورهای فراساحلی، سکوهای دریایی ثابت و متحرک، ماکت اسکله‌ها و بنادر موجود در ایران، ماکت نحوه استخراج و استحصال از میادین نفتی دریایی، ماکت اجزاء سازه‌ای بدنه کشتی‌ها، تجهیزات و ابزار آلات واقعی دریایی باستانی و غیرباستانی (جدید) و ... خود این طرح بصورت دهها پروژه قابل واگذاری به سرمایه‌گذاران بخش

◀ منبع: tabnak.ir