



مقاله پژوهشی

Available Online: <http://jmst.kmsu.ac.ir>



## بررسی و رتبه‌بندی عوامل مؤثر بر توسعه سفر و گردشگری دریایی (مورد مطالعه: پایانه خلیج فارس بندر خرمشهر)

حامد شفیعی‌آبادی\*<sup>۱</sup>، همایون یوسفی<sup>۱</sup>، محمد امین کوه‌بر<sup>۲</sup>

۱. گروه حمل و نقل دریایی، دانشکده اقتصاد و مدیریت، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

۲. گروه اقتصاد و بیمه دریایی، دانشکده اقتصاد و مدیریت، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

\* نویسنده مسئول، پست الکترونیک: [hamedshafiabadi93@gmail.com](mailto:hamedshafiabadi93@gmail.com)

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۲/۲۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۱/۱۱

شناسه دیجیتال (DOI): [10.22113/JMST.2019.126022.2142](https://doi.org/10.22113/JMST.2019.126022.2142)

### چکیده

هدف پژوهش حاضر بررسی و رتبه‌بندی عوامل مؤثر بر توسعه سفر و گردشگری دریایی در پایانه خلیج فارس بندر خرمشهر است. در پژوهش‌های قبلی علی‌رغم توجه به دیگر انواع گردشگری، مطالعه‌ای بر گردشگری دریایی و به‌طور خاص سفر و گردشگری دریایی در پایانه خلیج فارس بندر خرمشهر، صورت نگرفته است. با تحقق هدف پژوهش حاضر، ضمن افزایش درآمدهای سازمان بنادر و دریانوردی خوزستان، فرصت‌های شغلی در منطقه افزایش می‌یابد. در صورت محقق نشدن، علاوه بر استفاده نکردن از پتانسیل‌های بالقوه منطقه، موجب هدررفت سرمایه در بخش سفر و گردشگری دریایی می‌گردد. روش تحقیق حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر ماهیت پژوهش، آمیخته اکتشافی (رویکرد کیفی - کمی) است. بخش کیفی تحقیق با تمرکز بر مصاحبه، مشاهده، مطالعه و ... با رویکرد استقرایی صورت گرفته است. در بخش کمی تحقیق اقدام به تجزیه و تحلیل داده‌ها بر اساس مدل تحلیل سلسله مراتبی و با به‌کارگیری از نرم‌افزار SPSS v.22 انجام شده است، همچنین رتبه‌بندی مؤلفه‌های تحقیق با استفاده از مدل ایده آل و به کمک مقایسات زوجی مورد ارزیابی قرار گرفت که این عملیات توسط نرم‌افزار Expert choice 11 محاسبه شده است. بر اساس نتایج به دست آمده، بعد زیرساخت با وزن نهایی ۰/۵۲۸ رتبه اول و بعدهای خدماتی، اقتصادی و فرهنگی به ترتیب با وزن نهایی ۰/۲۴۳، ۰/۱۴۲ و ۰/۰۸۶ رتبه‌های دوم، سوم و چهارم را به خود اختصاص داده‌اند. از میان مؤلفه‌ها، ساخت مکان‌های اقامتی و تفریحی، برگزاری گشت‌ها و تورهای دریایی، تسهیلات بانکی برای بخش خصوصی و تبلیغات رسانه‌ای به ترتیب با وزن نهایی ۰/۴۳۱، ۰/۴۳۲ و ۰/۴۸۸ و ۰/۵۵۹ از میان مؤلفه‌های هر بعد بعنوان رتبه اول مشخص شدند.

**واژگان کلیدی:** مسافری دریایی، گردشگری دریایی، بندر خرمشهر، مدل تحلیل سلسله مراتبی.

#### Copyrights:

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted Journal of Marine Science and Technology. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



## ۱. مقدمه

کاملاً توسعه یافته و جدی در منابع درآمد مستقیم و غیرمستقیم اقتصادی کشورها است (Fetisov and Maierov, 2017). حمل‌ونقل مسافربری دریایی، یکی از مهم‌ترین، جذاب‌ترین و سودآورترین حوزه‌های درآمدزایی برای کشورها در جهان است. در بیشتر کشورهای دنیا توجه به تورهای دریایی، حمل‌ونقل دریایی، ورزش و تفریحات آبی، غواصی و سایر سرگرمی‌های مرتبط با ساحل و فراساحل در صدر برنامه‌های گردشگری قرار دارد (Bowen et al., 2014). تعداد توریست‌های دنیا در سال ۲۰۱۰، ۹۴۰ میلیون نفر بوده است، که انتظار می‌رود این تعداد در سال ۲۰۲۰ به ۱/۶ میلیارد نفر برسد (Maierov, 2017). با افزایش استانداردهای زندگی و درآمد افراد، کاهش محدودیت‌های مسافرت و آسان‌تر و ارزان‌تر شدن حمل‌ونقل انتظار می‌رود؛ توریسم همچنان به رشد خود ادامه دهد، تعداد توریست‌ها بیشتر شده و نقش توریسم در اقتصاد دنیای پیش از پیش گردد (Kizielewicz, 2012). بر اساس پیش‌بینی مجمع جهانی اقتصاد (World Economic Forum: WEF)، ضعیف‌ترین کشورهای توریست‌پذیر در سال ۲۰۲۰ از طریق این صنعت، بیش از ۲۰ میلیارد دلار درآمد کسب خواهند کرد. این میزان درآمد معادل ۱۰ درصد تولید ناخالص جهان، ۱۱/۴ درصد اشتغال و ۱۱ درصد درآمد کل جهان است (Hall et al., 2013). در سال ۲۰۱۶ بیش از ۲۰ میلیون نفر با درآمدی معادل ۳۴ میلیارد دلار در جهان سفر دریایی داشته‌اند و در این میان استرالیا به عنوان یکی از اصلی‌ترین مقاصد گردشگری دریایی جهان در سال ۲۰۱۵ توانسته ۲/۵ میلیارد دلار تنها از گردشگری دریایی درآمد کسب کند (Mittal et al., 2017). اگرچه کشورمان در ورود به برخی صنایع دریایی پیچیده مزیت کمتری دارد، ولی در حمل‌ونقل مسافربری دریایی و گردشگری دریایی دارای مزیت مطلق است و به همین دلیل باید با ارتقای فرهنگ دریایی در میان مردم و نیز حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فعال در این زمینه، توسعه و رونق

بحث مسافرت‌های دریایی ایمن‌ترین و مفرح‌ترین نوع مسافرت انتخابی برای گردشگران و مسافران در جهان است (Papageorgiou, 2016b). صاحب‌نظران بر این باورند که در صورت ایجاد خطوط دریایی در حمل‌ونقل بار و مسافر، بیش از ۳۰ درصد ترافیک در محورهای ساحلی کاسته می‌شو (Panahi and Seif, 2014). امروزه اقتصاد دریا و سواحل که مرزهای آبی کشور را تشکیل می‌دهند، از جایگاه ویژه‌ای برخوردارند؛ لذا استفاده مطلوب و مناسب از کلیه ظرفیت‌های ساحلی باید به عنوان یک ضرورت مورد توجه قرار گیرد (Fernández-Macho et al., 2015). این مهم زمانی در کشور ما محقق خواهد شد که با توجه به مرز آبی مشترک با کشور عراق که جمعیت زیادی از زائرین ایرانی را هر ساله پذیرا است و همچنین وجود کشورهای حاشیه خلیج فارس و مزیت گردشگری دریایی، نسبت به توسعه زیرساخت‌ها و ایجاد شبکه مدرن حمل‌ونقل مسافربری دریایی به‌ویژه در بندر خرمشهر، اقدام نمود (Pur Ahmad et al., 2016). مهم‌ترین مسئله‌ای که در این زمینه اهمیت بالایی دارد این است که در صورت پیشرفت و بهبود صنعت سفر و گردشگری دریایی، بنادر به منابع مالی بالایی دست پیدا می‌کنند. به‌گونه‌ای که بخش قابل توجهی از بنادر جهان در سال‌های اخیر سعی کرده‌اند با بهره‌گیری از این مکانیزم، بهره‌وری و شاخص‌های عملکردی خود را ارتقا ببخشند (Mittal et al., 2017). کشور امارات از سال ۲۰۰۵ میلادی با تدوین برنامه‌ای دقیق در زمینه سفر و گردشگری دریایی، توانسته است طی دوره‌ای هفت‌ساله، در سال ۲۰۱۲ میلادی پذیرای حدود ۶۰۰ هزار گردشگر و مسافر دریایی، صرفاً از طریق پهلو گرفتن کروزهای مسافربری (cruise) باشد (Papageorgiou, 2016b). صنعت سفر و گردشگری با درآمدی بالغ بر ۶/۵ تریلیون دلار، که بخش قابل توجهی از آن در سطح جهانی مربوط به سفر گردشگری دریایی است، اکنون بخشی

گذاشته است. در حال حاضر در پایانه مسافری خلیج فارس یک اسکله مسافری با دو پست وجود دارد، که برای فعالیت های کشتی‌ها کفایت می‌کند و محدودیتی برای پهلوگیری کشتی‌ها وجود ندارد. در حال حاضر فقط سه کشتی مسافربری به نام‌های برلیان، فیروزه و ایران زمین به ترتیب با ظرفیت ۲۴۳، ۲۳۵ و ۷۱ نفر در این پایانه فعالیت می‌کنند. یکی از عوامل مؤثر بر توسعه سفر و گردشگری دریایی در بندر خرمشهر، برخورداری از آب و هوای مناسب بندر خرمشهر در بیشتر فصول است که موجب جذب گردشگران بسیاری می‌گردد. از طرفی، تمایل سفرهای دریایی گردشگران به کشورهای همجوار توسط قایق‌های مسافربری و همچنین تردد به کشورهای حوزه خلیج فارس همچون کویت، بحرین و ... از طریق بندر خرمشهر و بوسیله کشتی های مسافربری وجود دارد، که متأسفانه از قابلیت‌های فوق‌الذکر در این بندر استراتژیک به خوبی استفاده نمی‌گردد. در جداول ۱ عملکرد پایانه مسافربری خرمشهر در بین سال‌های ۹۵-۹۶ نشان داده شده است.

بیشتری به وجود بیورد (Bavarsad and Amraei, 2014). ترمینال مسافربری خلیج فارس تنها پایانه مسافربری و گردشگری مجهز منطقه آزاد اروند است. این پایانه مسافربری با مساحت ۶۰۰۰ مترمربع بزرگترین و زیباترین پایانه مسافربری استاندارد در حوزه خلیج فارس است. این ترمینال با یکصد متر اسکله و ظرفیت روزانه ۱۲۰۰ نفر مسافر در حال ارائه خدمات به مسافران مرز دریایی خرمشهر است. پایانه مسافربری دریایی خلیج فارس از جهت قرار گرفتن در موقعیت منطقه آزاد اروند، بندر خرمشهر را به سمت بندری تجاری-سیاحتی با قابلیت زیارتی سوق می‌دهد (Ports and Maritime Organizational, 2015). پایانه مسافربری دریایی خرمشهر از لحاظ ایمنی و امنیتی و زیرساخت‌های مورد نیاز مسافران وضعیت خوبی دارد. از طرفی ماهیانه مبلغ ۶۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال از جانب پایانه مسافربری به بندر خرمشهر پرداخت می‌شود. این مبلغ سوبسیدی (subsidies) است که سازمان بنادر در نظر گرفته است و بر راندمان و سوددهی بندر نیز تأثیر

جدول ۱. آمار تعداد مسافران پایانه مسافربری خلیج فارس ۱۳۹۵-۱۳۹۶

(منبع: آمار سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۶)

| بندر<br>خرمشهر | دوره پایه   |             | دوره ثانویه |             |
|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                | ورودی       | خروجی       | ورودی       | خروجی       |
|                | تعداد مسافر | فروند شناور | تعداد مسافر | فروند شناور |
|                | ۸۴,۱۳۹      | ۲۶۷         | ۱۰۹,۶۹۴     | ۲۶۸         |
|                | تعداد مسافر | فروند شناور | تعداد مسافر | فروند شناور |
|                | ۸۸,۵۱۷      | ۲۶۷         | ۱۰۸,۳۹۳     | ۲۶۸         |

این نتیجه می‌رسد که در سازماندهی و برنامه‌ریزی فعالیت های گردشگری ساحلی و دریایی، در نظر گرفتن مواردی مانند: شرایط محیطی مناسب، کیفیت دریاها و مناظر ساحلی، سازگاری با اثرات تغییرات آب‌وهوایی، مقررات و قوانین، امکانات و درجه ایمنی و فرهنگ عمومی دارای بیشترین اهمیت هستند. Jugović et al.

Mittal et al. (2017)، در مطالعه خود با عنوان عوامل مؤثر بر پویایی حمل‌ونقل مسافربری دریایی جهان، با استفاده از مدل حمل و نقل (Access and Inclusion Model: AIM)، نشان می‌دهند که سرعت سفر و نرخ کرایه بیشترین تأثیر را بر تقاضای سفرهای دریایی دارد. Papageorgiou (2016a) در مقاله خود به

ترمینال، همکاری دولتی، عوامل عملیاتی (ایمنی، امنیت و غیره)، حفظ ساختمان تاریخی، نگرانی‌های محیطی (سروصدا، آلودگی هوا)، توسعه شهری و کاهش تراکم ترافیکی محلی.

پژوهش حاضر برای اولین بار در نظر دارد که بررسی و رتبه‌بندی عوامل مؤثر بر توسعه سفر و گردشگری دریایی در پایانه خلیج فارس بندر خرمشهر را از روش تحلیل سلسله مراتبی انجام دهد. نتایج پژوهش حاضر فرصتی را برای پیشرفت و توسعه سفر و گردشگری دریایی پایانه خلیج فارس در کوتاه مدت از طریق جهت‌دهی به سرمایه‌های موجود در این بخش به وجود می‌آورد. همچنین امید است، در جهت رفع مشکلات و عدم بهره‌گیری مناسب از پتانسیل‌های بالقوه پایانه خلیج فارس بندر خرمشهر گامی مثبت بردارد.

## ۲. مواد و روش‌ها

نوع تحقیق حاضر از نظر هدف کاربردی است و از نظر ماهیت آمیخته اکتشافی (رویکرد کیفی- کمی) است. روش جمع‌آوری اطلاعات از طریق مصاحبه، مشاهده، مطالعه کتب، مقالات معتبر، سایت سازمان بنادر و دریانوردی خرمشهر و تحقیقات میدانی می‌باشد. از طرفی روش تجزیه و تحلیل داده‌ها بر اساس ابزار مرتبط با تحقیق و با استفاده از مدل تحلیل سلسله مراتبی انجام می‌پذیرد، بنابراین، به منظور تکمیل بخش فرایند فوق‌الذکر شناسایی عوامل مؤثر بر توسعه سفر و گردشگری دریایی، اقدام به مصاحبه با ۹ نفر از خبرگان و متخصصان ارشد صنعت گردشگری دریایی شده است. همچنین پس از جمع‌آوری داده‌ها، عوامل تأثیرگذار در توسعه گردشگری دریایی در بندر خرمشهر شناسایی شدند، بدین‌منظور برای تجزیه و تحلیل اطلاعات به‌دست آمده از نرم‌افزارهای SPSS22 و Expert Choice11 استفاده شده است. پرسشنامه دارای ۱۷ سوال بود که براساس مقایسات زوجی طراحی شد. جامعه آماری کمی این مطالعه برابر با کل کارکنان پایانه مسافربری دریایی خلیج فارس خرمشهر (۴۸ نفر) است. لازم به‌ذکر است که

(2006) در مقاله خود بیان می‌کنند که در تلاش برای رفع نیازهای جدید مسافران دریایی، لازم است بنادر به مواردی از قبیل: نیاز به ارتقاء سطح خدمات ارائه شده، انعطاف‌پذیری ساختار سازمان بنادر، ارتقاء امکانات بندر، فعالیت‌های تبلیغاتی، پیاده‌سازی سیستم‌های اطلاعاتی و معرفی خدمات جدید توجه نمایند. Sambracos و Maniati (2014) در مقاله خود تحت عنوان بحران مالی و حمل‌ونقل مسافر در کشور یونان، با توجه به نقش حمل‌ونقل مسافر و گردشگری دریایی در کشور یونان و همچنین خاصیت جزیره‌ای منطقه یونان، به دنبال راه-حل‌های مناسبی برای جذب مسافر و گردشگر دریایی هستند. در پایان و باتوجه به نظرات متخصصان، عوامل ارائه خدمات متنوع و ارزان از جمله مهم‌ترین عوامل در جذب مسافر و گردشگر دریایی یونان به حساب می‌آیند. Bowen et al. (2014)، در مقاله خود به برآورد خطرپذیری امنیت سفردرایی با کشتی‌های کروز پرداخته است. که در پایان ضمن معنی دار بودن رابطه بین ایمنی و امنیت سفرهای دریایی و تقاضای استفاده از کشتی‌های کروز، به ارائه پیشنهاداتی برای شرکت‌های کشتی کروز در جهت بهبود ایمنی و امنیت سفرهای دریایی در بازه‌های زمانی متفاوت سال پرداخته است.

Kizielewicz (2012)، در مطالعه خود لیستی از معیارهایی را که می‌تواند در افزایش تقاضای گردشگری دریایی موثر واقع شود را ارائه می‌دهد. وی در پایان توجه به معیارهای رفاهی، سیاسی، اقتصادی و فرهنگی را در افزایش تقاضای گردشگری دریایی موثر می‌داند. Hall (2001)، در مقاله خود به طور خاص بر تأثیرات محیطی روی سفر و گردشگری دریایی تمرکز می‌کند. این مقاله با ارائه شیوه‌ای به دنبال یکپارچه‌سازی مدیریت ساحلی و دریایی و برخی از استراتژی‌های بازاریابی است که برای پایداری صنعت گردشگری دریایی، تحت شرایط آب و هوایی متفاوت به کار می‌رود. Bell و Braaksma (1989)، در مقاله خود با عنوان فاکتورهای بحرانی در برنامه‌ریزی ترمینال‌های ترکیبی مسافری، نتیجه می‌گیرند که این عوامل بحرانی به ترتیب اولویت عبارتند از: ادغام انواع حمل‌ونقل، ارتقاء حمل‌ونقل عمومی، هزینه

چون صنعت گردشگری دریایی جدید است و هنوز به-طور رسمی فعالیت خود را در بنادر جنوبی ایران شروع نکرده است و صرفاً به صورت پراکنده در ایام نوروز، جشن‌ها و مناسبت‌ها و در قالب چند سفر کوتاه و یا گشت دریایی انجام می‌شود، سازمان بنادر و دریانوردی به همراه دیگر سازمان‌های مرتبط در تلاش برای ایجاد و تشکیل صنعت گردشگری دریایی هستند. از آنجایی که پایانه مسافربری دریایی خلیج فارس خرمشهر به منظور سفرهای منظم مسافران جهت عزیمت به کشورهای کویت، یمن، قطر و برنامه‌ریزی شده است، بنابراین، در راستای گردشگری دریایی، فعلاً مشتریان ثابت و قابل توجهی وجود ندارد. به همین دلیل سهم مشتری در خصوص پاسخ به مساله و موضوع تحقیق قابل بررسی نیست، از این رو مناسب‌ترین جامعه آماری کمی تحقیق، همان کارکنان فعال در پایانه مسافربری دریایی خلیج فارس خرمشهر انتخاب گردیدند. از آنجایی که هدف محقق اندازه‌گیری متغیرها در نمونه و تعمیم آن به جامعه است، این هدف با نمونه‌گیری غیر احتمالی تأمین نمی‌شود. بنابراین، می‌بایست از روش‌های نمونه‌گیری احتمالی استفاده شود و به دلیل این که هر یک از نمونه‌ها از شانس مساوی برای انتخاب شدن برخوردارند، از روش

نمونه‌گیری تصادفی ساده استفاده شده است. برای تعیین نمونه آماری به دلیل اینکه تحقیق حاضر غیرآزمایشی است و از طرفی اطلاعاتی از قبیل حجم جامعه آماری، درصد خطا و احتمال داشتن و نداشتن صفت مربوطه را دارند، بر اساس فرمول کوکران طبق رابطه ۱ عمل شده است. بر این اساس حجم نمونه، تقریباً برابر با ۳۲ نفر از کارکنان پایانه مسافربری دریایی خلیج فارس خرمشهر است. بنابراین، با توجه به کوچک بودن جامعه آماری، سطح تجزیه و تحلیل داده‌های پژوهش صرفاً متمرکز بر پایانه مسافربری دریایی خلیج فارس خرمشهر است و نتایج و یافته‌های تحقیق برای دیگر بنادر جنوبی ایران تعمیم داده می‌شود. درباره مقادیر  $p$  و  $q$  ذکر این نکته ضروری است که این دو مقدار، با توجه به نمونه‌گیری قضاوتی و مشخص بودن سوابق و پیشینه‌ی شخص پاسخ‌دهنده، در صورت احتمال داشتن صفت مورد نظر در شخص،  $0/9$  و در صورت احتمال نداشتن صفت مورد نظر در شخص،  $0/1$  در نظر گرفته می‌شود (Seif, 2001). با توجه به درصد-خطای ذکر شده مقدار  $Z$  در این درصد خطا برابر با  $1/645$  است. مقدار حجم نمونه برابر با  $32/476$  بود که با استفاده از تقریب ۳۲ نفر در نظر گرفته شد.

$$n = \frac{\frac{z^2 pq}{d^2}}{1 + \frac{1}{N} \left( \frac{z^2 pq}{d^2} - 1 \right)} \quad \text{رابطه (۱)}$$

$n$ : حجم نمونه،

$N$ : حجم جامعه آماری

$d$ : درجه اطمینان یا دقت احتمالی مطلوب (در این مطالعه برابر با  $0/05$ )

$p$  و  $q$ : نشان‌دهنده احتمال داشتن و نداشتن صفت مورد نظر در پاسخ دهنده

$$n = \frac{\frac{(1.645)^2 (0.9)(0.1)}{(0.05)^2}}{1 + \frac{1}{48} \left( \frac{(1.645)^2 (0.9)(0.1)}{(0.05)^2} - 1 \right)} = 32.476$$

ابزار گردآوری داده‌ها مورد آزمون قرار گرفت. بدین منظور از نرخ ناسازگاری استفاده شد. در صورتی که نرخ ناسازگاری کمتر از ۰/۱ باشد، داده‌ها قابل اتکا هستند و در صورتی که بیشتر از ۰/۱ باشند، داده‌ها قابل اتکا نبوده و می‌بایست پرسشنامه (ماتریس مقایسات زوجی) دوباره طراحی گردد. برای محاسبه نرخ ناسازگاری از نرم افزار Expert Choice 11 استفاده شد. نرخ ناسازگاری مقایسات زوجی بعدهای پژوهش برابر با ۰/۰۱ بود و نرخ ناسازگاری مؤلفه‌های زیرساختی، خدماتی، اقتصادی و فرهنگی به ترتیب برابر ۰/۰۳، ۰/۰۳، ۰/۰۲ و ۰/۰۱ به دست آمد. با توجه به این که تمامی اعداد به دست آمده کوچکتر از ۰/۱ است، داده‌های به دست آمده از توزیع پرسش‌نامه قابل اتکا هستند.

از آزمون نرمال بودن برای تعیین نرمال یا غیرنرمال بودن نمونه آماری از طریق محاسبه چولگی و کشیدگی در نرم افزار SPSS نسخه ۲۲ استفاده شد. نتایج این آزمون در جدول ۲ ارائه شده است. با توجه به اینکه تمامی مقادیر چولگی و کشیدگی برای متغیرهای تحقیق بین ۲ و -۲ قرار دارند؛ در نتیجه توزیع متغیر از کشیدگی نرمال برخوردار است و به بیان دیگر نمونه آماری نرمال است.

روایی پرسش‌نامه از طریق نظرات مدیران ارشد و کارمندان ترمینال مسافربری دریایی خلیج فارس بندر خرمشهر و اساتید راهنمای تحقیق مورد تأیید قرار گرفت، اما جهت حصول اطمینان از صحت فرآیند پایایی

جدول ۲. محاسبه چولگی و کشیدگی برای متغیرهای تحقیق

| مقدار کشیدگی | مقدار چولگی | نام متغیر                                    |
|--------------|-------------|--|
| ۰,۵۷۴        | -۰,۱۴۶      | طراحی خطوط حمل‌ونقل مسافربری جدید            |
| ۰,۶۹۴        | -۰,۱۰۹      | توقف شناورهای غیرمجاز و غیر استاندارد        |
| -۰,۰۰۴       | -۰,۷۰۵      | ساخت مکان‌های اقامتی و تفریحی                |
| ۰,۱۵۶        | -۰,۵۶۶      | طراحی اسکله‌های مدرن                         |
| ۰,۰۹۶        | -۰,۳۷۸      | شناورسازی قایق‌های غرق شده و لایروبی کانال   |
| -۰,۵۸۴       | -۰,۰۹۲      | ایجاد خدمات رفاهی، بهداشتی و ایمنی           |
| -۰,۳۵۹       | -۰,۳۳۲      | تناوب خطوط و جدول زمان‌بندی منظم             |
| -۰,۰۲۷       | -۰,۵۱۵      | برگزاری گشت‌ها و تورهای دریایی               |
| -۰,۲۲۴       | -۰,۱۴۹      | بکارگیری شناورهای مدرن و مجهز                |
| -۰,۴۵۵       | -۰,۳۸۸      | خدمات اینترنتی                               |
| ۰,۴۷۰        | -۰,۴۰۰      | نرخ کرایه                                    |
| ۰,۶۳۲        | -۰,۸۵۲      | طراحی استراتژی‌های بازاریابی هدفمند          |
| -۰,۲۶۲       | -۰,۵۸۶      | جذب سرمایه بخش خصوصی                         |
| ۱,۴۶۰        | -۰,۰۰۴      | تسهیلات بانکی برای بخش خصوصی                 |
| -۰,۳۷۶       | -۰,۷۰۰      | برگزاری همایش با محوریت توسعه گردشگری دریایی |
| -۰,۰۸۶       | -۰,۱۰۶      | ساخت کلیپ ویدئویی و چاپ بنر                  |
| -۰,۶۵۸       | -۰,۴۱۵      | تبلیغات رسانه‌ای                             |

عنصر سطر مربوط را نشان می‌دهد. میانگین هندسی هر سطر از طریق رابطه ۲ که بیانگر میانگین هندسی است، محاسبه می‌شود (Habibi and Hesabian, 2015). وزن حاصل از میانگین هندسی وزن نهایی عناصر است اما این وزن نرمال نیست، یعنی به طور دقیق نسبت اهمیت مشخص نمی‌شود. پرکاربردترین روش محاسبه وزن نهایی عناصر تکنیک «بردار ویژه» مبتنی بر مفهوم «نرمال‌سازی» است. در تکنیک بردار ویژه، از روش ساده نرمال‌سازی خطی استفاده می‌شود. اگر میانگین هندسی مقادیر مربوط به مقایسه زوجی هر عنصر با  $\pi_i$  نشان داده شود، وزن نرمال هر عنصر با استفاده از رابطه ۳ محاسبه می‌شود (Habibi and Hesabian, 2015). وزن نرمال هر عنصر برابر است با وزن آن عنصر تقسیم بر مجموع اوزان تمامی عناصر. بنابراین، مجموع اوزان نهایی برابر ۱ خواهد شد. بردار اولویت نهایی عناصر هر خوشه بردار ویژه نیز نامیده می‌شود. محاسبات نهایی وزن هر عنصر در ماتریس مقایسه زوجی در جدول ۳ آمده است (Habibi and Hesabian, 2015).

$$GM = (X_1 * X_2 * \dots * X_n)^{1/n} \quad \text{رابطه (۲)}$$

$$W_i = \frac{\pi_i}{\sum_{i=1}^n \pi_i} \quad \text{رابطه (۳)}$$

اساس مقایسات زوجی طراحی شده بود، بین نمونه آماری (۴۳ نفر از کارمندان ترمینال مسافربری دریایی خلیج فارس بندر خرمشهر) توزیع گردید. برای یک‌دست شدن پاسخ‌ها و ایجاد یک ماتریس زوجی واحد، ابتدا باید از پاسخ‌های داده شده برای هر زوج، میانگین هندسی گرفت (جدول ۵). بعد از به‌دست آوردن میانگین هندسی برای هر عامل، می‌توان به راحتی ماتریس مقایسات زوجی را برای عوامل رسم کرد (درایه‌های ماتریس بیانگر میانگین هندسی آن زوج - عامل است) (جدول ۶).

تکنیک فرآیند تحلیل سلسله مراتبی به عنوان یکی از روش‌های تصمیم‌گیری با معیارهای چندگانه توسط Saaty (1994) ارائه شده است. این روش، مانند آنچه در مغز انجام می‌شود، به تحلیل مسائل می‌پردازد. روش تحلیل سلسله مراتبی تصمیم‌گیرندگان را قادر می‌سازد که اثرات متقابل و همزمان بسیاری از وضعیت‌های پیچیده و نامعین را تعیین کنند. این تکنیک برای حل بسیاری مسائل ساده و پیچیده در زمینه‌های مدیریت، علوم اجتماعی، شهرسازی، مکان‌یابی و مهندسی کاربرد دارد. تکنیک تحلیل سلسله مراتبی مسائل پیچیده را بر اساس یک رویکرد منطقی مورد بررسی قرار داده و امکان تحلیل آن‌ها را به شکلی ساده فراهم می‌سازد. پس از آنکه بر اساس هدف تحقیق، معیارها و زیرمعیارها تعیین شد و با استفاده از مقیاس زوجی دیدگاه خبرگان گردآوری شدند، این مقادیر برای تعیین اولویت نهایی به ماتریس مقایسه زوجی منتقل می‌شوند. در هر سطر از ماتریس امتیازات ترجیح عنصر آن سطر نسبت به سایر عناصر که در ستون قرار گرفته‌اند، مشخص می‌شود. بنابراین میانگین هندسی عناصر هر سطر وزن نهایی

### ۳. نتایج

در این مقاله ابتدا با بررسی پیشینه تحقیقات صورت گرفته در داخل و خارج کشور، عوامل مؤثر بر توسعه سفر و گردشگری دریایی در قالب چهار بعد، زیرساختی، خدماتی، اقتصادی و فرهنگی که در مجموع دارای ۱۷ مؤلفه هستند، استخراج گردید (جدول ۴).

گام بعدی مربوط به ایجاد ماتریس مقایسات زوجی است (جدول ۳). برای این کار ابتدا پرسشنامه که بر

جدول ۳. ماتریس نهایی مقایسات زوجی معیارها (Habibi and Hesabian, 2015)

| بردار ویژه                         | میانگین هندسی        | C <sub>n</sub>  | ... | C <sub>2</sub>     | C <sub>1</sub>     |                |
|------------------------------------|----------------------|-----------------|-----|--------------------|--------------------|----------------|
| $\frac{\pi 1}{\sum_{i=1}^n \pi i}$ | $1\pi$               | C <sub>1n</sub> | ... | C <sub>12</sub>    | 1                  | C <sub>1</sub> |
| $\frac{\pi 2}{\sum_{i=1}^n \pi i}$ | $2\pi$               | C <sub>2n</sub> | ... | 1                  | $\frac{1}{C_{12}}$ | C <sub>2</sub> |
| .                                  | .                    | .               | .   | .                  | .                  | .              |
| .                                  | .                    | .               | .   | .                  | .                  | .              |
| .                                  | .                    | .               | .   | .                  | .                  | .              |
| $\frac{\pi n}{\sum_{i=1}^n \pi i}$ | $n\pi$               | 1               | ... | $\frac{1}{C_{2n}}$ | $\frac{1}{C_{1n}}$ | C <sub>n</sub> |
| 1                                  | $\sum_{i=1}^n \pi i$ | جمع نهایی       |     |                    |                    |                |

جدول ۴. عوامل مؤثر بر توسعه سفر و گردشگری دریایی

| ردیف | بعد      | نماد | مولفه   | نماد |
|------|----------|------|---|------|
| ۱    | زیرساختی | Inf  | I <sub>1</sub> طراحی خطوط حمل‌ونقل مسافربری جدید            | Inf  |
|      |          |      | I <sub>2</sub> توقف شناورهای غیرمجاز و غیر استاندارد        |      |
|      |          |      | I <sub>3</sub> ساخت مکان‌های اقامتی و تفریحی                |      |
|      |          |      | I <sub>4</sub> طراحی اسکله‌های مدرن                         |      |
|      |          |      | I <sub>5</sub> شناورسازی قایق‌های غرق شده و لایروبی کانال   |      |
| ۲    | خدماتی   | Ser  | S <sub>1</sub> ایجاد خدمات رفاهی، بهداشتی و ایمنی           | Ser  |
|      |          |      | S <sub>2</sub> تناوب خطوط و جدول زمان بندی منظم             |      |
|      |          |      | S <sub>3</sub> برگزاری گشت‌ها و تورهای دریایی               |      |
|      |          |      | S <sub>4</sub> بکارگیری شناورهای مدرن و مجهز                |      |
|      |          |      | S <sub>5</sub> خدمات اینترنتی                               |      |
| ۳    | اقتصادی  | Eco  | E <sub>1</sub> نرخ کرایه                                    | Eco  |
|      |          |      | E <sub>2</sub> طراحی استراتژی‌های بازاریابی هدفمند          |      |
|      |          |      | E <sub>3</sub> جذب سرمایه بخش خصوصی                         |      |
|      |          |      | E <sub>4</sub> تسهیلات بانکی برای بخش خصوصی                 |      |
| ۴    | فرهنگی   | Cul  | C <sub>1</sub> برگزاری همایش با محوریت توسعه گردشگری دریایی | Cul  |
|      |          |      | C <sub>2</sub> ساخت کلیپ ویدئویی و چاپ بنر                  |      |
|      |          |      | C <sub>3</sub> تبلیغات رسانه‌ای                             |      |



جدول ۵. ماتریس مقایسات زوجی بعدها در مطالعه حاضر

| بعد | Inf   | Ser   | Eco   | Cul   |
|-----|-------|-------|-------|-------|
| Inf | 1     | 2.281 | 4.313 | 5.018 |
| Ser | 0.438 | 1     | 1.867 | 2.769 |
| Eco | 0.231 | 0.535 | 1     | 2.062 |
| Cul | 0.199 | 0.361 | 0.484 | 1     |

جدول ۶. ماتریس مقایسات زوجی مؤلفه‌ها

| بعد | مؤلفه          | I <sub>1</sub> | I <sub>2</sub> | I <sub>3</sub> | I <sub>4</sub> | I <sub>5</sub> |
|-----|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Inf | I <sub>1</sub> | 1              | ۳,۶۱۱          | ۰,۵۵۲          | ۲,۰۱۶          | ۳,۳۵۴          |
|     | I <sub>2</sub> | ۰,۲۷۶          | ۱              | ۰,۱۸۲          | ۰,۳۰۶          | ۰,۵۸۸          |
|     | I <sub>3</sub> | ۱,۸۱۴          | ۵,۴۸۷          | ۱              | ۳,۴۸۹          | ۵,۰۲۱          |
|     | I <sub>4</sub> | ۰,۴۹۸          | ۳,۲۶۴          | ۰,۲۸۶          | ۱              | ۳,۹۲۱          |
|     | I <sub>5</sub> | ۰,۲۹۸          | ۱,۶۹۸          | ۰,۱۹۹          | ۰,۲۵۵          | ۱              |
| بعد | مؤلفه          | S <sub>1</sub> | S <sub>2</sub> | S <sub>3</sub> | S <sub>4</sub> | S <sub>5</sub> |
| Ser | S <sub>1</sub> | 1              | ۰,۷۳۳          | ۰,۱۳۱          | ۰,۱۷۷          | ۰,۲۶۴          |
|     | S <sub>2</sub> | ۱,۳۶۴          | 1              | ۰,۲۱۸          | ۰,۲۱۶          | ۰,۴۱۱          |
|     | S <sub>3</sub> | ۷,۵۸۹          | ۴,۵۸۲          | 1              | ۲,۱۰۵          | ۳,۰۹۸          |
|     | S <sub>4</sub> | ۵,۶۴۱          | ۴,۶۱۱          | ۰,۴۷۵          | 1              | ۳,۲۱۴          |
|     | S <sub>5</sub> | ۳,۷۸۵          | ۲,۴۳۲          | ۰,۳۲۲          | ۰,۳۱۱          | 1              |
| بعد | مؤلفه          | E <sub>1</sub> | E <sub>2</sub> | E <sub>3</sub> | E <sub>4</sub> | -              |
| Eco | E <sub>1</sub> | 1              | ۲,۳۰۴          | ۰,۴۸۴          | ۰,۲۴۳          | -              |
|     | E <sub>2</sub> | ۰,۴۳۴          | 1              | ۰,۲۴۱          | ۰,۲۰۷          | -              |
|     | E <sub>3</sub> | ۲,۰۶۶          | ۴,۱۴۳          | 1              | ۰,۵۵۸          | -              |
|     | E <sub>4</sub> | ۴,۱۰۹          | ۴,۸۲۵          | ۱,۷۹۱          | 1              | -              |
| بعد | مؤلفه          | C <sub>1</sub> | C <sub>2</sub> | C <sub>3</sub> | -              | -              |
| Cul | C <sub>1</sub> | 1              | ۲,۰۱۴          | ۰,۴۵۱          | -              | -              |
|     | C <sub>2</sub> | ۰,۴۹۶          | 1              | ۰,۳۱۵          | -              | -              |
|     | C <sub>3</sub> | ۲,۲۱۴          | ۳,۱۷           | 1              | -              | -              |

برای محاسبه وزن نهایی عوامل، میانگین هندسی به- دست آمده در مرحله قبل، به‌عنوان ورودی در نرم افزار Expert Choice 11 وارد می‌شود. و خروجی نرم‌افزار که وزن نهایی یا همان اولویت‌بندی مد نظر هدف تحقیق است، در جدول‌های ۷ و ۸ ارائه شده است. ترکیب مؤلفه‌ها در مدل ایده آل (Ideal model) با توجه به هدف تحقیق که اولویت‌بندی عوامل مؤثر بر توسعه پایانه مسافری دریایی خلیج فارس بندر خرمشهر است، تعیین شده است، خروجی نرم افزار در شکل ۱ نشان داده شده است. در مدل ایده آل تمامی متغیرها (تمامی مؤلفه‌های تحقیق) با یکدیگر به صورت مقایسات زوجی مورد ارزیابی قرار می‌گیرند. نتایج این جدول بیانگر آن است که مؤلفه‌های ساخت مکان‌های اقامتی و تفریحی و طراحی استراتژی‌های بازاریابی هدفمند، به‌ترتیب اولویت اول و آخر را در توسعه سفر و گردشگری پایانه خلیج فارس بندر خرمشهر دارند.

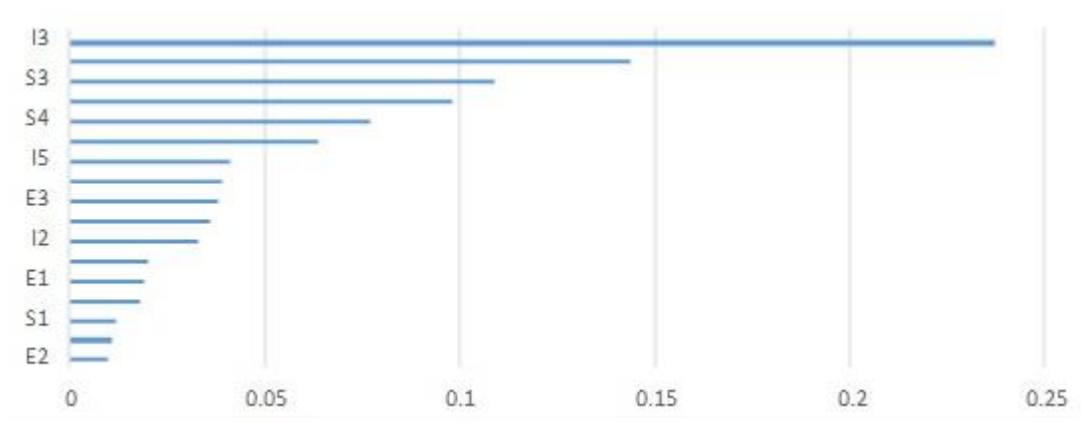
برای محاسبه وزن نهایی عوامل، میانگین هندسی به- دست آمده در مرحله قبل، به‌عنوان ورودی در نرم افزار Expert Choice 11 وارد می‌شود. و خروجی نرم‌افزار که وزن نهایی یا همان اولویت‌بندی مد نظر هدف تحقیق است، در جدول‌های ۷ و ۸ ارائه شده است. ترکیب مؤلفه‌ها در مدل ایده آل (Ideal model) با توجه به هدف تحقیق که اولویت‌بندی عوامل مؤثر بر توسعه پایانه مسافری دریایی خلیج فارس بندر خرمشهر است، تعیین شده است، خروجی نرم افزار در شکل ۱ نشان داده شده است. در مدل ایده آل تمامی متغیرها (تمامی مؤلفه‌های تحقیق) با یکدیگر به صورت مقایسات زوجی مورد ارزیابی قرار می‌گیرند. نتایج این جدول بیانگر آن است که مؤلفه‌های ساخت مکان‌های اقامتی و تفریحی و طراحی استراتژی‌های بازاریابی هدفمند، به‌ترتیب اولویت اول و آخر را در توسعه سفر و گردشگری پایانه خلیج فارس بندر خرمشهر دارند.

جدول ۷. وزن نهایی بعدها

| بعد       | زیرساختی | خدماتی | اقتصادی | فرهنگی |
|-----------|----------|--------|---------|--------|
| وزن نهایی | ۰,۵۲۸    | ۰,۲۴۳  | ۰,۱۴۲   | ۰,۰۸۶  |

جدول ۸: وزن نهایی مؤلفه‌ها

| وزن نهایی | مؤلفه‌ها                                     | وزن نهایی | مؤلفه‌ها                                   |
|-----------|--|-----------|--|
| ۰,۱۴۳     | خدمات اینترنتی                               | ۰,۲۵۶     | طراحی خطوط حمل‌ونقل مسافربری جدید          |
| ۰,۱۴۴     | نرخ کرایه                                    | ۰,۰۶۰     | توقف شناورهای غیرمجاز و غیر استاندارد      |
| ۰,۰۷۷     | طراحی استراتژی‌های بازاریابی هدفمند          | ۰,۴۳۱     | ساخت مکان‌های اقامتی و تفریحی              |
| ۰,۲۹۲     | جذب سرمایه بخش خصوصی                         | ۰,۱۷۸     | طراحی اسکله‌های مدرن                       |
| ۰,۴۸۸     | تسهیلات بانکی برای بخش خصوصی                 | ۰,۰۷۵     | شناورسازی قایق‌های غرق شده و لایروبی کانال |
| ۰,۲۸۳     | برگزاری همایش با محوریت توسعه گردشگری دریایی | ۰,۰۴۹     | ایجاد خدمات رفاهی، بهداشتی و ایمنی         |
| ۰,۱۵۷     | ساخت کلیپ ویدئویی و چاپ بنر                  | ۰,۰۷۰     | تناوب خطوط و جدول زمان‌بندی منظم           |
| ۰,۵۵۹     | تبلیغات رسانه‌ای                             | ۰,۴۳۲     | برگزاری گشت‌ها و تورهای دریایی             |
|           |  | ۰,۳۰۷     | بکارگیری شناورهای مدرن و مجهز              |



شکل ۱. ترکیب مؤلفه‌ها در مدل ایده آل با توجه به هدف تحقیق

#### ۴. بحث و نتیجه گیری

با توجه به جداول به دست آمده و وزن نهایی ابعاد و مؤلفه‌های تحقیق، بعد زیر ساختی با وزن نهایی ۰/۵۲۸ رتبه اول، بعد خدماتی با وزن نهایی ۰/۲۴۳ رتبه دوم، بعد اقتصادی با وزن نهایی ۰/۱۴۲ رتبه سوم و بعد فرهنگی با وزن نهایی ۰/۰۸۶ رتبه چهارم را به خود اختصاص داده‌اند. از میان مؤلفه‌های زیرساخت، ساخت مکان‌های اقامتی و تفریحی با وزن نهایی ۰/۴۳۱ رتبه اول، از بین مؤلفه‌های خدمات، برگزاری گشت‌ها و تورهای دریایی با وزن نهایی ۰/۴۳۲، از میان مؤلفه‌های اقتصادی، تسهیلات بانکی برای بخش خصوصی با وزن نهایی ۰/۴۸۸ و از بین مؤلفه‌های فرهنگی، تبلیغات رسانه‌ای با وزن نهایی ۰/۵۵۹ رتبه اول را کسب کرده‌اند، که نشان‌دهنده اهمیت و اولویت این مؤلفه‌ها نسبت به مؤلفه‌های موجود دیگر در هر یک از بعدهای تحقیق است. با توجه به خروجی مدل ایده‌آل در تحقیق، ساخت مکان‌های اقامتی و تفریحی (I<sub>3</sub>)، طراحی خطوط حمل‌ونقل مسافربری جدید (I<sub>1</sub>) با وزن نهایی ۰/۲۳۷، برگزاری گشت‌ها و تورهای دریایی (S<sub>3</sub>) با وزن نهایی ۰/۱۴۱، طراحی اسکله‌های مدرن (I<sub>4</sub>) با وزن نهایی ۰/۱۰۹، به‌کارگیری شناورهای مدرن و مجهز (S<sub>4</sub>) با وزن نهایی ۰/۰۹۸ و تسهیلات بانکی برای بخش خصوصی (E<sub>4</sub>) با وزن نهایی ۰/۰۶۴، به ترتیب در رتبه اول تا ششم قرار گرفته‌اند. با توجه به اینکه بعد زیرساختی اختلاف وزن نهایی قابل توجهی نسبت به دیگر بعدهای تحقیق دارد و همچنین اولویت رتبه مؤلفه‌های زیرساخت در مدل ایده‌آل (رتبه اول، دوم و چهارم از بین تمامی مؤلفه‌های تحقیق) می‌توان اهمیت زیاد و اولویت توجه به زیرساخت‌ها در توسعه سفر و گردشگری دریایی پایانه مسافربری دریایی خلیج فارس بندر خرمشهر را درک نمود. برای تحقق این امر پیشنهادهای از قبیل: همکاری سازمان بنادر و دریانوردی خرمشهر، منطقه آزاد اروند و بخش‌های خصوصی در

جهت تحقق مؤلفه‌های ساخت مکان‌های اقامتی و تفریحی، طراحی خطوط حمل و نقل و طراحی اسکله‌های مدرن برای توسعه سفر و گردشگری دریایی بندر خرمشهر، اقدام هماهنگ و مؤثر با سازمان‌های مرتبط با گردشگری، به‌خصوص سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری شهرستان‌های خرمشهر و آبادان، به‌دلیل ارتباط مستقیم و تنگاتنگ توسعه صنعت حمل‌ونقل مسافری دریایی با توسعه گردشگری ساحلی و آبی، ضروری است. همچنین جزیره مینو در بندر خرمشهر بهترین مکان برای طراحی و ساخت اسکله جدید و به‌کارگیری شناورهای مدرن می‌باشد. تعیین بسته حمایتی دولت جهت توسعه سفر و گردشگری دریایی در بندر خرمشهر، شناسایی و معرفی مشخصات طرح‌های سرمایه‌گذاری در حوزه سفر و گردشگری دریایی برای عموم سرمایه‌گذاران، افزایش تعداد و تناوب خطوط حمل‌ونقل مسافربری دریایی و گشت‌های دریایی متنوع داخلی و بین‌المللی از طریق برقراری خط بصره- خرمشهر-جزیره کیش و همچنین سفرها و گشت‌های متناسب با فصل‌های پرتقاضای سال نظیر: آبان، آذر، اسفند و فروردین و همچنین ماه‌های محرم و صفر نیز از دیگر پیشنهادات حاصل از نتایج این تحقیق است.

## References:

- Bavarsad, P. and Amraei, B. 2014. The role of maritime industries and port services of Chabahar in the economy of Sistan and Baluchistan province (in Iran), using input-output model. *Master Thesis, Persian Gulf University, Bushehr, Iran.* (In Persian).
- Bell, D. W. and Braaksma, J. P. 1989. Critical Factors in Planning Multimodal Passenger Terminals (No. 1221).
- Bowen, C., Fidgeon, P. and Page, S. J. 2014. Maritime tourism and terrorism: Customer perceptions of the potential terrorist threat to cruise shipping. *Current issues in tourism*, 17(7): 610-639.
- Fernández-Macho, J., Murillas, A., Ansuategi, A., Escapa, M., Gallastegui, C., González, P., Prellezo, R. and Virto, J., 2015. Measuring the maritime economy: Spain in the European Atlantic Arc. *Marine Policy*. 60:49-61.
- Fetisov, V. A. and Maiorov, N. N. 2017. Mathematical modelling and research of passenger flows in marine passenger port. *NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo*. 64(1): 1-6.
- Habibi, A. R. and Hesabian, N. 2015. Investigating the effect of service quality on customer loyalty. In the first International Conference on Research, Management and Security Sciences, Tehran. (In Persian).
- Hall, C. M. 2001. Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier? *Ocean & coastal management*. 44(9-10): 601-618.
- Hall, C. M., Scott, D. and Gössling, S. 2013. The primacy of climate change for sustainable international tourism. *Sustainable Development*. 21(2): 112-121.
- Jugović, A., Mezak, V. and Lončar, S., 2006. Organization of maritime passenger ports. *Pomorski zbornik*. 44(1): 93-104.
- Kizielewicz, J. 2012. Theoretical considerations on understanding of the phenomenon of maritime tourism in Poland and the world. *Zeszyty Naukowe/Akademia Morska w Szczecinie*:108-116.
- Mittal, S., Dai, H., Fujimori, S., Hanaoka, T. and Zhang, R. 2017. Key factors influencing the global passenger transport dynamics using the AIM/transport model. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*. 55: 373-388.
- Panahi, M. and Seif, M. S. 2014. *Tourism in its nature and concepts*, 8th edition, Samt Publication. (In Persian).
- Papageorgiou, M. 2016a. Coastal and marine tourism: A challenging factor in Marine Spatial Planning. *Ocean and coastal management*. 129: 44-48.
- Papageorgiou, M. 2016b. Marine spatial planning and the Greek experience. *Marine Policy*. 74: 18-24.
- Ports and Maritime Organizatin, 2015. *Khorranshahr port at a glance*, Available from: <https://www.pmo.ir/fa/portsandterminals/iranianports/khorranshahrport> [4 October 2015]. (In Persian). Pur Ahmad, A., Ferdowsi, O. and ShahMohammadi, H. R. 2016. Investigation of nautical tourism indicators in the coastal provinces of Iran', *Iranian Journal of Marine Science and Technology*. 20(78):55-64. (In Persian).
- Saaty, T. L. 1994. *Fundamentals of decision making and priority theory with the analytic hierarchy process*. RWS publications.
- Sambracos, E. and Maniati, M., 2014. Financial Crisis & Passenger Shipping: Evidence from Greece. *SPOUDAI-Journal of Economics and Business*. 64(2): 40-49.
- Seif, A. A. 2001. *Educational measurement and evaluation methods*: Douran Publication. (In Persian).



Available Online: <http://jmst.kmsu.ac.ir>

Original Article



## Identification and Ranking the Factors Affecting the Development of Maritime Tourism and Travel (Case Study: Persian Gulf Terminal of Khorramshahr Port)

Hamed shafiabadi \* <sup>1</sup>, Homayoun Yousefi <sup>1</sup>, Mohammadamin Kuhbor <sup>2</sup>

1. Department of Maritime Transportation, Faculty of Economics and Management, Khorramshahr University of Marine Science and Technology, Khorramshahr, Iran.

2. Department of Economics and Maritime Insurance, Faculty of Economics and Management, Khorramshahr University of Marine Science and Technology, Khorramshahr, Iran.

\* Corresponding Author E-mail: [hamedshafiabadi93@gmail.com](mailto:hamedshafiabadi93@gmail.com)

Received: 21 March 2018

Accepted: 12 May 2019

DOI: [10.22113/JMST.2019.126022.2142](https://doi.org/10.22113/JMST.2019.126022.2142)

### Abstract

The purpose of this study was to investigate and rank the factors affecting the development of maritime travel and tourism in the Persian Gulf terminus of Khorramshahr port. In previous studies, despite investigating other types of tourism, there has been no study on maritime tourism and in particular on maritime travel and tourism at the Persian Gulf terminus of Khorramshahr port. Despite the realization of the research goal, while increasing the revenue of the Khuzestan ports and maritime organization, it will boost job opportunities in the region, otherwise the potential loss of the region will result in the loss of capital in the maritime sector. The method of this research is based on the nature of exploratory blend (qualitative-quantitative approach), which focuses on qualitative research. The quantitative part of this research is related to the analytical method based on Analytic hierarchy process (AHP). In addition, SPSS22 and Expert choice11 software were used for this purpose. Based on the results, the infrastructure dimension with the final weight of 0.528 first rank and the service, economic and cultural services with the final weight of 0.243, 0.142 and 0.086 respectively ranked second, third and fourth. Among the components, the construction of residential and recreational facilities, the provision of patrols and sea tours, banking facilities for the private sector and media advertising, respectively, with the final weight of 0.431, 0.432, 0.488 and 0.559, were among the components of each dimension as the first rank.

**Key words:** Marine passenger, Maritime tourism, Khorramshahr port, Analytic hierarchy process model.

### Copyrights:

Copyright for this article is retained by the author(s), with publication rights granted Journal of Marine Science and Technology. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

