

Research Paper

The Role of Cultural Capital in Supporting the Development of Cruises (Case Study: Nowshahr Coastal City)

Sanaz Emamgholi¹ , Sadegh Salehi^{*2} 

¹ Postgraduate student/Department of Social Sciences, Faculty of Humanities and Social Sciences, Mazandaran University, Babolsar, Iran. (sanazemamgholii@gmail.com)

² Professor/Department of Social Sciences, Faculty of Humanities and Social Sciences, Mazandaran University, Babolsar, Iran. (s.salehi@umz.ac.ir)



© The Author(s)

publisher: University of Mazandaran



10.22080/JTPD.2023.26031.3828

Received:

September 16, 2023

Accepted:

October 8, 2023

Available online:

January 21, 2024

Keywords:

Cultural capital, Sea travel, Sea tourism, Sea travel development, Nowshahr

Abstract

Context and Purpose: In recent decades, cruises have emerged as one of the most popular branches of tourism at the international level, and currently, are recognized as one of the key sectors in the growth of the tourism industry. The main purpose of this research is to investigate the role of cultural capital in supporting the development of sea voyages in Nowshahr. The current research studies the effect of cultural capital and its dimensions, including objectified, embodied, and institutional dimensions that effectively support the development of sea travel.

Design/methodology/approach: The research method of the present study is descriptive-correlative, and a survey method using a questionnaire tool was used to collect data. According to Cochran's formula, the sample size equals 400 people.

Findings: The findings show that the average attitude of residents towards the development of sea travel (out of 5 points) was 3.13 in the economic dimension, 3.28 in the socio-cultural dimension, and 3.75 in the environmental dimension. Also, the findings show that the average dimensions of cultural capital supporting the development of sea travel (out of a score of 5) were 2.91 in the objectified dimension, 3.11 in the embodied dimension, and 2.86 in the institutionalized dimension.

Conclusion: The results of the hypothesis test show a correlation and a significant relationship between cultural capital and development and between people's support and the development of sea travel. Moreover, with the increase in people's education and age, the level of their support for development increases. However, statistically speaking, between age and the level, there is no significant relationship with people's support.

Originality/value: Considering the local people's support for development plans in the field of sea travel, policymakers and planners can provide suitable grounds for investment for the development of sea travel in this region by enjoying this social support.

*Corresponding Author: Sadegh Salehi

Address: Faculty of Humanities and Social Sciences,
Mazandaran University

Email: s.salehi@umz.ac.ir
Tel: 09113137292



Extended Abstract

1. Introduction

Despite the fact that sea travel is a new industry and requires more basic infrastructure both in the planning, management, and executive parts of the project, compared to other types of tourism, it has enjoyed significant growth in recent years, and people have also accepted it. Due to its geographical location and long and wide coastline in the north and south of the country, as well as the presence of diverse natural attractions on the coasts and the open space of the seas, Iran has favorable conditions and high potential for the development of sea travel. But in recent years, unfortunately, the capacities of marine tourism in Iran have not been used properly. Nowshahr has 87 km of coastline. However, no significant action has been taken in the development of sea travel in this city. Therefore, for the growth and development of sea travel in this area, it is necessary to consider solutions to attract tourists and provide good services. Cultural capital among citizens makes this possible.

2. Research Methodology

The current research method is descriptive-correlational, and a survey method using a questionnaire was used to collect data. The sampling method was simple random sampling. The elements of the statistical sample included people over 18 years old living in the coastal city of Nowshahr. Determining the sample size using Cochran's logical formula was equal to 381 people. To reduce the error, this amount was increased to 400 people.

3. Research Findings

The findings revealed that there is a correlation between the dimensions of

cultural capital and people's support for the development of sea travel. Moreover, there is a positive and significant correlation between the dimensions of cultural capital, economic dimension, and socio-cultural dimension with people's support, and a negative and inverse correlation with the environmental dimension with people's support for the development of sea travel. Also, there is no statistically significant relationship between the two variables of education and people's support.

4. Conclusion

The results show that people's support for the development of cruises is average. With the results of the hypothesis test, it can be concluded that with the increase of the economic and socio-cultural dimension of development, the level of people's support increases, but with the increase of the environmental dimension of development, the level of people's support decreases. On the other hand, the cultural capital of the people supporting the development of cruises in the objectified dimension and the institutionalized dimension is, on average, down and is only moderately high in the visual dimension. Results also revealed that with the increase of cultural capital, the level of development in sea voyages increases. And finally, with the increase in education, the amount of people's support increases in economic, social, and cultural dimensions. However, there is no significant correlation or relationship between people's age and their support level.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

The authors contributed equally to the conceptualization and writing of the



article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work.

Conflict of Interest

The authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

The authors appreciate all the scientific consultants in this paper.



علمی پژوهشی

نقش سرمایه فرهنگی در حمایت از توسعه سفرهای دریایی (مطالعه موردی: شهر ساحلی نوشهر)

ساناز امامقلی^۱ ID، صادق صالحی^{۲*} ID

^۱ ساناز امامقلی، کارشناسی ارشد پژوهشگر علوم اجتماعی، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران.
(sanazemamgholii@gmail.com)
^۲ استاد گروه علوم اجتماعی، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه مازندران، بابلسر، ایران. (s.salehi@umz.ac.ir)



© نویسنندگان

ناشر: دانشگاه مازندران



10.22080/JTPD.2023.26031.3828

چکیده

زمینه و هدف: دریا و سواحل آن به علت داشتن جاذبه‌های زیبا و جذاب از دیرباز مورد توجه عموم مردم بوده و همواره در کشورهای مختلف به عنوان مقصد سفر برای گذران اوقات فراغت با انگیزه تفریح و استراحت انتخاب می‌شود. در دهه‌های اخیر نیز سفرهای دریایی به عنوان یکی از شاخه‌های پر طرفدار گردشگری در سطوح بین‌المللی مطرح شده و در حال حاضر، سفر دریایی به عنوان یکی از بخش‌های کلیدی در رشد صنعت گردشگری شناخته می‌شود. هدف اصلی این پژوهش، بررسی نقش سرمایه فرهنگی در حمایت از توسعه سفرهای دریایی در نوشهر می‌باشد.

روش‌شناسی: این تحقیق در زمره تحقیقات پیمایشی می‌باشد که اطلاعات آن با استفاده از ابزار پرسش‌نامه جمع‌آوری شده است. جامعه آماری این تحقیق را کلیه افراد ساکن در شهر نوشهر در استان مازندران تشکیل داده اند که از طریق فرمول کوکران حجم نمونه (n) برابر با ۳۸۲ نفر برابر شد و برای کاهش خطا به ۴۰۰ نفر افزایش یافت. ضریب آلفا کرونباخ در این مطالعه در بعد عینیت یافته برابر با (۰/۷۴)، بعد تجسم یافته برابر با (۰/۷۱) و بعد نهادینه شده برابر با (۰/۸۰) برآورد شده و مورد تأیید واقع شده است.

یافته‌ها: یافته‌ها نشان می‌دهد که میانگین نگرش افراد ساکن نسبت به توسعه سفر دریایی (از نمره ۵)، در بعد اقتصادی ۳/۱۳، در بعد اجتماعی-فرهنگی ۳/۲۸ و در بعد زیست محیطی برابر با ۳/۷۵ بوده است. علاوه بر این، نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که نگرش افراد نسبت به توسعه سفر دریایی در حد متوسط رو به بالا می‌باشد. همچنین، میانگین ابعاد سرمایه فرهنگی نسبت به حمایت از توسعه سفر دریایی (از نمره ۵)، در بعد عینیت یافته ۲/۹۱، تجسم یافته ۳/۱۱ و نهایتاً در بعد نهادینه شده ۲/۸۶ بوده است.

نتیجه‌گیری و پیشنهادات: نتایج تحقیق حاکی از آن است که سرمایه فرهنگی افراد در حمایت از توسعه سفر دریایی در بعد تجسم یافته در حد متوسط رو به بالا می‌باشد. نتایج آزمون فرضیات نشان می‌دهد که بین سرمایه فرهنگی با توسعه و بین حمایت مردم با میزان توسعه مسافرت‌های دریایی همبستگی و رابطه معناداری وجود دارد. همچنین با افزایش تحصیلات و سن افراد میزان حمایتشان از توسعه افزایش می‌یابد؛ اما از لحاظ آماری بین سن با میزان حمایت مردم رابطه معناداری وجود ندارد.

نوآوری و اصالت: با توجه به حمایت مردم محلی از طرح‌های توسعه‌ای در زمینه سفر دریایی، سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان می‌توانند با برخورداری از این حمایت اجتماعی، زمینه‌های مناسب برای سرمایه‌گذاری جهت توسعه مسافرت دریایی را در این منطقه فراهم سازند.

تاریخ دریافت:

۲۵ اردیبهشت ۱۴۰۲

تاریخ پذیرش:

۱۶ مهر ۱۴۰۲

تاریخ انتشار:

۱ بهمن ۱۴۰۲

کلیدواژه‌ها:

سرمایه فرهنگی، مسافرت های

دریایی، گردشگری دریایی،

توسعه سفر های دریایی،

نوشهر

* نویسنده مسئول: صادق صالحی

آدرس: دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه مازندران.

ایمیل: s.salehi@umz.ac.ir

تلفن: ۰۹۱۱۳۱۳۷۲۹۲

۱ مقدمه

ظرفیت‌های سفر دریایی در ایران به‌درستی استفاده نشده است و در واقع توجهی به این بخش آن طور که باید صورت نمی‌گیرد و به علت نبود بستر سازی‌های مناسب فرهنگی در حوزه مسافرت دریایی و عدم رعایت اصول مسافرت دریایی، بعضاً شاهد هستیم که حتی در صورت راه‌اندازی گردشگری دریایی، اصول و استانداردهای آن به‌درستی رعایت نمی‌گردد. با این حال مسافرت دریایی در کشور همچنان یک پدیده ناشناخته می‌باشد. ناشناخته بودن مسیرهای دریایی، عدم احساس امنیت گردشگران و افزایش هزینه‌های چنین فعالیتی را می‌توان از مهم‌ترین عوامل مرتبط با ضعف مسافرت دریایی عنوان کرد (Asadnia, 2009: 50-53).

واژه «سرمایه» مفهومی نو پا در علوم اجتماعی نیست. لذا در حوزه‌ها و سطوح تحلیل گوناگون برای فهم و تبیین واقعیت‌های اجتماعی این واژه به خدمت گرفته شده است (فیلد، ۱۳۸۶). در حوزه جامعه‌شناسی، سرمایه فرهنگی شامل دارایی‌های اجتماعی یک فرد (تحصیلات، عقل، سبک گفتار، سبک لباس پوشیدن و غیره) است که تحرک اجتماعی را در یک جامعه طبقه‌بندی شده ارتقا می‌دهد. سرمایه فرهنگی به عنوان یک رابطه اجتماعی در اقتصاد هم عمل می‌کند. از رویه‌ها (یعنی سیستم مبادله) و شامل دانش فرهنگی انباشته شده‌ای است که موقعیت و قدرت اجتماعی را اعطا می‌کند. در این تحقیق Bourdieu سرمایه فرهنگی را «صورت‌هایی از دانش، مهارت‌ها، آموزش و مزایایی که یک انسان از آن بهره‌مند است و باعث می‌شود که آن فرد یک جایگاه بالاتری در جامعه کسب کند» تعریف می‌کند (Bourdieu, 1986: 241-258).

گردشگری یکی از بخش‌هایی است که عامل ایجاد تغییرات اساسی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در شهرها بوده و امروزه به عنوان یک صنعت پویای

مسافرت دریایی در سال‌های اخیر به طور فزاینده‌ای محبوب شده است و حول طیفی از فعالیت‌های دریایی می‌چرخد. در سال ۱۹۸۶، میلر اولین مقاله را در مورد سفر، گردشگری و امور دریایی منتشر کرد که به تحلیل سیاست‌های توسعه گردشگری و فرصت‌های برنامه‌ریزی گردشگری ساحلی پرداخت و برخی از حقایق تجاری مسافرت‌های دریایی، مدیریت گردشگری و نقش اوقات فراغت، کار و گردشگری را برجسته کرد. بعداً در سال ۱۹۸۹ مقاله‌ای در مورد سفرهای دریایی توسط دسکوویچ^۱ با عنوان «توسعه مارینا^۲ در یوگسلاوی» منتشر شد که در آن به مفاهیم اساسی توسعه این نوع گردشگری و قابلیت حیات آن پرداخته شد (Deskovic, 1998: 103-120). در ایران مسافرت دریایی با وجود اینکه صنعتی تازه است و نیاز به زیرساخت‌های بیشتر و اساسی هم در بخش برنامه‌ریزی و هم در بخش مدیریت و اجرایی پروژه دارد، نسبت به سایر انواع گردشگری، در سالیان اخیر از رشد چشمگیری برخوردار بوده است و مردم هم پذیرای آن می‌باشند که این موضوع باعث شده است که «مسافرت دریایی به عنوان یک موضوع مبرم در پهنه اقیانوس و مدیریت سواحل ظاهر شده است» و مورد توجه مردم و مسئولین قرار گیرد.

ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی خود و با داشتن خط ساحلی عریض و طولانی در قسمت شمالی و جنوبی کشور و همچنین وجود جاذبه‌های متنوع طبیعی در سواحل و فضای آزاد دریاها از شرایط مساعدی برای توسعه مسافرت دریایی برخوردار است و به صورت بالقوه در توسعه این مورد پتانسیل بالایی دارد. حتی وجود جزایر متعدد طبیعی در مناطق جنوبی، در خلیج فارس و دریای عمان، زمینه را برای توسعه مسافرت دریایی فراهم آورده است. در سال‌های اخیر متأسفانه از

^۲ مارینا بندر کوچک، بندر تفریحی یا محوطه بندری گفت، محوطه‌ای بندری برای قایق‌های کوچک و تفریحی است.

^۱ Deskovic, z



می‌تواند نقش مؤثری در موفقیت و عدم موفقیت حمایت و توسعه طرح‌های سفرهای دریایی را داشته باشد.

۲ ادبیات پژوهش

۲٫۱ تعریف مفاهیم و متغیرها

مفهوم "مسافرت دریایی"، به شکل خاصی از گردشگری اشاره دارد و به معنی جست‌وجوی یک تماس مستقیم‌تر و دائمی‌تر گردشگر با اقیانوس است. این اصطلاح، هر نوع فعالیت گردشگری مربوط به دریا و سواحل را شامل می‌شود. صرف نظر از کاربرد این اصطلاح در تجهیزات تفریحی و سفرهای دریایی، شامل فعالیت‌های مختلفی مانند اسکی روی آب، موج‌سواری روی زمین، ماهی‌گیری در زیر آب، غواصی، شنا و تورهای تفریحی به پارک‌های دریایی می‌شود (Salehi et al, 2021:103-127).

در پژوهشی (Martínez et al, 2021) معتقدند که یافتن یک تعریف مناسب از مسافرت دریایی که شامل گردشگری قایقرانی، ورزش‌های تفریحی دریایی و فعالیت‌های دریایی در دریا یا سایر محیط‌های آبی باشد، کار دشواری است و چندین ترکیب کلمه وجود دارد که به این نوع گردشگری اشاره دارد و متأسفانه در زبان فارسی غالباً یک معادل برای همه آن‌ها به کار می‌رود: Maritime، Nautical یا Marine در هر صورت، وجود یک تعریف قطعی به دلیل ماهیت چند منظوره فعالیت‌های مربوط به دریا و مسافرت دریایی همچنان یک مسأله پیچیده است. همانند زبان فارسی، در ادبیات علمی در زبان‌های دیگر، مسافرت دریایی به روش‌های مختلفی تعریف شده است و در نتیجه هیچ توافقی از طرف نویسندگان برای یک اصطلاح عمومی در این مورد وجود ندارد که تمام ویژگی‌های آن را در بر گیرد. بنابراین، (Martínez et al, 2021) به عنوان یک گام آغازین برای توسعه این کار، از کلمات زیر برای بیان مقصود خود از مسافرت دریایی استفاده کردند: Sea Travel, Voyage and Sailing. همان طور که ملاحظه می‌شود از نظر مارتینز و همکاران این

اقتصادی از آن نام برده می‌شود. (Breindhann & Wickens, 2004:71-79) از طرفی کشتی‌ها به دلیل ظرفیت بار زیادی که دارند، با حمل حجم عظیمی از بار با یک وسیله نقلیه باعث کاهش آثار زیست محیطی می‌شوند. همچنین وجود بندر مهم در نوشهر که از اردیبهشت ماه ۱۳۹۰ به منطقه ویژه اقتصادی تبدیل شده، به عنوان یکی از عوامل اصلی برای توسعه گردشگری محسوب می‌شود. پرسشی اساسی در این تحقیق، این است که آیا افزایش سرمایه فرهنگی روی توسعه مسافرت تأثیر دارد؟

شهرستان نوشهر از جمله مناطق گردشگری استان مازندران به مساحت حدود ۱۷۱۸ کیلومتر مربع است و این متراژ حدود ۲۳/۷ درصد مساحت استان مازندران را به خود اختصاص داده است. همچنین به دلیل نزدیکی جنگل و دریا، جاذبه‌های طبیعی، آب و هوای مطبوع و چشم‌اندازهای زیبای ساحلی، تبدیل به یکی از مراکز جذب گردشگری مناطق ساحلی شمال شده است. نوشهر دارای ۸۷ کیلومتر نوار ساحلی می‌باشد؛ ولی با وجود این، تا به حال اقدام قابل توجهی در زمینه توسعه مسافرت دریایی در این شهر صورت نگرفته است و تنها به پیاده‌روی در ساحل، تماشای دریا و قایق‌سواری و... محدود شده است. بدین منظور برای رشد و توسعه مسافرت دریایی در این مناطق نیاز است جهت جذب گردشگران و ارائه خدمات مطلوب، چاره‌اندیشی صورت گیرد. لذا با تقویت سرمایه‌های فرهنگی در بین شهروندان این امر میسر می‌گردد. و هدف کسب مهارت‌ها و دانش در این زمینه و کمک به ایجاد مسافرت دریایی در این مناطق هستیم. امید است با ارزیابی‌ها و برنامه‌ریزی‌هایی در نوار ساحلی دریای خزر، بتوانیم زمینه توسعه مسافرت دریایی را فراهم سازیم. پژوهش حاضر درصدد تعیین این امر است که: تا چه اندازه سرمایه‌های فرهنگی می‌تواند نقشی در توسعه یا حتی حمایت از مسافرت دریایی در این منطقه داشته باشد؟ به نظر می‌رسد میزان سرمایه فرهنگی در منطقه مذکور از طرح‌های توسعه‌ای مسافرت دریایی

است. تفاوت اصلی بین مسافرت دریایی و سایر اشکال گردشگری، همان ناوبری^۱ است که عبارت است از تحرک زیاد گردشگران دریایی که به موجب آن تغییر مکرر محل اقامت رخ می‌دهد.

سرمایه فرهنگی اصطلاحی جامعه‌شناختی است که از زمانی که پی‌یر بوردیو در سال ۱۹۷۳ آن را مطرح ساخت، کاربرد گسترده‌ای پیدا کرد. او به همراه Jean Claude Passeron برای اولین بار عبارت «بازتولید فرهنگی و باز تولید اجتماعی» را به عنوان اثر خود به کار بردند. در این اثر، بوردیو کوشید تفاوت درآمدهای ناشی از فعالیت آموزشی را در فرانسه در دهه ۱۹۶۰ تبیین نماید. او دیدگاه خود را بعدها بسط داد و در قالب کتاب‌های «صورت‌های سرمایه» و «اصالت دولت» نگرورزی‌های تازه‌تری را پیش کشید. از دیدگاه بوردیو، سرمایه آن چیزی است که به عنوان یک رابطه اجتماعی در درون یک سازواره از تعاملات، عمل می‌نماید و دامنه آن بدون هیچ تمایزی به تمامی کالاها، اشیا و نشانه‌هایی که خود را به عنوان چیزهای کمیاب و ارزشمند، عرضه می‌دارند (و در یک ساختار مشخص اجتماعی، مورد تقاضا هستند) کشیده می‌شود و سرمایه فرهنگی به عنوان یک رابطه اجتماعی درون سازواره‌ای از تعاملات که مشتمل بر دانش فرهنگی انباشته عمل می‌کند، منتهی به قدرت و منزلت می‌گردد (Harke, 2019: 13).

به عقیده بوردیو در هر میدانی، میان بازیگران یا گروه‌های اجتماعی، چهار نوع سرمایه رد و بدل می‌شود که عبارت‌اند از: سرمایه اقتصادی، سرمایه اجتماعی، سرمایه فرهنگی و سرمایه نمادین. (Fakuhi, 2002: 300) به نظر بوردیو سرمایه فرهنگی می‌تواند به سه حالت وجود داشته باشد: ۱- حالت تجسمی یا ذهنی: سرمایه فرهنگی تجسمی شامل دانشی است که آگاهانه از طریق اجتماعی شدن به فرهنگ و سنت به ارث می‌رسد. منش و طرز تفکر که به نوبه خود پذیرای تأثیرات فرهنگی مشابه می‌شود. سرمایه فرهنگی تجسم یافته که

اصطلاحات دارای شباهت‌های مفهومی بوده و اگرچه ویژگی‌هایی وجود دارد که به تمام اصطلاحات مربوط می‌شود، مانند فعالیت‌های تفریحی مربوط به مناطق ساحلی و دریا، ولی "مسافرت دریایی" اصطلاح گسترده‌تری است که شامل گردشگری در دریاچه‌ها، رودخانه‌ها و سایر موارد و به طور کلی، محیط‌های آبی است که گردشگران می‌توانند از فعالیت‌های قایق‌رانی لذت ببرند. علاوه بر این، نویسندگانی وجود دارند که اظهار می‌کنند مسافرت دریایی هنوز در رودخانه‌ها و دریاچه‌ها توسعه نیافته است و قایق تفریحی و محصولات گردشگری مرتبط با آن محدود به ساحل دریا می‌باشد. مسافرت دریایی به توسعه اقتصادی مقاصدی که از زیرساخت‌های مناسب برای توسعه این شکل از گردشگری برخوردار باشند، کمک بسیار زیادی می‌کند. توسعه مسافرت دریایی، علاوه بر زمینه‌های طبیعی، نیازمند یک زیرساخت مناسب است که مستلزم سرمایه‌گذاری قابل توجه می‌باشد. تفسیرهای مختلفی از اصطلاح مسافرت دریایی در ادبیات ارائه شده است و باید توجه داشت که این شکل از گردشگری به طور مداوم از طریق اشکال جدید سفرهای آبی در حال توسعه است. به زعم Lukovic (2007: 91-101)، مسافرت دریایی به عنوان یک فعالیت گردشگری چند منظوره با مؤلفه دریایی بسیار برجسته تعریف می‌شود. چند منظوره بودن به عنوان یک ویژگی مسافرت دریایی را می‌توان با وجود طیف گسترده‌ای از فعالیت‌ها که گردشگران می‌توانند در بندرها و فراتر از آن‌ها (غواصی، قایق‌رانی، موج‌سواری، رفتینگ، گشت و گذار و غیره) انجام دهند، توضیح داد (همان). لوکویچ با تجزیه و تحلیل نقش بنادر در توسعه مسافرت دریایی پایدار، معتقد است که مسافرت دریایی به معنای هر نوع جابه‌جایی به وسیله سطوح دریایی آب برای مقاصد گردشگری توسط کشتی‌های مختلف (قایق، قایق بادبانی، قایق موتوری و...)، سفرهای دریایی و مسافری با کشتی‌های مسافربری یا کشتی‌های دیگر

¹ Navigation

از جمله این راهبردها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد، لزوم آموزش مدیران و کارکنان حوزه گردشگری در رابطه با نحوه بهره‌مندی از ظرفیت‌های گردشگری ساحلی، برگزاری کارگاه‌های توجیهی و مشارکتی برای ذی‌نفعان، کنشگران و کارشناسان حوزه گردشگری، تأمین سرمایه‌های لازم برای تقویت زیرساخت‌ها و استفاده از بسترهای ارتباطی برای معرفی مناطق از مهم‌ترین راهبردهای توسعه مسافرت دریایی می‌باشد. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که از سویی با افزایش جمعیت و فشار روز افزون بر منابع اکولوژیکی، صنعت گردشگری نیز موجب اثرات منفی و غیرقابل بازگشت بر محیط زیست می‌گردد. مشکلاتی از قبیل فرسایش خاک، تغییرات گسترده در خط ساحلی، تخریب زیستگاه‌های ساحلی، آلودگی آب‌های زیرزمینی و تهدید بهداشت و سلامتی در مناطق به دلیل عدم وجود شبکه‌های مناسب دفع زباله و فاضلاب، علاوه بر تهدید جوامع انسانی، خسارت‌های جبران‌ناپذیری را به اکوسیستم مناطق ساحلی وارد می‌سازد که بهترین رویکرد برای جلوگیری از بروز چنین مشکلاتی، توسعه پایدار مسافرت دریایی است.

Salehi et al (2021) در مطالعه‌ای به جامعه محلی و توسعه مسافرت دریایی (نگرش جامعه میزبان نسبت به توسعه مسافرت دریایی در استان مازندران) پرداخته‌اند. هدف از انجام تحقیق، بررسی نگرش جامعه میزبان (مردم محلی) نسبت به توسعه مسافرت دریایی بوده است. به عبارت دیگر تا چه اندازه جامعه محلی، توسعه مسافرت دریایی را قابل تحمل می‌دانند و نتایج حاصل از آزمون فرضیات نیز نشان داد که نگرش پاسخ‌گویان نسبت به توسعه مسافرت دریایی در حد پایین و نامطلوب است. از آنجایی که موفقیت‌های توسعه‌ای نیازمند حمایت و استقبال جامعه محلی است، بنابراین باید سیاست‌مداران محلی نسبت به تغییر نگرش جامعه محلی در جهت حمایت از توسعه مسافرت دریایی برنامه‌ریزی و اقدامات لازم را انجام دهند.

وسیله ارتباط و خودنمایی شخص است برگرفته از فرهنگ ملی است. ۲- حالت عینیت یافته: سرمایه فرهنگی عینی شامل دارایی فرد (به عنوان مثال یک اثر هنری، ابزار علمی و غیره) است که می‌تواند برای سود اقتصادی (خرید و فروش) و برای انتقال نمادین تملک سرمایه فرهنگی که با داشتن چنین چیزهایی تسهیل می‌شود، منتقل شود. درحالی‌که فرد دارای یک اثر هنری (سرمایه فرهنگی عینی شده) است، تنها با مبانی مفهومی و تاریخی مناسب سرمایه فرهنگی قبلی می‌تواند آن را مصرف و معنای فرهنگی آن را درک کند. به این ترتیب، سرمایه فرهنگی در فروش منتقل نمی‌شود. ۳- حالت نهادینه شده: شامل شناخت رسمی یک مؤسسه از سرمایه فرهنگی یک فرد، معمولاً مدارک تحصیلی یا مدارک حرفه‌ای است. بزرگ‌ترین نقش اجتماعی سرمایه فرهنگی نهادینه شده در بازار کار (یک شغل) است که در آن اجازه می‌دهد تا مجموعه‌ای از افراد را بیان کند. سرمایه فرهنگی به عنوان اندازه‌گیری‌های کیفی و کمی (که با معیارهای سرمایه فرهنگی افراد دیگر مقایسه می‌شود). نظریه‌های متعددی در مورد سرمایه فرهنگی وجود دارد، اما همان طور که در پیشینه تحقیق آمده است، تاکنون تحقیقی مبنی بر تأثیر سرمایه فرهنگی بر توسعه و حمایت مسافرت دریایی صورت نگرفته است و به همین دلیل در تحقیق حاضر نظریه سرمایه فرهنگی عینی بورديو به عنوان چارچوب نظری در نظر گرفته می‌شود؛ زیرا این نظریه در تحقیق حاضر می‌تواند به خوبی ابعاد و شاخص‌های سرمایه در رشد و توسعه سفرهای دریایی را بسنجد.

۲،۲ پیشینه داخلی و خارجی

پیشینه تحقیق

Mahmoudi et al (2022) در مطالعه‌ای به ضرورت‌ها و راهبردهای توسعه مسافرت‌های دریایی مبتنی بر مطالعات نظری؛ مورد مطالعه شهرستان بندرلنگه پرداختند. در این پژوهش به ارائه راهبردهایی به منظور توسعه مسافرت دریایی در شهرستان بندرلنگه مورد بررسی و تحلیل قرار گرفت.

همچنین کشورهای منطقه دارای بیشترین اهمیت و امتیاز می‌باشند.

در یک تحقیق علمی (Rosa María et al, 2021) تحت عنوان "تجزیه و تحلیل و روند تحقیقات جهانی در مورد سفرهای دریایی" به موضوع سفر دریایی پرداختند. در سال‌های اخیر گردشگری مربوط به دریا و فعالیت‌های قایق‌رانی به طور فزاینده‌ای محبوب شده است و حول طیف وسیعی از اوقات فراغت، ورزش‌های آبی، دریایی یا سایر فعالیت‌های دریایی می‌چرخد. این مقاله با در نظر گرفتن تعریفی مناسب از این مفهوم، سهم اصلی علمی در این زمینه را مورد مطالعه قرار داده است. از این رو، هدف این مقاله، تجزیه و تحلیل تولید علمی از سال ۱۹۸۶ تا ۲۰۲۰ در مجلاتی است که از اصطلاحات "سفر دریایی" با توجه به متغیرهای مرتبط با آن استفاده نموده است: تعداد اسناد، تعداد مقاله‌ها، دوره مورد مطالعه، استنادها و فهرست. نتایج نشان از روند افزایشی از نظر تعداد مقالات منتشر شده و نشریات استنادی از سال ۲۰۰۷ به بعد دارد و بیش از پیش به بررسی ادبیات نظری مورد نیاز برای تعریف یک مفهوم جدید پرداخته‌اند: "گردشگری آبی". در نهایت نویسندگان پیشنهاد نموده‌اند که مطالعات آتی نیز می‌توانند بر موضوعاتی نظیر بنادر توریستی، کیفیت وب سایت‌ها و اقتصاد آبی تمرکز کنند.

در پژوهشی (Astray Zack et al, 2020) تحت عنوان "آینده توسعه مسافرت دریایی و ساحلی در اوکراین"، وضعیت توسعه مسافرت دریایی و ساحلی را در اوکراین مورد تجزیه و تحلیل قرار دادند. استری زاک و همکاران هدف از انجام این تحقیق را شناسایی مشکلات مسافرت دریایی و ساحلی در اوکراین جهت یافت راهکارها و راه حل‌های مناسب ذکر کردند. در این تحقیق، مشکلات مربوط به مسافرت دریایی و ساحلی شناسایی شدند که عبارت‌اند از: مشکلات اجتماعی، اقتصادی، سیاسی، محیط زیستی و نهایتاً، مشکلات

(Rohani et al 2021) در مطالعه‌ای به بررسی عوامل مؤثر سیاست‌گذاری فرهنگی در توسعه صنعت گردشگری جهان اسلام (مورد مطالعه: کشور ایران) پرداخته‌اند. این پژوهش تلاش کرده است تا نشان دهد رونق گردشگری فرهنگی به‌ویژه در بین کشورهای اسلامی با توجه به غنای فرهنگ اسلامی جوامع اسلامی و حتی سایر کشورهای جهان تأثیر زیادی بر افزایش همگرایی و تعامل فرهنگی کشورها دارد، نیازمند عزم جامع است تا مؤلفه‌های تأثیرگذار را بر آن بشناسیم و در تقویت آن بکوشیم تا از این طریق به تقویت افزایش همگرایی و تعاملات بتوانیم مشکلات کشورها اسلامی را شناخته و در پی کاهش و حل مشکلات آن‌ها باشیم. نتایج آزمون نشان می‌دهد که رابطه بین چهار متغیر مستقل این تحقیق یعنی عامل تنوع جاذبه، عامل فرهنگی، عامل حقوقی و قانونی و عامل مدیریتی با متغیر وابسته توسعه گردشگری رابطه همبستگی معناداری وجود دارد. به بیان دیگر این عوامل می‌تواند نقش مؤثر و تأثیرگذاری در توسعه صنعت گردشگری فرهنگی در وحدت جهان اسلام داشته باشد.

(Alizade et al 2021) در مطالعه‌ای به ارزیابی و تعیین راهبردهای توسعه گردشگری پایدار در نواحی ساحلی بخش‌هایی از استان هرمزگان با تمرکز بر گردشگری طبیعت محور پرداختند. در این پژوهش نقاط قوت و ضعف گردشگری و همچنین فرصت‌ها و تهدیدها با استفاده از روش SWOT¹ مورد بررسی قرار گرفت و راهبردهای توسعه پایدار براساس نتایج SWOT تعیین گردید و به منظور اولویت‌بندی راهبردها از رویکرد QSPM² استفاده شد. نتایج این تحقیق نشان داد که راهبردهایی مانند تهیه نمودن تجهیزات و تسهیلات مطلوب گردشگری طبیعت‌محور در سواحل، تخصیص تجهیزات مناسب برای تفریحات و ورزش‌های مبتنی بر محیط دریایی و همچنین تشویق گردشگران علاقه‌مند به طبیعت در استان‌های اطراف و

² Quantitative Strategic Planning Matrix

¹ Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats



با مشکلاتی روبه‌رو است و اگر دولت محلی می‌خواهد از طریق برخی استراتژی‌های مناسب و مشخص، توسعه گردشگری را ترویج دهد، باید روی نقاط ضعف و فرصت‌هایی برنامه‌ریزی کند که اثرات نامطلوب محیط زیستی را کاهش داده و کیفیت خدمات را ارائه دهد و از نظر استراتژیک منطقه را به ناحیه‌ای برای گردشگری پایدار تبدیل کند.

در مطالعه علمی محمود شاهزاد، محمود شاهزاد (2020) تحت عنوان "ساختن زیرساخت سفرهای دریایی در پاکستان: فرصت‌ها و چالش‌ها" به موضوع مسافرت دریایی پرداخته است. پاکستان با بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر خط ساحلی با فرصت‌های متعدد گردشگری، از این نعمت برخوردار است. جهانگردی دریایی با تأثیر مثبت بر توسعه اقتصادی و اشتغال در سراسر جهان یک مشارکت‌کننده در صلح است. به علاوه این یک چشم‌انداز انکارناپذیر در زندگی افراد است که باعث می‌شود افراد بیشتر به مسافرت رفته، یا برای کار یا اوقات فراغت به آن جا بروند. با این حال، نقش حیاتی مسافرت دریایی و تأثیر آن بر توسعه اقتصادی در پاکستان به‌سختی محقق شده است. این مطالعه ماهیتی کیفی و اکتشافی دارد. این تحقیق نتیجه بررسی دقیق مطالب و نشریات موجود در این زمینه توسط منابع رسمی است. در این خصوص از گزارش‌های رسمی، نشریات دولتی، کتاب‌ها، روزنامه‌ها، وب سایت‌ها و بسیاری دیگر از منابع رسمی نیز برای جمع‌آوری داده‌های اولیه استفاده شده است. هدف اصلی این تحقیق بررسی امکانات، فرصت‌ها و چالش‌های مسافرت دریایی در پاکستان و ایجاد پیوند برای فعالیت اقتصادی در امتداد خطوط ساحلی است. ادبیات بررسی شده نشان داد که مسافرت دریایی به یک قطب تجاری جدید تبدیل شده است که مؤلفه قابل توجهی از افزایش تجارت جهانی گردشگری را تشکیل می‌دهد. وضعیت امنیتی، بلایای طبیعی، زیرساخت‌های ناچیز و تحصیلات نسبتاً ضعیف از دلایل اصلی عدم شکوفایی گردشگری در مناطق ساحلی پاکستان است. با

نهادی. علاوه بر این، نتایج تحقیق توانست عوامل پیشران و نیز موانع توسعه مسافرت دریایی و ساحلی را در اوکراین مورد ملاحظه قرار دهد. محققان مذکور بر اساس نتایج این تحقیق و با استفاده از تحلیل ساختاری در زمینه استراتژی توسعه پایدار، یک مدل مفهومی را در زمینه مسافرت دریایی و ساحلی توسعه و پیشنهاد دادند.

در پژوهشی Luis Silveria et al, (2020) با عنوان "مسافرت دریایی در آتلانتای شمالی: توسعه قایق‌های تفریحی در جزایر آزورس ایرلند"، به مسأله مسافرت دریایی پرداختند. آزورس به عنوان یک منطقه کوچک، تنها در اواخر بیستم بود که گردشگری را به عنوان یکی از محرک‌ها و عوامل پیشران توسعه انتخاب نمود. اگرچه ویژگی اصلی این منطقه، گردشگری طبیعت است؛ ولی سایر انواع گردشگری نیز در این منطقه مورد توجه قرار گرفته است که یکی از آن‌ها استفاده از قایق‌های تفریحی به عنوان نوعی از گردشگری آبی است. در این منطقه، توسعه مسافرت دریایی، تمرکز خود را بر روی گسترش و ایجاد اسکله‌های قایق‌های آبی قرار داد. به گونه‌ای که از نه جزیره موجود، هفت جزیره آن دارای حداقل یک اسکله قایق تفریحی می‌باشد. نتایج این تحقیق نشان داد که ایجاد اسکله‌های آبی باعث کاهش تعداد قایق‌های تفریحی نشد. در واقع، بر تعداد این قایق‌ها در همه اسکله‌های قایق افزوده شد. اکثر قایق‌ران‌ها اروپایی بوده و به طور متوسط چهار نفر در یک قایق، اقدام به بازدید از آزورس طی ماه‌های آوریل و اکتبر می‌نمایند.

در پژوهشی Suraj kumar Mallick et al, (2020) به ارائه راهکارهایی برای توسعه گردشگری پایدار با استفاده از رویکردهای SWOT و QSPM در منطقه ساحلی تامیل نادو ۴ در هندوستان پرداختند. اطلاعات و داده‌ها از طریق پرسش‌نامه، مرور مطالعات قبلی، مصاحبه جمع‌آوری گردید. نتایج این مطالعه نشان داد که این منطقه در رابطه با اسکان بازدیدکنندگان و آلودگی‌های محیط زیستی

کشورهای اروپایی داشته و به دلیل اهمیت موضوع، تحقیقات وسیع و گسترده‌ای در خصوص مسافرت دریایی در خارج از کشور انجام شده است. حتی فراتر از یک کشور خاص، بررسی‌ها و مطالعات مشترک نیز صورت گرفته که از جمله آن می‌توان به مطالعه مربوط به اتحادیه اروپا و کمیسیون‌های آن اشاره کرد. بررسی‌های کمیسیون اروپا نشان می‌دهد که امروزه حدود ۶۴ درصد اروپاییان ترجیح می‌دهند تعطیلات را در سواحل بگذرانند و مطابق آمار ارائه شده در گزارشی با عنوان "مطالعه‌ای در حمایت از اقدامات و سیاست‌های گردشگری ساحلی و دریایی در اروپا" که از طرف مؤسسه تحقیق و مشاوره ایکوریس صورت گرفت، ملاحظه می‌شود که نتیجه حدود ۴۳۵ میلیون نفر گردشگر ساحلی و دریایی دیدارکنندگان محلی و غیرمحلی در قاره اروپا در سال ۲۰۱۳، ایجاد بیش از دو میلیون و ۵۰۰ هزار شغل و ۹/۱۲۹ میلیارد یورو ارزش ناخالص اقتصادی بوده است. درحقیقت، رشد و توسعه زیرساخت‌ها، هتل‌ها، بندرگاه‌ها، خانه‌های دوم، تفرجگاه‌های ساحلی، فعالیت‌ها و ورزش‌های آبی مانند ماهی-گیری تفریحی، قایق سواری، غواصی و... موجب توجه بیشتر و اقامت و گذران اوقات فراغت تعداد زیادی از دیدارکنندگان در این مناطق شده است (European Commission, 2014).

۲٫۳ فرضیات تحقیق

با توجه به مدل نظری تحقیق، فرضیات ذیل ارائه می‌شوند.

الف- افزایش سرمایه فرهنگی با میزان توسعه مسافرت دریایی، رابطه مثبت و معناداری دارد.

ب- به نظر می‌رسد بین حمایت مردم با میزان توسعه مسافرت دریایی، رابطه مثبت و مستقیمی وجود دارد.

وجود فرصت‌های فراوان مانند: چشم‌اندازهای دیدنی، اماکن تاریخی، اماکن مذهبی، آتشفشان گل، تالاب‌های آبی، بناهای باستانی و سواحل شنی، مسافرت دریایی در پاکستان هنوز با سرعت مطلوبی شتاب پیدا نکرده است. این تحقیق برای کشف فرصت‌ها، چالش‌ها و دلایلی انجام شده است که چرا گردشگری در اطراف منطقه ساحلی پاکستان با سرعت کم اتفاق می‌افتد.

در بررسی پژوهشی خود Lam-González et al, (2019) با عنوان "همکاری در جهانگردی دریایی: ارزیابی تأثیر و تجربه رضایت گردشگران در جزایر" به موضوع جهانگردی دریایی پرداختند. مسافرت دریایی برای بسیاری به یک فرصت رقابتی تبدیل شده است. رضایت از این مقوله‌ها در مورد رضایت گردشگران از مقاصد دریایی به تجربه بازدیدهای قبلی از مقاصد رقابتی بستگی دارد. این فرضیه به منظور تعیین میزان همکاری بالقوه بین مقاصد گردشگری از نظر مشتریان در نظر گرفته شده است. این همکاری مشترک در فضای رقابتی انجام شد که در آن مقاصد گردشگری پایداری مدیریت شود. جلب رضایت بازدیدکنندگان با استفاده از یک رویکرد لجستیکی ترتیبی انجام شده است و نتایج نشان داد که رضایت گردشگران از کیپ ورد با تجارب فرهنگی در مقصد، تنوع و کیفیت شرکت دریایی و امنیت درک شده افزایش می‌یابد. علاوه بر این، گردشگران با اعلام تجربه سفر رضایت بخش در سایر جزایری که اخیراً بازدید کرده‌اند، رضایت بیشتری از مقصد دریایی کیپ ورد^۱ دارند. این نشان می‌دهد که استراتژی‌های مناسب برای توسعه مسافرت دریایی در این جزایر نه تنها باید به گردشگران اجازه دهد، بهترین ارزش‌های فرهنگی و محلی مقصد را کشف کنند، بلکه همچنین آگاهی آن‌ها را از کیفیت تجربه ارائه شده توسط رقبای دیگر افزایش دهند که این مسأله یک معیار ایجاد می‌کند.

بررسی ادبیات موضوع نشان می‌دهد که مسافرت دریایی سابقه نسبتاً طولانی در برخی از

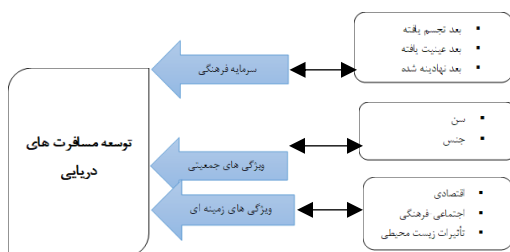
¹ keepword

خ- به نظر می‌رسد که بین سن با حمایت مردم، رابطه مثبت و معناداری وجود دارد.

د- به نظر می‌رسد که بین تحصیلات با حمایت مردم، رابطه مثبت و معناداری وجود دارد.

۲،۴ مدل مفهومی

بررسی ادبیات موضوع نشان می‌دهد که در بحث از توسعه و حمایت از مسافرت‌های دریایی، ابعاد سرمایه فرهنگی، ویژگی‌های جمعیت‌شناختی و ویژگی‌های زمینه‌ای برجسته می‌باشد. مدل مفهومی زیر برای نشان دادن این ابعاد در توسعه و حمایت سفرهای دریایی قابل ارائه است.



Éñúó È%Àç¶/ ,œ: ÈÉÏÉ É ò'(1),ú@úú Èí

پ- به نظر می‌رسد بین سرمایه فرهنگی با حمایت مردم از توسعه سفر دریایی، رابطه مثبت و مستقیمی وجود دارد.

ج- به نظر می‌رسد بین بعد اقتصادی توسعه با حمایت مردم از توسعه سفر دریایی، رابطه مثبت و مستقیمی وجود دارد.

چ- به نظر می‌رسد بین بعد اجتماعی-اقتصادی توسعه با حمایت مردم از توسعه سفر دریایی، رابطه مثبت و مستقیمی وجود دارد.

ح- به نظر می‌رسد بین بعد زیست محیطی توسعه با حمایت مردم از توسعه سفر دریایی، رابطه مثبت و مستقیمی وجود دارد.

۳ روش‌شناسی پژوهش

روش تحقیق پژوهش حاضر از نوع توصیفی-هبستگی بوده و برای جمع‌آوری داده‌ها از روش پیمایش با استفاده از ابزار پرسش‌نامه محقق‌ساخته بسته پاسخ استفاده شده است. جامعه آماری تحقیق حاضر شامل افراد بالای ۱۸ سال ساکن در

مناطق شهری (نوشهر) در استان مازندران می‌باشد. بر اساس برآورد جمعیت در سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵ به تفکیک جنس و تعداد خانوار در جدول زیر آمده است (General Population and Housing Census, 2015).

جدول شماره ۱: جمعیت نوشهر به تفکیک جنس و تعداد خانوار

نوشهر	جمعیت کل	مرد	زن	تعداد خانوار
شهر	۴۹۴۰۳	۲۴۸۸۰	۲۴۵۲۳	۱۶۲۸۷

نمونه‌ها از روش نمونه‌گیری تصادفی ساده استفاده خواهد شد و عناصر نمونه آماری شامل افراد بالای ۱۸ سال ساکنان در شهر ساحلی نوشهر می‌باشد.

روش نمونه‌گیری^۱ در این پژوهش از نوع نمونه‌گیری تصادفی^۲ ساده است. با توجه به گستردگی محدوده مورد مطالعه در این تحقیق هم نیز برای انتخاب

² Probability sampling

¹ sampling

تحلیل و تبیین داده‌ها از آمار استنباطی، شامل تمامی آمارها و آزمون‌هایی که به آزمون فرضیه تحقیق می‌پردازند، بهره گرفته‌ایم.

ضریب آلفای کروناخ متغیر وابسته به ترتیب ظرفیت تحمل برابر با ۰/۷۶ صدم، متغیر اثرات اقتصادی ۰/۷۲ صدم، متغیر اثرات اجتماعی-فرهنگی ۰/۷۴ و در نهایت متغیر تأثیرات زیست محیطی ۰/۸۲ صدم می‌باشد و برای متغیرهای مستقل سرمایه فرهنگی به ترتیب متغیر عینیت یافته ۰/۷۴ صدم، متغیر تجسم یافته ۰/۷۱ صدم و متغیر نهادینه شده ۰/۸۰ بیشترین مقدار ضریب آلفای کروناخ را دارا می‌باشند.

محدوده مطالعاتی

از میان مناطق ساحلی شمال کشور، منطقه نوشهر به عنوان نمونه مورد مطالعه انتخاب شده است؛ زیرا ما در دریای غرب استان ۱۳۷ کیلومتر نوار طولی ساحلی داریم. از طرفی وجود بندر در نوشهر و توریستی بودن این مناطق باعث جلب توجه در این حیث می‌گردد. بندر نوشهر با مساحت ۴۵ هکتار و دارا بودن اسکله‌های تجاری و خدماتی و تجهیزات مناسب خشکی و دریایی و با عمق ۵/۵ متر، سالانه به طور متوسط پذیرای ۵۰۰ فروند کشتی از کشورهای حوزه دریای خزر می‌باشد. نوشهر در [طول جغرافیایی](#) ۵۱،۳۰ درجه شمالی و ۳۶،۳۹ درجه شرقی قرار دارد. شهرستان نوشهر از شمال به [دریای مازندران](#)، از جنوب به بخش [بلده نور](#)، رشته‌کوه‌های البرز، از شرق به شهرستان نور و از غرب به [شهرستان جالوس](#) متصل است. ارتفاع آن از سطح دریا ۲،۹- متر است.

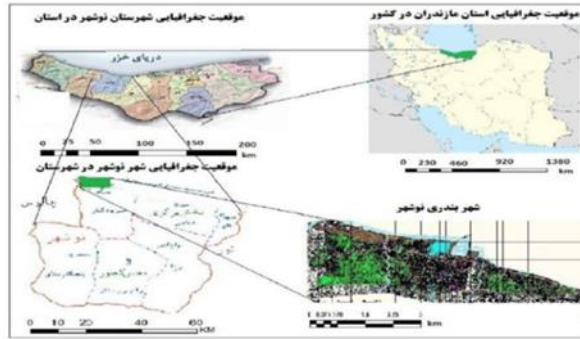
تعیین حجم نمونه با استفاده از فرمول منطقی کوکران^۱ (Rafipour,1996:383) و به شرح زیر تعیین شده است.

$$n = \frac{t^2(pq)}{d^2} \div \left(1 + \frac{1}{N} \left(\frac{t^2(pq)}{d^2} - 1 \right) \right)$$

در نمونه‌گیری براساس فرمول منطقی کوکران حد مطلوب اطمینان در این پژوهش ۰/۹۵ در نظر گرفته شده در نتیجه سطح احتمال مورد نظر (d) برابر با ۰/۰۵ و اندازه متغیر در توزیع طبیعی یا ضریب اطمینان (t) برابر با ۱/۹۶ است. برای تعیین واریانس، می‌توان از پیش برآورد استفاده کرد. بزرگ‌ترین نمونه لازم برای پاسخ‌گویی به سؤالات یک تحقیق وقتی به دست می‌آید که احتمال دارا بودن صفت یا قرار گرفتن در نمونه (p) برابر ۰/۵ باشد. در این صورت، اشتباه استاندارد کم‌ترین مقدار را به خود می‌گیرد. در نتیجه احتمال دارا نبودن صفت یا قرار نگرفتن در نمونه (q) نیز برابر ۰/۵ خواهد بود. همچنین، بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵ جامعه آماری (N) افراد بالای ۱۸ سال ساکن در شهر نوشهر برابر با ۱۶۲۸۷ است. نهایتاً، با توجه به داده‌های بالا و فرمول کوکران حجم نمونه (n) برابر با ۳۸۲ نفر خواهد بود. که این مقدار را برای کاهش خطا به ۴۰۰ نفر افزایش داده‌ایم. برای پردازش و تجزیه و تحلیل داده‌های جمع‌آوری شده از نرم‌افزار آماری SPSS^۲ و برای توصیف و تحلیل داده‌ها از آمار توصیفی (شاخص‌های مرکزی، شاخص‌های پراکندگی، قرینه‌ها و نمودارها) و برای

^۲ Statistical packages for the Social Sciences

^۱ Cochran



شکل شماره ۱: نقشه موقعیت شهر نوشهر نسبت به شهرستان، استان و کشور

۴ یافته‌ها و بحث

متغیرهای اصلی تحقیق

در تحقیق حاضر دو دسته متغیرهای زمینه‌ای و متغیر وابسته مطرح‌اند که در این جا معرفی می‌شوند.

الف- متغیرهای زمینه‌ای: این متغیرها به ویژگی‌های فردی و اجتماعی پاسخ‌گویان یا همان ویژگی‌های جمعیت شناختی پاسخ‌گویان می‌باشند که عبارت‌اند از: جنسیت، سن، وضعیت تأهل، وضعیت اشتغال و....

ب- متغیر وابسته این تحقیق توسعه مسافرت‌های دریایی است، که برای سنجش آن از مؤلفه‌های سرمایه فرهنگی (بعد تجسم یافته ۸ گویه، بعد عینیت یافته ۶ گویه و در نهایت بعد نهادینه شده ۶ گویه)، ظرفیت تحمل ۲۶ گویه، و توسعه سفر (بعد اقتصادی ۶ گویه، اجتماعی-فرهنگی ۶ و بعد زیست محیطی ۱۵ گویه) پرداخته شده است.

یافته‌های توصیفی

از میان ۴۰۰ نمونه مورد بررسی، ۲۲۲ نفر یعنی ۵۵/۵ درصد زن هستند. همچنین، ۱۷۸ نفر از آن‌ها یعنی ۴۴/۵ درصد مرد می‌باشند که در این میان بیش از نیمی از پاسخ‌گویان، سطح تحصیلات خود را لیسانس معرفی نمودند. همچنین میانگین سنی پاسخ‌گویان ۳۰/۰ سال محاسبه شده است. علاوه بر این ۱۸۱ (۴۵/۳ درصد) از پاسخ‌گویان ازدواج نکرده و

۱۷۶ (۴۴/۰ درصد) متأهل و ۶ (۱/۵ درصد) بدون همسر (به دلیل فوت) و ۲۵ (۶/۳ درصد) بدون همسر (به دلیل طلاق) می‌باشند. ۲۴/۸ درصد از افراد مورد مطالعه شاغل، ۱۳/۸ درصد از آن‌ها بیکار، ۵/۰ درصد از آن‌ها دانش‌آموز دوره پیش دانشگاهی، ۴۷/۳ درصد از آن‌ها دانشجوی و ۹/۳ درصد از آن‌ها بازنشسته‌اند. در نهایت ۴۳ درصد از پاسخ‌گویان وضعیت اجتماعی-اقتصادی خود را در وضعیت متوسط و متوسط رو به بالا اظهار نمودند. همچنین میانگین متغیرهای تحقیق که از ۵ محاسبه شده است، عبارت‌اند از: میانگین نگرش افراد ساکن نسبت به توسعه سفر دریایی، در بعد اقتصادی ۳/۱۳، در بعد اجتماعی-فرهنگی ۳/۲۸ و در بعد زیست محیطی برابر با ۳/۷۵ بوده است. میانگین ابعاد سرمایه فرهنگی نسبت به حمایت از توسعه سفر دریایی، در بعد عینیت یافته ۲/۹۱، تجسم یافته ۳/۱۱ و نهایتاً در بعد نهادینه شده ۲/۸۶ بوده است.

یافته‌های استنباطی

جدول شماره ۲: ضریب همبستگی اسپیرمن سرمایه فرهنگی و توسعه مسافرت‌های دریایی

توسعه مسافرت دریایی		متغیر مستقل
سطح معنی‌داری	مقدار آزمون	سرمایه فرهنگی
۰/۰۰	۰/۷۶	تجسم یافته
۰/۰۳	۰/۶۱	عینیت یافته
۰/۰۱	۰/۶۵	نهادینه شده

در بعد عینیت یافته ۰/۰۳ و در بعد نهادینه شده ۰/۰۱ است. بنابراین می‌توان گفت که بین این دو متغیر از لحاظ آماری رابطه معناداری وجود دارد و فرض H0 مبنی بر عدم وجود رابطه، رد و فرض H1 تأیید می‌شود.

یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که بین سرمایه فرهنگی (بعد تجسم یافته) ۰/۷۶ صدم، (بعد عینیت یافته) ۰/۶۱، (بعد نهادینه شده) ۰/۶۵ و میزان توسعه مسافرت‌های دریایی همبستگی قوی وجود دارد و جهت علامت مثبت است؛ یعنی با افزایش سرمایه فرهنگی، میزان توسعه‌یافتگی در مسافرت‌های دریایی افزایش پیدا می‌کند. سطح معناداری بین دو متغیر مورد بررسی در بعد تجسم یافته برابر با ۰/۰۰،

جدول شماره ۳: ضریب همبستگی اسپیرمن حمایت مردم و توسعه مسافرت‌های دریایی

سطح معناداری	مقدار آزمون	متغیر وابسته	متغیر مستقل
۰/۰۱	۰/۶۱	توسعه مسافرت دریایی	حمایت مردم

می‌کند. سطح معناداری بین دو متغیر مورد بررسی برابر با ۰/۰۱ است. بنابراین می‌توان گفت که بین این دو متغیر از لحاظ آماری رابطه معناداری وجود دارد و فرض H0 مبنی بر عدم وجود رابطه، رد و فرض H1 تأیید می‌شود.

جهت آزمون بررسی رابطه بین دو متغیر حمایت مردم و توسعه مسافرت دریایی با توجه به داده‌های مورد بررسی که در دو مقیاس فاصله‌ای اندازه‌گیری شده‌اند از آزمون همبستگی اسپیرمن استفاده شده است. همان طور که ملاحظه می‌شود، ۰/۶۱ صدم همبستگی نسبتاً قوی وجود دارد و جهت علامت مثبت است؛ یعنی با افزایش حمایت مردم، میزان توسعه‌یافتگی در مسافرت‌های دریایی افزایش پیدا

جدول شماره ۴: ضریب همبستگی اسپیرمن سرمایه فرهنگی و حمایت مردم

متغیر وابسته		متغیر مستقل
سطح معنی‌داری	مقدار آزمون	سرمایه فرهنگی
۰/۱۸	۰/۲۳	تجسم یافته
۰/۰۵	۰/۲۱	عینیت یافته
۰/۰۳	۰/۱۹	نهادینه شده
۰/۰۱	۰/۲۵	سرمایه فرهنگی



می‌توان گفت که بین این دو متغیر از لحاظ آماری رابطه معناداری وجود دارد و فرض H_0 مبنی بر عدم وجود رابطه، رد و فرض H_1 تأیید می‌شود. در بین ابعاد سرمایه فرهنگی (تجسم یافته، عینیت یافته، نهادینه شده) با وجود همبستگی مثبت، معنی‌داری پذیرفتنی وجود ندارد.

جهت آزمون بررسی رابطه بین دو متغیر سرمایه فرهنگی با حمایت مردم از میزان توسعه مسافرت‌های دریایی همبستگی وجود دارد. به طوری که ضریب همبستگی برابر با ۰/۲۵ صدم و جهت علامت مثبت است؛ یعنی با افزایش سرمایه فرهنگی میزان حمایت مردم از توسعه مسافرت‌های دریایی افزایش پیدا می‌کند. سطح معناداری بین دو متغیر مورد بررسی برابر با ۰/۰۱ است. بنابراین

جدول شماره ۵: ضریب همبستگی اسپیرمن بعد اقتصادی توسعه و حمایت مردم

متغیر مستقل	متغیر وابسته	مقدار آزمون	سطح معناداری
بعد اقتصادی توسعه	حمایت مردم	۰/۵۸	۰/۰۰

دو متغیر از لحاظ آماری رابطه معناداری وجود دارد و فرض H_0 مبنی بر عدم وجود رابطه، رد و فرض H_1 تأیید می‌شود.

برای بررسی ادعای رابطه بین بعد اقتصادی توسعه و حمایت مردم ۰/۵۸ صدم همبستگی وجود دارد و جهت علامت مثبت است؛ یعنی با افزایش بعد اقتصادی توسعه، میزان حمایت مردم افزایش پیدا می‌کند. سطح معناداری بین دو متغیر مورد بررسی برابر با ۰/۰۰ است. بنابراین می‌توان گفت که بین این

جدول شماره ۶: ضریب همبستگی اسپیرمن بعد اجتماعی-فرهنگی توسعه و حمایت مردم

متغیر مستقل	متغیر وابسته	مقدار آزمون	سطح معناداری
بعد اجتماعی-فرهنگی	حمایت مردم	۰/۴۰	۰/۰۵

بعد اجتماعی-فرهنگی توسعه، میزان حمایت مردم افزایش پیدا می‌کند. سطح معناداری بین دو متغیر مورد بررسی برابر با ۰/۰۵ است. بنابراین می‌توان گفت که بین این دو متغیر از لحاظ آماری رابطه معناداری وجود دارد و فرض H_0 مبنی بر عدم وجود رابطه، رد و فرض H_1 تأیید می‌شود.

هر دو متغیر مورد بررسی پس از شاخص‌سازی کردن در سطح سنجش فاصله‌ای قرار دارند. جهت سنجش بین دو متغیر مذکور، با توجه به رعایت پیش فرض‌ها در این آزمون از همبستگی اسپیرمن استفاده شده است. یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که بین بعد اجتماعی-فرهنگی توسعه و حمایت مردم ۰/۴۰ صدم همبستگی وجود دارد و جهت علامت مثبت است؛ یعنی با افزایش

جدول شماره ۷: ضریب همبستگی اسپیرمن بعد زیست محیطی توسعه و حمایت مردم

متغیر مستقل	متغیر وابسته	مقدار آزمون	سطح معناداری
بعد زیست محیطی	حمایت مردم	-۰/۳۵	۰/۰۲

۰/۰۲ است. بنابراین می‌توان گفت که بین این دو متغیر از لحاظ آماری رابطه معناداری وجود دارد و فرض H0 مبنی بر عدم وجود رابطه، رد و فرض H1 تأیید می‌شود.

یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که بین بعد زیست محیطی توسعه و حمایت مردم ۰/۳۵- صدم همبستگی وجود دارد و جهت علامت منفی و معکوس است؛ یعنی با افزایش بعد زیست محیطی توسعه، میزان حمایت مردم کاهش پیدا می‌کند. سطح معناداری بین دو متغیر مورد بررسی برابر با

جدول شماره ۸: ضریب همبستگی اسپیرمن بین سن و حمایت مردم

متغیر مستقل	متغیر وابسته	مقدار آزمون	سطح معناداری
سن	حمایت مردم	۰/۶۲	۰/۰۸

بین این دو متغیر از لحاظ آماری رابطه معناداری وجود ندارد و فرض H0 مبنی بر عدم وجود رابطه، تأیید و فرض H1 رد می‌شود.

یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که مقدار آزمون بین حمایت مردم و سن ۰/۶۲ همبستگی وجود دارد؛ یعنی با افزایش سن میزان حمایت مردم هم افزایش پیدا می‌کند. سطح معناداری بین دو متغیر مورد بررسی برابر با ۰/۰۸ است. بنابراین می‌توان گفت که

جدول شماره ۹: ضریب همبستگی اسپیرمن بین تحصیلات و حمایت مردم

متغیر مستقل	متغیر وابسته	مقدار آزمون	سطح معناداری
تحصیلات	حمایت مردم	۰/۷۱	۰/۰۱

شامل فعالیت‌های مختلفی مانند اسکی روی آب، موج سواری روی زمین، ماهی‌گیری در زیر آب، غواصی، شنا و تورهای تفریحی به پارک‌های دریایی می‌شود (Salehi et al, 2021:36). باید توجه داشت که از نظر ادبیات مفهومی و نیز تجارب جهانی، تعریف واحد و یکسانی از مقوله مسافرت دریایی وجود ندارد و به نظر می‌رسد پژوهشگران و یا سیاست‌گذاران بر حسب رايط منطقه ای خود، تعریف مورد نیاز خود از مسافرت دریایی را برگزیدند. هدف از انجام تحقیق، نقش سرمایه فرهنگی در حمایت از توسعه سفرهای دریایی مطالعه موردی: شهر ساحلی نوشهر بوده است. به عبارت دیگر تا چه اندازه سرمایه فرهنگی افراد می‌تواند باعث توسعه و پیشرفت مسافرت‌های دریایی در این منطقه شود. نتایج نیز نشان می‌دهد که حمایت افراد نسبت به توسعه سفر دریایی در حد متوسط رو به بالا می‌باشد. فرضیه فرعی تحقیق اذعان دارد

یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که بین تحصیلات و حمایت مردم ۰/۷۱ صدم همبستگی وجود دارد و جهت علامت مثبت و مستقیم است؛ یعنی با افزایش تحصیلات، میزان حمایت مردم افزایش پیدا می‌کند. سطح معناداری بین دو متغیر مورد بررسی برابر با ۰/۰۱ است. بنابراین می‌توان گفت که بین این دو متغیر از لحاظ آماری رابطه معناداری وجود دارد و فرض H0 مبنی بر عدم وجود رابطه، رد و فرض H1 تأیید می‌شود.

۵ نتیجه‌گیری

"مسافرت دریایی"، به شکل خاصی از گردشگری اشاره دارد و به معنی جست‌وجوی یک تماس مستقیم‌تر و دائمی‌تر گردشگر با اقیانوس است. این اصطلاح، هر نوع فعالیت گردشگری مربوط به دریا و سواحل را شامل می‌شود. صرف نظر از کاربرد این اصطلاح در تجهیزات تفریحی و سفرهای دریایی،

غیردولتی و مدیران و برنامه‌ریزان گردشگری و همچنین مشارکت مردمی در این زمینه است. در ضمن، وجود حمایت سازمان‌های دولتی و تصویب بودجه‌های لازم برای توسعه مسافرت‌های دریایی امری اساسی است؛ چراکه علاوه بر گسترش توسعه سفر دریایی، بهبود زیرساخت‌ها و تعادل در ارائه خدمات و تسهیلات رفاهی را به همراه دارد. بنابراین پیشنهاد می‌شود با شناسایی توانایی‌های توسعه سفرهای دریایی در نواحی مختلف کشور از جمله نواحی ساحلی شهری، اقدامات و برنامه‌های مفیدی جهت استفاده بهینه از این پتانسیل‌ها و همچنین توسعه و گسترش اثرات مثبت سفر دریایی با کمک مدیران شهری در این نواحی صورت بگیرد. نوشهر به دلیل شرایط خاص جغرافیایی و سواحل مناسبی که دارد، هر ساله شمار زیادی از مسافران داخلی و خارجی را جذب می‌نماید. وجود بندر نیز بر اهمیت این شهر افزوده است. افرادی که به شاخص‌هایی همچون پوشش گیاهی سواحل علاقمندند، ترجیح می‌دهند که به سواحل شمالی سفر کنند و ثانیاً تقریباً همه سواحل جنوبی دارای پوشش گیاهی فقیری در پس کرانه خود می‌باشند. از این رو توسعه سفر در منطقه باید به گونه‌ای باشد که ضمن پاسخ‌گویی به نیازهای فراغتی و ارتقای کیفیت تجربه گردشگران، به بهبود کیفیت زندگی جامعه میزبان و محیط زیست آنان نیز کمک نماید.

حامی مالی

بنا به اظهار نویسنده مسؤل، این مقاله حامی مالی نداشته است.

سهم نویسندگان در پژوهش

نویسنده اول: ساناز امامقلی- دانشجو

نویسنده دوم: صادق صالحی- استاد راهنما

تضاد منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند که هیچ تضاد منافی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

با افزایش حمایت مردم، میزان توسعه‌یافتگی در مسافرت‌های دریایی افزایش پیدا می‌کند. در نهایت با نتایج آزمون فرضیات می‌توان این طور نتیجه گرفت که با افزایش بعد اقتصادی و بعد اجتماعی- فرهنگی توسعه، میزان حمایت مردم افزایش ولی با افزایش بعد زیست محیطی توسعه، میزان حمایت مردم کاهش پیدا می‌کند. در پاسخ به پرسش تحقیق مبنی بر این است که میزان برخورداری سرمایه فرهنگی شهروندان از توسعه مسافرت دریایی تا چه اندازه است؟ نتیجه می‌گیریم که سرمایه فرهنگی افراد در حمایت از توسعه سفر دریایی در بعد عینیت یافته و بعد نهادینه شده در حد متوسط رو به پایین و فقط در بعد تجسم یافته در حد متوسط رو به بالا به دست آمده است. یعنی با افزایش سرمایه فرهنگی، میزان توسعه‌یافتگی در مسافرت‌های دریایی افزایش پیدا می‌کند. در پاسخ به پرسش دیگر تحقیق که افزایش سرمایه فرهنگی روی توسعه مسافرت تأثیر دارد؟ باید گفت بله، نتایج آزمون فرضیه نشان می‌دهد که با افزایش سرمایه فرهنگی، میزان حمایت مردم از توسعه مسافرت‌های دریایی افزایش پیدا می‌کند.

نتایج حاصل از آزمون فرضیات نشان می‌دهد که بین سن با میزان حمایت افراد همبستگی وجود دارد؛ ولی از لحاظ آماری رابطه معناداری وجود ندارد. ولی بین تحصیلات افراد با میزان حمایتشان از توسعه مسافرت‌های دریایی همبستگی و رابطه معناداری وجود دارد. یعنی با افزایش تحصیلات، میزان حمایت مردم در ابعاد اقتصادی و اجتماعی- فرهنگی افزایش پیدا می‌کند. مناطق ساحلی به عنوان مناطق دارای منابع اکولوژیکی غنی می‌باشند که می‌توانند بستر مناسبی برای فعالیت‌ها و توسعه‌های چشمگیر اقتصادی و اجتماعی در سراسر جهان باشند. نتیجه می‌گیریم که برای دستیابی به موفقیت در توسعه سفرهای دریایی، برنامه‌ریزی در تمام سطوح الزامی است. توسعه بدون برنامه‌ریزی، موفقیتی را در بر نخواهد داشت. برای تحقق این امر نیازمند مشارکت تمامی سازمان‌ها، ادارات و نهادهای دولتی و یا



تحقیق حاضر را فراهم نمودند، تشکر و قدردانی
می‌شود.

تقدیر و تشکر

از همه مدیران و کارشناسان محترم سازمان بنادر و
کشتیرانی نوشهر و نیز مردم محلی که امکان انجام



منابع

- Alizadeh, Reza, Izadi, Hassan and Arasteh, Mojtabi (1400), Determining sustainable tourism development strategies in coastal areas with an emphasis on nature-oriented tourism, case study: the coastal area of Bandar Maqam to Bandar Hasina in Hormozgan province, geography and development. (In Persian)
- Asadnia, Mitra (2009), "Our share of marine tourism", Behhang magazine, No. 6: 53-50. (In Persian)
- Bourdieu, P (1986). The Forms of Capital .in J. G. Richardson's *Handbook for Theory*. 258-241.
- Breidenhann, J, and Wickens, E (2004). Tourism Routes as a Tool for the Economic Development of Rural Areas Vibrant Hope or Impossible Dream? *Tourism Management*, 25 (1), 71-79.
- Deskovic, Z. (1989), Marina Development in Yugoslavia. Available online: www.Scopus.com.
- European Commission (2014). A European Strategy for more Growth and Jobs in Coastal and Marine Tourism. EC e Com 86 .
- Fakuhi, Nasser (1381), History of Anthropological Thought and Theories, Tehran: Publishing House.
- Harker, R. , (1990) "Education and Cultural Capital" in Harker, R., Mahar, C. , and Wilkes, C. , (eds), An Introduction to the Work of Pierre Bourdieu: The Practice of Theory, Macmil Press, London.
- Luković, T. ; Gržetić, Z. (2007). Development of Marinas in the Mediterranean within Sustainable Development. In *Tourism Research (Electronics Resources for Tourism Professionals—eRTR Home)*; Department of Recreation, Part and Tourism ASciences Texas A&M University: College Station, TX, USA.
- Lam-González , Yen E. León, Carmelo J. and de León, Javier (2019). Coopetition in Maritime Tourism: Assessing the Effect of Previous Islands' Choice and Experience in Tourist Satisfaction, Sustainability, 11, 6334; doi:10. 3390/su11226334.
- Miller, L, (1993). "The Rise of Coastal and Marine Tourism, *Ocean & Coastal Management*, 20(3):181-199.
- María Martínez Vázquez, Rosa. Milán García, Juan and Pablo Valenciano, Jaime De (2021). Analysis and Trends of Global Research on Nautical, Maritime and Marine Tourism, *J. Mar. Sci. Eng.* 2021, 9(1), 93; 2-19: <https://doi.org/10.3390/jmse9010093>.
- Mahmoudi, Siddiqa and Moradi, Abbas (1401), needs and strategies of coastal tourism development based on theoretical studies; The case study of Bandarlang city, specialized scientific quarterly of tourism research and sustainable development, fifth year, number 1, pp. 23. (In Persian)
- Mallick, S., Rudra, S., Smanta, R. (2020). Sustainable ecotourism development using SWOT and QSPM approach: A study on Rameswaram, Tamil Nadu, *International Journal of Geoheritage and Parks*, 8(3), 185-193.



- Rouhani Lashkariani, Dariush, Amini, Armin, Azghandi, Alireza (1400), Investigating the effective factors of cultural policy in the development of the tourism industry in the Islamic world (case study: Iran), Scientific-Research Quarterly, year 11, number 3, pp. 155-178. (In Persian)
- Rafipour, Faramarz. (1375), "Excavations and Thoughts", Tehran, Publishing Company, 8th edition, 383.
- Salehi, Sadegh, Mirzakhani, Shahrbanu (2021), Local community and the development of marine tourism (the attitude of the host community towards the development of marine tourism in Mazandaran province), Geographical studies of coastal areas, second year, number 3, pp. 103-127. (In Persian).
- Salehi, Sadegh, Mahmoudi, Hossein (2021), "Report on sea travel challenges in Mazandaran province and providing solutions", Mazandaran Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism Organization, 36. (In Persian)
- Silveria, Luis; Santos, Norberto; Moreia, Claudete Oliveira; Ferreira (2020), Nautical Tourism in the North Atlantic: The Development of Yachting in the Azores Islands.
- Shahzad, Sajid Mahmood (2020), De-constructing the problematic maritime tourism in Pakistan: Opportunities and challenges, International Journal of Multidisciplinary and Current Research, Vol. 8. PP. 378- 387.