



ارزیابی اثرات اجتماعی و محیط زیستی احداث و توسعه بندر فریدونکنار بر اجتماع محلی

صادق صالحی^{۱*}، جمال محمدی^۲، سید احمد میر محمد تبار دیوکلائی^۳، عادلہ سرادی پور^۴

^۱ استادیار جامعه شناسی محیط زیست، دانشگاه مازندران

^۲ استادیار علوم اجتماعی دانشگاه کردستان

^۳ دانش آموخته کارشناسی ارشد پژوهش علوم اجتماعی، دانشگاه مازندران

^۴ دانش آموخته کارشناسی ارشد آموزش محیط زیست، دانشگاه پیام نور تهران

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۲/۶/۷

تاریخ دریافت: ۱۳۹۱/۱۱/۱۲

Social and Environmental Impact Assessment of Construction and Development of Fereidoonkenar Port on local Community

S. Salehi^{1*}, J. Mohammadi², S. A. Mir Mohammad tabar divkolai³, A. Saradipour⁴

¹Assistant Professor of Environmental Sociology, Mazandaran University

² Assistant Professor of Sociology, Kurdistan University

³ M. A., Social Science Research, Mazandaran University

⁴ M. A., Environmental Education, Payam-Noor university, Tehran

Abstracts

This paper reviews the social impacts of the construction and development of Fereidoonkenar Port on the City of Fereidoonkenar (Mazandaran province). The theoretical framework used in this study is based on Finsterbusch indicators analyzing environmental and social impacts. Statistics population includes the city of Fereidoonkenar and its surrounding suburbs. It is a qualitative research methodology and data collection methods have been implemented conducting interview. In this study, the unit of analysis is the individual. This research was conducted in the fall of 2000. The findings indicate that despite the construction and development of Fereidoonkenar Port wich is an immediate priority, this has a small role in local economic development, however, this appears to have growing influence in the future.

Keywords: Sustainable development, Environmental and social impact assessment, Development of the port, local economy, Fereidoonkenar.

چکیده

هدف مقاله حاضر بررسی اثرات اجتماعی احداث و توسعه بندر فریدونکنار بر شهر فریدونکنار (استان مازندران) است. چارچوب نظری این تحقیق مبتنی بر شاخص‌های فینستر بوش در زمینه کاربرد تحلیل تاثیر اجتماعی و زیست محیطی است. جامعه آماری تحقیق، شهرستان فریدونکنار و بخش‌های اطراف آن است. روش تحقیق آن کیفی است و جمع آوری اطلاعات با استفاده از روش مصاحبه صورت پذیرفته است. واحد تحلیل در این تحقیق فرد می باشد. زمان انجام تحقیق، پاییز سال ۱۳۸۹ بود. یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که با توجه به اینکه احداث و توسعه بندر فریدونکنار در گام‌های اولیه توسعه قرار دارد، در حال حاضر نقش اندکی در توسعه اقتصاد محلی داشته است، ولی به نظر می‌رسد این تأثیرگذاری در آینده فزونی یابد.

کلید واژگان: توسعه پایدار، ارزیابی تأثیرات اجتماعی، توسعه بندر، اقتصاد محلی، فریدونکنار

مقدمه

از تأثیرات متقابل اجتماعی میان پروژه و جامعه یا اجتماع محلی است. با توجه به موارد پیش گفته، ارزیابی تأثیرات اجتماعی پروژه‌ها در این زمینه می‌تواند بسیار مفید واقع گردد. با ملحوظ داشتن ارزیابی تأثیرات اجتماعی در پروژه‌های صنعت می‌توان گامی در جهت پیشبرد بهتر اهداف پروژه‌ها برداشته و زمینه توسعه پایدار اجتماعی را در جامعه بیش از پیش فراهم نمود (Talebian and Omranimajd, 2007). علاوه بر این، در صورت عدم انجام مطالعات ارزیابی اجتماعی، تأثیرات منفی ناخواسته و یا غیر قابل انتظار، ممکن است لطمات فراوانی را به پیشبرد اهداف پروژه و یا توسعه جوامع محلی تحت تأثیر وارد نموده که جبران آن در بعضی مواقع مستلزم صرف هزینه‌های فراوان اقتصادی و اجتماعی است (Barrow, 2000).

توسعه همراه با اثرات مثبت خود همواره دارای تأثیرات منفی مستقیم و غیرمستقیم بالقوه‌ای بر محیط اجتماعی و محیط زیستی است و چنانچه از پیش برای اثرات منفی چاره اندیشی نشود، نتایج و عواقب بسیار تأسف باری در پی خواهد داشت. بدین لحاظ و با توجه روزافزون به اهمیت بهبود کیفیت محیط زیست و محیط اجتماعی و حفظ منابع طبیعی و انسانی که منجر به ارتقاء سطح سلامت و کیفیت زندگی انسان می‌گردد، برنامه ریزی‌های توسعه در بسیاری از کشورهای جهان بر اصول توسعه پایدار استوار گردیده است. از این رو، ضرورت بحث ارزیابی اثرات اجتماعی پروژه‌های توسعه در اواخر دهه ۱۹۶۰ در دنیا مطرح گردید و اثرات غیرقابل انکار پروژه‌ها بر سطح رفاه، سلامت جامعه و محیط زیست زندگی انسان و سایر موجودات زنده مورد بررسی قرار گرفت. امروزه مطالعات ارزیابی اثرات اجتماعی و زیست‌محیطی طرح‌ها به عنوان ضروری‌ترین بخش مطالعات، ابزار بسیار مهمی جهت تصمیم‌گیری مسئولین تلقی می‌گردد (Becker and Vanclay, 2009). این تلاش‌ها باعث این شده است که در دو دهه اخیر، کشورهای در حال توسعه هم، مثل کشورهای توسعه یافته، مسئولیت‌های محیط زیستی فعالیت‌های صنعتی خود را بیشتر از پیش قبول کنند و در تلاش‌اند که تخریب محیط زیست را با مدیریت به حداقل برسانند (Alshuwaikhat, 2005). همچنین ارزیابی اجتماعی به یافتن خطرات اجتماعی و مقابله با نتایج

ایران به عنوان یک کشور در حال توسعه، طی سال‌های اخیر طرح و پروژه‌های گسترده‌ای را آغاز و به انجام موفقیت‌آمیز رسانده است. طرح‌های توسعه در ایران، عمدتاً بر مبنای برنامه‌های پنج ساله پروژه‌های اقتصادی گوناگون در مناطق مختلف آن اجرا می‌شود. این طرح‌ها در راستای تحقق اهداف توسعه پایدار صورت می‌پذیرد. توسعه پایدار به معنای تلفیق اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی برای حداکثر سازی رفاه انسان فعلی بدون آسیب‌رسانی به توانایی نسل‌های بعدی برای برآوردن نیازهای‌شان است (Navanbakhsh and Arjmand, 2009). مفهوم توسعه پایدار بر این تصور ساده بنا شده است که در دراز مدت، درآمد یا رفاه را تنها در صورتی می‌توان حفظ کرد که ذخایر سرمایه‌ای سرمنشأ آن کاهش نیابد. بدین ترتیب مفهوم سرمایه نیز در مفهوم توسعه پایدار دست خوش تحول می‌شود و انسان، گروه‌های اجتماعی، محیط زیست، فرهنگ و تاریخ را نیز شامل می‌شود. مفهوم توسعه پایدار در اصل دعوت به ایجاد توازن در اهمیت قائل شدن برای همه انواع سرمایه و بازشناسی نقش هر کدام در پیدایش دنیایی بهتر است. همچنین توسعه پایدار تأکید دارد که حتی وقتی کارکردهای اکوسیستم را نمی‌شناسیم و فایده‌ای برای آن تشخیص نمی‌دهیم، این فقط شاخص ناآگاهی ماست و اضمحلال آن می‌تواند عواقب خطرناکی داشته باشد. بنابراین، حفظ تنوع زیستی بیش از آن که خواسته طرفداران محیط زیست باشد، تضمین آینده همه ما است (Fazeli, 2010).

با توجه به اینکه امروزه در جوامع توجه زیادی به مباحث توسعه پایدار و توسعه اجتماعی می‌شود، یکی از شیوه‌هایی که می‌تواند در تحقق این امور نقش به‌سزایی داشته باشد، برقراری رابطه میان صنعت و اجتماع محلی است. در واقع، اگر بتوان میان صنعت و اجتماع تعامل مناسبی برقرار نموده و پروژه‌های صنعتی در مکان‌هایی که اجرا می‌شوند با اجتماعات محلی ارتباط متقابل داشته باشند، به طوری که مردم محلی پروژه را پذیرفته و در پیشبرد پروژه مشارکت داشته باشند، پروژه می‌تواند موجب ایجاد فرصت‌های شغلی و بسترساز توسعه در منطقه گردد. این امر مستلزم شناخت دقیق

منفی پروژه‌ها کمک می‌کند (Dreyer et al, 2010). آب دریاها هم اهمیت زیادی در وجود محیط زیست سالم دارد و با توجه به اینکه بنادر می‌توانند با آلودگی آب دریاها و تخریب زیست بوم زمین‌های اطراف بنادر در اثر ساخت و ساز، محیط زیست آن منطقه را تخریب کنند می‌تواند موضوع ارزیابی تأثیر اجتماعی قرار بگیرد. با توجه به نامشخص بودن اثرات بندر فریدونکنار و شناسایی اینکه این بندر برای مردم منطقه اثر مثبت دارد یا منفی و نیز فقدان هر گونه تحقیق قبلی درباره اثرات اجتماعی این بندر، تحقیق حاضر درصدد بررسی اثرات اجتماعی بندر بر جامعه محلی است تا با شناسایی کارکردهای آشکار و پنهان بندر آن راهکارهای لازم برای تقویت اثرات مثبت و نیز کاهش اثرات احتمالی منفی را اریه دهد.

مبانی نظری

اصطلاح ارزیابی اجتماعی برای اولین بار در سال ۱۹۷۰ به کار رفت ولی راهنماها و اصول آن در سال ۱۹۹۴ تدوین شد (Tang et al, 2008). تعاریف زیادی از ارزیابی تأثیرات اجتماعی وجود دارد. ونکلی برآورد پیامدهای اجتماعی را فرایند تحلیل (پیش بینی، برآورد و بازاندیشی) و مدیریت عواقب خواسته و ناخواسته مداخلات برنامه ریزی شده (سیاست‌ها، برنامه‌ها، طرح‌ها و پروژه‌ها) برای محیط انسانی و هرگونه فرایند تغییر اجتماعی ناشی از این مداخلات است به نحوی که محیط انسانی و زیستی-فیزیکی پایدارتری و عادلانه‌تری پدید آورد، می‌داند (Vanclay, 2006). اما تعریف کمیته بین سازمانی راهبردها و اصول ارزیابی پیامدهای اجتماعی^۱ بسیاری از جوانب این مفهوم را آشکار می‌کند: تلاش برای ارزیابی و برآورد کردن پیامدهای اجتماعی‌ای که ممکن است از اقدامات و سیاست‌های خاص - از جمله برنامه‌ها و اجرای سیاست‌های جدید- و اجرای برنامه‌های دولتی مشخص- از جمله اختصاص دادن زمین‌های زیاد به پروژه‌های استیصال منابع طبیعی- ناشی شوند ارزیابی اجتماعی تأثیر خوانده می‌شود. در نسخه دیگری از گزارشی که توسط

کمیته فوق منتشر شده، آمده است که منظور از تأثیر اجتماعی هر گونه عواقب ناشی از اقدامات بخش عمومی و خصوصی است که شیوه زندگی، کار، برقراری ارتباط، شیوه تأمین نیازمندی‌ها و نوع غلبه مردم بر مشکلات زندگی‌شان را تحت تأثیر قرار می‌دهد (Roach, 2008). لازم به ذکر است که ارزیابی تأثیر اجتماعی در دو سطح خرد و کلان می‌باشد. سطح خرد به افراد و سطح کلان به تجمعات گسترده انسانی و برنامه‌های کلان توجه دارد (Schirmer, 2011).

فینسترپوش^۲ نگاهی به زمینه‌های کاربرد تحلیل تأثیر اجتماعی دارد و فهرست کاملی از زمینه‌های کاربرد تحلیل تأثیر اجتماعی را ذکر می‌کند (Fazeli, 2009): این زمینه‌ها عبارت‌اند از:

۱. تغییرات جمعیتی: غالباً تحلیل تأثیر اجتماعی با بررسی خصائص جمعیت شناختی که احتمالاً تحت تأثیر پروژه قرار می‌گیرد آغاز می‌شود. برآورد رشد یا کاهش جمعیت در این میان اهمیت دارد.
۲. تغییرات در اشتغال: ساده‌ترین شکل تغییر در الگوی اشتغال، افزایش نیاز به نیروی کار در منطقه‌ی اجرای پروژه است. با این حال پروژه‌ها همواره با افزایش اشتغال در درازمدت یا فراهم آوردن اشتغال دائم همراه نیستند. گاهی پروژه‌ها به از میان رفتن برخی مشاغل می‌انجامد و در مواردی از میان رفتن مشاغلی که در زمان اجرای پروژه ایجاد می‌شوند، مشکلاتی ایجاد می‌کند و عوارض اجتماعی خاصی دارد.
۳. جا به جایی مکانی و تغییر مکان زندگی افراد: غالباً پروژه‌های بازسازی سدها، اجرای طرح‌های هادی روستایی، ساخت اتوبان‌ها و بالاخص ساخت سدهای بزرگ سبب نیاز به جا به جایی مردم می‌شود. شدت تغییر اجتماعی این گونه تغییرات به حدی است که وسترن و لینچ معتقدند تجربه نشان داده است بدون ملاحظه کردن مقتضیات و پیامدهای اجتماعی، تغییر ساخت فیزیکی محیطی شهری کمکی به بهبود زندگی شهری نمی‌کند.

۴. بر هم خوردن ساختار محله‌ای مکان زندگی مردم: زندگی در هر محله و مکانی توأم با تأثیرات، پیوندها و روابط اجتماعی و روان‌شناختی خاص خود است. پروژه‌های توسعه پتانسیل‌های زیادی برای برهم زدن این پیوندها و ارتباطات دارند. ارزیابی اجتماعی توسعه اقدامی در جهت کاستن از این گونه تأثیرات احتمالی است.
۵. تأثیرات سر و صدا: غالباً اجرای پروژه‌های توسعه سر و صدای آزار دهنده‌ای ایجاد می‌کند که کیفیت زندگی اجتماعی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. کسانی که در حاشیه فرودگاه‌ها یا بنادر زندگی می‌کنند به خوبی با این مقوله آشنا هستند. ساکنان خانه‌هایی که در حاشیه اتوبان‌ها، خیابان‌های شلوغ و کارگاه‌های ساختمانی قرار گرفته‌اند نیز این مشکل را تجربه کرده‌اند. به عقیده فینستربوش این پدیده از این جهت درد اثر اجتماعی مدنظر است که می‌تواند از طریق مختل کردن خواب افراد، عصبی کردن و ایجاد اختلال در ارتباطات موجد تأثیر اجتماعی است.
۶. تأثیرات زیبا شناختی: اگر چه به تأثیرات زیبا شناختی پروژه‌های توسعه توجه زیادی نشده است، لیکن این موضوع نیز در کنار توجه به ابعاد محیط زیستی حائز اهمیت است. خصوصاً در پروژه‌های توسعه شهری و بازسازی محیطی بسیار مهم است که به بعد زیبا شناختی توجه شود. شهر محیط زندگی انسان‌هاست و هر گونه تغییر در ابعاد زیبا شناختی محیط بر روحیه و زندگی افراد تأثیر می‌گذارد.
۷. تغییرات در دسترسی مردم به امکانات: غالباً پروژه‌های توسعه بر ساختار دسترسی مردم به امکانات لازم برای زندگی اثر می‌گذارند. در طول اجرای پروژه، برخی جاده‌ها به صورت موقت یا دائم بسته می‌شوند، برخی امکانات زندگی نظیر مغازه‌ها، پارک‌ها، بازارها موقتی یا برای همیشه تعطیل می‌شوند و ارائه برخی خدمات نظیر خدمات آموزشی و تفریحی و... مختل می‌شود. همه این‌ها تأثیراتی بر محیط زندگی در بر دارند.
۸. تأثیرات بر تسهیلات فراغت و تفریح: امکانات فراغتی تحت تأثیر ساخت پروژه‌های توسعه و کارکرد آبی آن‌ها
- قرار می‌گیرند، با توجه به اهمیت این امکان و سودآوری اقتصادی که از طریق جذب توریست می‌تواند انجام دهد، تخریب یا کاهش خدمات آن‌ها عواقبی برای جامعه در بر دارد.
۹. بهداشت و ایمنی: این یکی از مهم‌ترین عواقب پروژه‌های توسعه است. پروژه‌ها غالباً سبب ایجاد گرد و غبار ناشی از کارهای ساختمانی، آزاد شدن دود و مواد آلودگی زه، آلوده شدن آب‌ها، رها شدن زباله‌های صنعتی در محیط طبیعی، افزایش تردد وسایل نقلیه در محیط و کاهش ایمنی، ورود کارگران و نیروهای غیربومی و افزایش احتمال بیماری‌های اپیدمیک می‌شوند.
۱۰. بررسی واکنش‌های مردم: مردم منطقه‌ای که تحت تأثیر پروژه قرار می‌گیرند معمولاً به تغییراتی که در محیط زندگی‌شان رخ می‌دهد واکنش نشان می‌دهند. برگزاری تجمعات عمومی در اعتراض به پروژه‌ها، ایجاد گروه‌های برای گفتگو با مدیران پروژه، تغییر الگوهای رای‌دهی مردم و ... از جمله واکنش‌های است که در برابر پروژه‌های توسعه رخ می‌دهد.
۱۱. تأثیر بر اجتماعات محلی: تصمیماتی که در جریان پروژه اتخاذ می‌شود مثل تخصیص زمین به کاربرهای خاص، محدود کردن دسترسی مردم به منابع طبیعی، تشدید محدودیت‌ها علیه عبور و مرور یا برخی فعالیت‌های اقتصادی جدید می‌تواند سبب رشد یا زوال اجتماعات محلی شود.
۱۲. تغییرات در کاربری زمین: همه پروژه‌ها بالاخص پروژه‌های بزرگ که به زمین زیادی نیاز دارد سبب تغییر الگوی کاربری زمین می‌شود. هر تأسیسات صنعتی، مجتمع‌های کشاورزی، تأسیسات خدماتی و توریستی بر الگوی کاربری زمین موثر است. تغییر کاربری‌ها ممکن است تأثیرات شدیدی بر قیمت زمین و مسکن، اراضی در دسترس مردم و ساختار فیزیکی منطقه داشته باشد. باید توجه داشت که ۱۲ شاخص فینستربوش برای پروژه‌هایی کاربرد دارد که به صورت تمام وقت و شبانه‌روزی در حال ساخت و ساز آن می‌باشند و یا بعد ساخت آن پروژه،

اس‌چی میدر^۱ در خصوص تعریف آموزش محیط زیستی چنین می‌گوید: «آموزش محیط زیستی کنش متقابل فعال بین انسان و طبیعت است که به سمت بهبود کیفیت و حیات برای همه موجودات زنده در حرکت است.» (Schmieder, 1974).

ویلیام استاپس^۲ نیز آموزش محیط زیستی را اینگونه تعریف می‌کند: «آموزش محیط زیستی فرایندی است که هدف آن افزایش دانش و آگاهی برای همه جمعیت جهان است. دانش و مهارتی که همه را چه به صورت فردی و چه به صورت گروهی در مورد محیط زیست و نحوه برخورد با آن حساس و نگران کند و آنان را برای حل درست مشکلات محیط زیستی و پرهیز از بروز مشکلات جدید راهنمایی کند.» (Stapes, 1982).

شبییری و عبدالهی آموزش محیط زیست را اینگونه تعریف می‌کنند: «آموزش محیط زیست فرآیند شناخت ارزش‌ها و روشن ساختن مفاهیم است برای اینکه مهارت و نگرش‌های لازم برای درک و قدردانی از روابط درونی بشر، فرهنگ و بیوفیزیک اطراف حاصل شود. آموزش محیط زیست، در مورد تصمیم‌گیری و کیفیت محیط زیست نیز بحث می‌کند» (Shobeiri and Abdullahi, 2009).

بنابراین آموزش محیط زیست یعنی شناخت هم پیوستگی انسان و محیط و سراسر زندگی و مسئولیت او برای حفظ محیط به شیوه‌ای که برای زندگی و زیستن متناسب باشد.

رهیافت حفاظت اصولی از محیط زیست و

ضرورت آموزش و ترویج

برخورداری از محیط زیستی سالم و پاک برای هر فردی از اهمیت خاص برخوردار است. ماهیگیران به پاک‌ی و آلوده نبودن آب اقیانوس‌ها و دریا، کشاورزان به خاک‌های غیر سمی و مصرف کنندگان به تولیدات پاک که به سلامتی آن‌ها آسیب نرساند، اهمیت قائل هستند (Toth Nagy et al., 1994) از این رو می‌توان گفت که داشتن محیط زیستی سالم و مناسب حق

نیروی انسانی به صورت تمام وقت و با تعداد زیاد در آن مشغول به کار باشند. این پروژه‌ها به دلیل فعالیت‌های زیاد، از لحاظ اقتصادی، اجتماعی-فرهنگی و زیست‌محیطی اجتماعات محلی را تحت تأثیر قرار می‌دهند. از آنجا که مدت زمان نسبتاً اندکی از فعالیت بندر فریدونکنار آغاز شده و بالتبع، همه این خصوصیات را ندارد، لذا به عنوان ارزیابی مقدماتی تنها ۵ شاخص، از ۱۲ شاخص فینستر بوش، که احتمال می‌رود بندر بیشتر بر اجتماعات محلی تأثیر بگذارد، برای این تحقیق انتخاب و مورد بررسی قرار گرفتند. بر این اساس، سؤالات تحقیق به شرح زیر مطرح شد:

۱. تأثیر بندر فریدونکنار در ایجاد فرصت‌های شغلی برای مردم منطقه فریدونکنار چگونه است؟
۲. تأثیر بندر فریدونکنار بر اقتصاد بومی (برنج کاری و ماهیگیری) چه بوده است؟
۳. تأثیر بندر فریدونکنار چه بر فعالیت گردشگری منطقه فریدونکنار چه بوده است؟
۴. تأثیر بندر فریدونکنار بر قیمت زمین و مسکن در منطقه فریدونکنار چه بوده است؟
۵. تأثیر سر و صدا و آلودگی صوتی بندر فریدونکنار چه بوده است؟

آموزش محیط زیست

واژه آموزش محیط زیستی از دو واژه آموزش و محیط زیست تشکیل شده است. محیط زیست چنین تعریف شده است «مجموع کل همه شرایط و تأثیرات موثر بر زندگی و رشد موجودات زنده» و آموزش شکل دهی مطلوب نگرش‌ها، معیارها، مهارت‌ها، درک و علایق نسبت به محیط زیست است، به شکلی که از آن حفاظت کنند و آینده بهتری را برای موجودات زنده عصر کنونی فراهم کند (Tomar, 2007).

بر طبق تعریف یونسکو «آموزش محیط زیستی فرایند شناسایی معیارها و مشخص کردن مفاهیم به منظور توسعه مهارت‌ها و روش‌های ضروری برای درک و پی بردن به ارتباط آن میان بشر است.» (UNESCO, 1990).

1. Schmieder
2. William Stapes

۱. ظرفیت مشارکت و سازماندهی همه اعضای جامعه باید توانایی ایفای نقش در تصمیم‌هایی که بر زندگی‌شان و به ویژه دسترسی و کنترل و مدیریت منابع مشترک، تأثیر می‌گذارد داشته باشند. همچنین زنان نیز باید توانایی مشارکت کامل در این فرایندها را داشته و ظرفیت ایفای نقش مدیریت در محیط زیست را برای منافع خود، خانواده و کل جامعه کسب کنند.
۲. ظرفیت تأثیرگذاری بر اولویت‌های توسعه برنامه‌های توسعه باید مطابق با اولویت‌های جامعه محلی و با مشارکت کامل مدیران ملی و مؤسسه‌ها حامی سازماندهی شوند. در نتیجه ممکن است همیشه اخذ کمک‌های خارجی در برنامه‌های محیط زیستی، یک اولویت نباشد بلکه یک نیاز اجتماعی مانند اشتغال، اسکان و بهداشت باشد.
۳. دسترسی به منابع طبیعی جوامع نیازمند حمایت و امنیت برای مالکیت منابع طبیعی هستند که برای معیشتشان ضروری است. امنیت مالکیت زمین در شهرها و مجتمع‌های روستایی اهمیت زیادی دارد.
۴. تلفیق دانش محلی و آگاهی‌های محیط زیستی جوامع باید در گرد آوری و تحلیل داده‌های محیط زیستی مشارکت کنند. تهیه اطلاعات و توصیه‌های محیط زیستی باید بر اساس هماهنگی با جوامع انجام گیرد. لذا کسب دانش و تلفیق آن با تجارب سنتی یک ضرورت است.
۵. دسترسی به منابع مالی جوامع نیازمند دسترسی به وام و تسهیلات اعتباری می‌باشند.
۶. دسترسی به فناوری‌های سالم محیط زیستی جوامع نیازمند دسترسی به فناوری‌های محیط زیستی سالم هستند، این فناوری‌ها، جهت اطمینان از پاسخگو بودن به نیازها و سازگار بودن با شرایط جامعه، به بهترین وجه از طریق تحقیق مشارکتی قابل توسعه هستند.
۷. حمایت دولتی ضروری است تا دولت‌ها علاوه بر فراهم آوردن شرایط لازم برای ایجاد مدیریت محیط زیستی مبتنی بر جامعه به طور فعال از آن حمایت کنند.

همه مردم جامعه است. در این راستا برخورداری از حقوق زیر الزامی است:

- حق داشتن اطلاعات و آگاهی

- حق مشارکت

- حق تعبیر و توصیف (اظهار نظر)

با مطالعه و نگاهی اجمالی به حقوق ذکر شده این سوال مطرح است که آیا باید به طور جداگانه برای احقاق این حقوق تلاش کرد یا اینکه مکانیزمی خاص وجود دارد که در راستای آن بتوان به تحقق حقوق مذکور امید داشت. تلاش برای پاسخگویی به سوال‌ها فوق و نیز بررسی منابع در زمینه انجام فعالیت‌های گوناگون برای حفظ محیط زیست، رهیافت حفاظت اصولی از محیط زیست را که برخاسته از تجارب کارگزاران عرصه‌های محیط زیستی در سراسر جهان است به خود معطوف کرده و به نظر می‌رسد که در صورت بذل توجه به قوانین و چهارچوب‌های آن بتوان به حرکتی پایدار در حفاظت از محیط زیست امیدوار بود.

رهیافت حفاظت اصولی از محیط زیست فرایندی است که طی آن مردم محلی با حمایت‌های خارجی به سازماندهی و تقویت خود می‌پردازند. به طور کلی این رهیافت سه هدف را به صورت تلفیقی دنبال می‌کند:

- برآورده شدن نیازهای محلی.

- حفاظت از محیط زیست محلی.

- توانمند سازی جوامع محلی.

بررسی اجمالی تعریف رهیافت حفاظت اصولی از محیط زیست و اهداف آن مبین این واقعیت است که برای به اجرا درآوردن این رهیافت، تلاش موثر و هماهنگ، در عرصه‌های مختلف از جمله آموزش، اطلاع رسانی، توانمند سازی و ... ضروری و حیاتی است از این باید شرایط لازم برای تحقق این رهیافت را دریافت. در این زمینه بارتوت شرایط لازم برای تحقق این رهیافت را دریافت (Bartot, et al., 1997).

در این زمینه بارتوت موارد زیر را به عنوان الزامات رهیافت حفاظت اصولی از محیط زیست بیان کرد:

۸. حمایت خارجی
برای رفع مشکلات و برآوردن نیازهایشان تحت آموزش قرار می گیرند. ترویج سعی دارد مردم را متقاعد سازد تا از اطلاعات علمی، فن آوری جدید و روشهای تکامل یافته در زندگی روزمره شان استفاده کنند. ترویج همچنین ارتباط مردم را با علوم، فن آوری، پیشرفتهای تحقیقاتی برقرار می سازد تا از آنها برای برآوردن نیازهایشان استفاده کنند. هدف ترویج کمک به مردم برای غلبه بر مشکلات در شرایط فرهنگی و اجتماعی خاص خودشان است (Hosseini, 2001).

روش شناسی

در این تحقیق از داده‌های ثانویه درباره ارزیابی پروژه استفاده شده است. علاوه بر این، برای جمع آوری اطلاعات، تکنیک مصاحبه ساخت یافته مورد استفاده قرار گرفت. به این صورت که پنج مصاحبه نامه مختلف برای پنج بخش مختلف تأثیر بندر بر ایجاد اشتغال، تکثیر بندر بر اقتصاد محلی، تأثیر بندر بر توریسم منطقه، تأثیر بندر بر قیمت زمین‌های منطقه و تأثیر بندر بر آلودگی زیست محیطی منطقه طراحی شد. همچنین در هر مصاحبه نامه سوالاتی با توجه به موضوع آن مطرح شد. در تحقیق حاضر از دو نوع نمونه گیری برای دو بخش مختلف استفاده شده است. روش نمونه گیری در بخشی که مسئول مربوطه به عنوان پاسخ گو مدنظر بود، نمونه گیری هدفمند می- باشد. همچنین روش نمونه گیری در بخشی که مردم محلی به عنوان پاسخ گو مدنظر بود، به صورت خوشه‌ای چند مرحله‌ای بوده است. در این روش نمونه گیری با توجه به هدف اصلی تحقیق، ابتدا از میان مناطق یا حوزه‌ها (خوشه‌ها) چند منطقه یا حوزه انتخاب گردید. متعاقباً از میان مناطق بزرگ نمونه گیری به عمل آمد و رفته رفته از هر حوزه با شمارش بلوک‌های هر حوزه و متناسب با تعداد بلوک‌های هر حوزه، نمونه‌ها به صورت کاملاً تصادفی از بین خانوارهای هر حوزه انتخاب گردیدند. تحلیل اطلاعات جمع آوری شده هم به روش کیفی انجام شده است. همچنین واحد تحلیل در این تحقیق فرد می‌باشد. جدول زیر مشخصات افراد مورد مصاحبه را نشان می‌دهد.

باید حمایت از مؤسسات دولتی و غیردولتی که قادر به ارائه تجارب و مهارت‌های خود در حفاظت اصولی از محیط زیست در سطح جامعه هستند را توسعه داد. علاوه بر این، تشکیل مجموعه‌ای از مؤسسات چند رشته‌ای که قادر به انجام تحقیقات و آموزش‌های مرتبط در حفاظت اصولی از محیط زیست می‌باشند، ضروری است.

۹. دسترسی به محیط زیست سالم

جوامع نیازمند دسترسی به محیط زیست سالم است و در این راستا، ابزارها و فعالیت‌های زیر ضروری به نظر می‌رسد:

- ارزیابی مشارکتی مشکلات و منابع.

- آموزش و کارآموزی اثر بخش و ارتباطات اجتماعی.

- سازماندهی محلی، برنامه ریزی و مدیریت فعالیت‌های مبتنی بر اجتماع.

- تولید پایدار (مانند کشاورزی اکولوژیک، مدیریت تلفیقی آفات، سیستم بیوگاز و غیره)

- نظارت و ارزشیابی مشارکتی.

علاوه بر آنچه گفته شد نباید نقش دانش بومی و فن آوریهای زیستی را در این رهیافت مورد بی توجهی قرار داد.

حال اگر ترویج را به عنوان یک نظام آموزش غیر رسمی در نظر بگیریم، سه هدف زیر را دنبال میکند:

۱. آموزش به افراد جامعه تا بتوانند مشکلات و نیازهایشان را شناسایی و ارزیابی کنند،

۲. کمک به افراد جامعه برای دستیابی به مهارتهای لازم برای مواجه شدن با مشکلات و نیازهایشان و

۳. متقاعد نمودن آنها به منظور دست زدن به اقدام‌های مناسب.

با این توضیحات، بدیهی است که ترویج نیز یکی از ابزارهای

آموزشی بسیار مناسب برای ارتقای دانش محلی، اشاعه فن

آوریهای محیط زیستی و ارتباطات اجتماعی (که از الزامات

رهیافت حفاظت اصولی از محیط زیست است) می باشد. با

توجه به اینکه ترویج از یک نظام داوطلبانه پیروی می کند قادر

است در جلب توجه و مشارکت مردم در حفظ محیط زیست

که خمیر مایه رهیافت مزبور است مؤثر و مفید باشد. هدف

نهایی ترویج بهبود زندگی مردم میباشد و در این راستا مردم

۱۱ نفر از آنها در حد دیپلم، ۸ نفر در حد لیسانس، و دو نفر در حد پایین تر از دیپلم می باشد.

محدوده مورد مطالعه

هدف از تحقیق حاضر بررسی تأثیرات اجتماعی بندر فریدونکنار بر اجتماع محلی است. به این منظور ابتدا به توصیف شهر فریدونکنار از لحاظ تاریخی، جمعیتی، اقتصادی، فرهنگی و چگونگی امکانات تفریحی و ورزشی و آموزشی به عنوان ذینفع پروژه پرداخته می شود. از نظر تاریخی، نام قبلی فریدونکنار، "فری کنار" بوده و منطقه ای است بسیار قدیمی که پیدایش این شهر را به فریدون جم نبره جمشید نسبت می دهند. "چنین روایت می کنند که فریدون پادشاه کیانی با کشتی خود در سواحل فریدونکنار پهلو گرفت و در نواحی کشاورزی و نیمه باتلاقی برای خود یک نغار درست کرد که این نغار برای او به عنوان دژ مستحکم و استوار بود تا از دست دشمنان در امان باشد. اما بعضی از بزرگان عقیده دارند که فرزند یکی از پادشاهان به نام فریدون در ساحل فریدونکنار غرق شد و پس از اینکه به ساحل کنار آمد این شهر بدین نام معروف شد" (Rahimzade, 2006). از نظر جغرافیای، بخش فریدونکنار در نوار ساحلی دریای خزر قرار دارد، از شرق به بابلسر، از غرب به محمودآباد، از جنوب به آمل و از شمال به دریای مازندران محدود است. این شهر در استان مازندران و بر روی جلگه پست و ساحلی جنوب دریای خزر قرار گرفته است. فریدونکنار به واسطه قرارگیری در مسیر شاهراه شرق به غرب استان مازندران و واقع شدن در یکی از بهترین نقاط ساحلی دریای خزر و همچنین به دلیل فاصله مناسب با شهر بابلسر، بابل و ساری (مرکز استان) و تهران از موقعیت مناسب جغرافیایی برای توسعه برخوردار است (Ibid).

از نظر جمعیتی، شهر فریدونکنار در نخستین سرشماری عمومی کشور که در سال ۱۳۳۵ انجام شد، تعداد جمعیت فریدونکنار معادل ۵۰۳۹ نفر گزارش شده است. تا سرشماری بعدی در سال ۱۳۴۵ شمار جمعیت این شهر به ۸۸۸۲ نفر بالغ گردید و رشد سالانه آن برابر ۵/۶۷ درصد گزارش شد. در سرشماری سال ۱۳۵۵ جمعیت این شهر معادل ۱۳۹۴۴

جدول ۱. مشخصات پاسخگویان

ردیف	نام	سن	جنس	تحصیلات	شغل / سمت
۱	س	۳۲	مرد	لیسانس	مسئول نیروی انسانی شرکت راهبران بندر فریدونکنار
۲	ر	۳۶	مرد	لیسانس	کارشناس بهداشت محیط در شبکه بهداشت فریدونکنار
۳	م	۴۵	مرد	دیپلم	رئیس اتحادیه ماهیگیران فریدونکنار
۴	ع	۵۰	مرد	دیپلم	رئیس اتحادیه برنجکاران فریدونکنار
۵	م	۳۸	مرد	لیسانس	معاون شهرداری فریدونکنار
۶	ر	۴۲	مرد	لیسانس	شهردار شهرک خزر شهر
۷	ق	۵۴	مرد	دیپلم	رئیس هتل سلطان فریدونکنار
۸	م	۵۵	مرد	دیپلم	رئیس اتحادیه مشاورین املاک فریدونکنار
۹	ن	۱۸	مرد	دیپلم	دانش آموز
۱۰	خ	۳۶	زن	دیپلم	خانه دار
۱۱	ف	۴۲	مرد	لیسانس	معلم
۱۲	و	۳۰	زن	دیپلم	خانه دار
۱۳	ه	۴۸	مرد	راهنمایی	بازاری
۱۴	خ	۴۱	زن	ابتدایی	خانه دار
۱۵	ش	۲۵	زن	دیپلم	خانه دار
۱۶	ب	۲۰	مرد	دیپلم	دانشجو
۱۷	م	۲۴	زن	لیسانس	دانشجو
۱۸	ه	۴۰	مرد	دیپلم	نظامی
۱۹	ر	۶۲	مرد	دیپلم	بازنشسته
۲۰	الف	۳۲	زن	لیسانس	کارمند
۲۱	م	۲۶	مرد	لیسانس	دانشجو

همان گونه که داده های جدول فوق نشان می دهد، دامنه

سنی افراد مورد مصاحبه از ۱۸ تا ۶۲ سال می باشد. جنسیت ۶ نفر از این افراد زن و ۱۵ نفر از آنها مرد می باشد. تحصیلات

جدول ۲. ساختار سنی و جنسی جمعیت شهر فریدونکنار در سال ۱۳۸۹

زن	مرد	گروه های سنی
۸۷۰	۹۱۸	۰-۴ساله
۱۱۰۲	۱۰۹۰	۵-۹ساله
۱۱۰۱	۱۲۰۴	۱۰-۱۴ساله
۱۵۴۷	۱۶۲۵	۱۵-۱۹ساله
۱۵۹۸	۱۹۸۴	۲۰-۲۴ساله
۱۵۹۸	۱۵۸۸	۲۵-۲۹ساله
۱۲۵۵	۱۲۷۰	۳۰-۳۴ساله
۱۶۹۱	۱۳۳۸	۳۵-۳۹ساله
۱۰۹۱	۱۲۴۳	۴۰-۴۴ساله
۹۶۸	۹۰۱	۴۵-۴۹ساله
۷۱۸	۶۴۲	۵۰-۵۴ساله
۶۱۴	۴۸۰	۵۵-۵۹ساله
۳۴۹	۴۳۰	۶۰-۶۴ساله
۲۲۲	۲۷۹	۶۵-۶۹ساله
۱۷۴	۲۱۹	۷۰-۷۴ساله
۲۰۴	۲۶۹	۷۵ساله و بیشتر
۱۵۵۹۷	۱۵۴۸۰	جمع

مأخذ: آمارنامه شبکه بهداشت فریدونکنار، ۱۳۸۹

از نظر مهاجرت، اقوام مهاجر روستاهای فریدونکنار عبارتند از: گیلانی، گرجی، کردها، بندپی‌ها، گیلانی‌ها در روستای بزرگ بیشه محله ساکن هستند. علت مهاجرت آن‌ها این است که این اقوام از طرف رودخانه فردونکنار (مروز رود) توسط لنج و پراخود بار می‌بردند برای تجارت که بعضی از آن‌ها در آنجا ساکن شدند. گرجی‌ها در روستای مهلبان ساکن هستند. آن‌ها از تبار گرجستان شوروی سابق می‌باشند. آن‌ها در تجارت با روستاها و شهر فریدونکنار در ارتباط بودند که بعضی از آن‌ها در روستای مهلبان ساکن شدند. بندپی‌ها در روستای فیروزآباد ساکن هستند که از بند پی بابل به این‌جا مهاجرت کردن (Rezai, 2002). شغل اصلی آن‌ها دامداری و کشاورزی است. زنان این قوم به قالی بافی مشغول هستند. کردها در روستای حسین آباد (شیرا) ساکن هستند. آن‌ها از قبیله کردهای استان کردستان می‌باشند. علت مهاجرت آن‌ها، به روایتی، در دوران آقا محمد خان قاجار می‌باشد که آن‌ها سد دفاعی محکمی در برابر حمله ترکمنستان شوروی سابق به نوار

نفربرآورد گردید و رشد سالانه آن ۴/۵۱٪ تقلیل یافت. در سال ۱۳۶۵ شمار جمعیت شهر فریدونکنار ۲۰۹۹۷ نفر و رشد سالانه آن ۴/۰۹٪ در صد بوده است. این تحولات مبتنی آن است که در فاصله سال‌های مذکور، رشد سالانه جمعیت در این شهر همواره بالا بوده است. در سال ۱۳۷۰ در آمارگیری میان دو سر شماری عمومی، شمار جمعیت فریدونکنار بالغ بر ۲۵۱۹۶ نفر گزارش گردید و میزان رشد آن اندکی تعدیل یافته و به ۳/۶۵٪ درصد رسید (Fatemi, 2005). در سرشماری عمومی کشور که در سال ۱۳۷۵ صورت گرفت، تعداد جمعیت فریدونکنار ۲۷۹۷۶ نفر و رشد سالانه آن معادل ۲/۰۹٪ درصد گزارش شده است (Statistical Center of Iran, 2009). به این ترتیب باید گفت به تدریج با افزایش امکانات در مناطق روستایی، از مهاجرت به مرکز شهر فریدونکنار، کاسته شده است. به علاوه رشد طبیعی جمعیت نیز در سال‌های اخیر با روند کاهشی روبرو بوده است. در سال ۱۳۸۵ شمار جمعیت ساکن در شهر فریدونکنار، مطابق گزارش دریافتی از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان مازندران، معادل ۳۳۵۶۹ نفر اعلام شده است بدین ترتیب، رشد سالانه جمعیت در این شهر اندکی افزایش یافته و به ۲/۲۵٪ درصد رسیده است (Statistical Center of Iran, 2009). به لحاظ ساختار سنی و جنسی جمعیتی، در سال ۱۳۸۹ تعداد ۱۵۴۸۰ نفر مرد و ۱۵۵۹۷ نفر زن در شهر فریدونکنار مقیم بوده اند که در مجموع ۳۱۰۷۷ نفر را شامل می‌شده است جدول شماره ۲ وضعیت جمعیتی شهر فریدونکنار را با جزئیات بیشتری نشان می‌دهد.

بررسی‌ها نشان می‌دهد از نظر اقتصادی، در سال ۱۳۸۵ در شهر فریدونکنار تعداد شاغلان ۱۱۱۶۲ نفر و تعداد بیکاران ۱۱۱۹ نفر گزارش شده است. بدین ترتیب، میزان اشتغال در این شهر ۹۰/۹٪ درصد و میزان بیکاری برابر ۹/۱٪ درصد بوده است. یاد آوری می‌شود، میزان بیکاری در سال ۱۳۸۵ در جامعه شهری کل کشور معادل ۱۱/۳٪ درصد بوده است. این رقم در مقایسه با میزان بیکاری موجود در شهر فریدونکنار که برابر ۹/۱٪ درصد است، شرایط بهتر اشتغال در فریدونکنار را گوشزد می‌نماید (Statistical Center of Iran, 2009).

موسوم به طرح ریاست جمهوری، سالن بانوان در آن احداث شده است (Field studies, 2010).

یکی از عناصر اصلی در ارزیابی اثرات اجتماعی پروژه-ها، توصیف مشخصات پروژه یا طرح مورد بررسی است. بر این اساس، در مورد پروژه حاضر می‌توان گفت بندر فریدونکنار از سال ۱۳۶۹ به عنوان بندر به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. طرح ایجاد بندر فریدونکنار، از سال ۱۳۷۴ شروع و در پایان سال ۱۳۸۱ ساخت اسکله، موج شکن-ها و حوضچه آن به اتمام رسید (Razazan, 2000). در دی ماه ۱۳۸۵ پس از بازدید ریاست محترم جمهور از استان مازندران، شناسایی بندر فریدونکنار به عنوان مرز مجاز دریایی مورد تصویب قرار گرفت. در نیمه اول ۱۳۸۶ بندر فریدونکنار با توجه به اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی و با اعمال حاکمیت سازمان بندر و کشتیرانی به بخش خصوصی واگذار و در نهایت، پس از طی مراحل قانونی به عنوان بندر چند منظوره در ۲۱ بهمن ۱۳۸۶ رسماً شروع به کار نمود. بندر فریدونکنار یکی از بنادر شمال کشور می‌باشد که به لحاظ گسترش روز افزون مبادلات بازرگانی با کشورهای حاشیه دریای خزر، با اراضی حدود ۶۹ هکتار و با اهداف تجاری در سواحل زیبای مازندران با برخورداری از استعدادهای بسیار خوب و جاذبه های بی نظیر طبیعی و در ۱۰۰ کیلو متری اداره کل بندر و کشتیرانی استان مازندران (بندر نوشهر) تاسیس شده است. این بندر از طریق جاده های هراز و فیروزکوه به مرکز کشور مرتبط و عمده فعالیت با اهداف چند منظوره به ویژه با اولویت در تخلیه و بارگیری غلات و کالاهای عمومی (جنرال کارگو) در نظر گرفته شده است (Mazandaran Governorate Website, 2010).

بندر فریدونکنار با هدف افزایش مشارکت بخش خصوصی در فعالیت‌های بندری و دریایی و ایجاد فرصت های شغلی جدید به بخش خصوصی واگذار شد. متعاقب اعلان عمومی از طریق رسانه‌های جمعی و در پی بررسی‌های کارشناسی از میان سرمایه‌گذاران متقاضی، بخش خصوصی به عنوان طرف قرارداد راهبری بندر فریدونکنار انتخاب گردید که با ارائه طرح توجیهی فنی و اقتصادی توسط مشارکت انتفاعی شامل ایجاد و بهره برداری از ترمینال های کانتینری، کالای

ساحلی باشند. از این اقوام می‌توان در قسمت‌هایی از ایزده، چمخاله در رشت، شیرا (حسین‌آباد) فریدونکنار، کردکلاجویبار (جویبار) یافت (Ibid).

از نظر جاذبه ها و امکانات گردشگری، فریدونکنار دارای ۹ کیلومتر ساحل شنی است، بیشتر این سواحل بکر و دست نخورده است که چشم اندازهای منحصر به فرد و بکر آن می تواند سالانه جاذب گردشگران زیاد داخلی و خارجی گردد. فریدونکنار دارای دو تالاب در محدوده خود به نام‌های تالاب فریدونکنار و تالاب لپو می باشد. این دامگاه‌ها، از معدود تالاب‌های مازندران می‌باشند که هر ساله ۵ الی ۱۱ قطعه درنای کمیاب سیبری را میزبان است (Zendedel, 2000). شهرک‌ها و مجتمع های مسکونی - تفریحی؛ خزر شهر شمالی و جنوبی، دریا کنار، دریاسر، خزر کنار، مجتمع ایرانگردی و جهانگردی، شهرک فرزاد شهر، اردوگاه شهید رجایی و چندین مجتمع ویلایی با داشتن چهار پارک و دو هتل به نام های افق و سلطان در تمام فصول سال به ویژه ایام تابستان پذیرای گردشگران و مسافران می‌باشد (Fatemi, 2005).

از نظر وضعیت فرهنگی، ظاهراً فریدونکنار در طی چند سال اخیر از لحاظ فرهنگی رشد چندانی نداشته و تنها سینمای این شهر موسوم به سینما پیوند چند سالی است که بسته شده است. این شهر دارای یک کتابخانه عمومی بوده که وابسته به اداره فرهنگ و ارشاد است و تعداد کتاب های موجود در آن به ۱۰۰۰۰ جلد می‌رسد (Talebi and Vafai, 2002). از نظر امکانات ورزشی، شهر فریدونکنار دارای یک استادیوم ورزشی آزادی شامل زمین چمن فوتبال همراه با پیست دو میدانی می‌باشد که مسابقات لیگ فوتبال هر ساله در آن برگزار می‌گردد. در کنار این زمین چمن، سالن ورزشی شهدا واقع شده است که به صورت چند منظوره از آن استفاده می‌شود. استادیوم ورزشی هلال احمر شامل سالن ورزشی و زمین فوتبال است که زمین فوتبال آن از کیفیت خوبی برخوردار نیست. باشگاه کشتی و وزنه برداری که در داخل بازار روز واقع شده که از لحاظ امکانات در سطح پایینی قرار دارد. سالن ورزشی آموزش و پرورش، که زیر نظر اداره آموزش و پرورش شهر می باشد. همچنین زمین فوتبال درخشان که بنابر طرح

عمومی، مخازن نفتی، سیلوی غلات جمعاً با سرمایه گذاری بالغ بر ۴۲۰ میلیارد ریال در بهمن ماه سال ۱۳۸۶ به بخش خصوصی واگذار می شود که اجرای این طرح علاوه بر ایجاد فرصت های شغلی موجب فعال سازی ترانزیت فرآورده های نفتی و تسهیل صادرات کالا به کشورهای حاشیه دریای خزر می شود (Razazan, 2000). مدیرعامل شرکت راهبران بندر خصوصی شهرستان فریدونکنار بیان داشت: در بخش ساخت و ساز در سه ماه گذشته حدود ۳۰ میلیارد ریال از آورده سهام داران سرمایه گذاری کردیم و ظرف دو سال آینده باید دوره ساخت و ساز در بندر خصوصی شهرستان فریدونکنار به اتمام برسد. در سال های آتی ما به ظرفیت نهایی می رسیم و تعهد ما به سازمان بنادر و کشتیرانی ۱/۷ هزار تن صادرات و واردات در سال است که این رقم را به ۲/۵ میلیون تن صادرات و واردات می رسانیم. وی تصریح کرد: اگر کل ظرفیت های که پیش بینی کردیم راه اندازی و تکمیل شود، حداقل ۳۵۰ شغل مستقیم و ۲ هزار شغل غیرمستقیم ایجاد می شود و ارقام رسمی را به صورت مکتوب گزارش خواهیم کرد و شرکت راهبران هم یک برنامه کوتاه مدت و بلند مدت برای ایجاد اشتغال به فرمانداری اعلام می کند (Mazandaran Governorate Website, 2010).

نتایج و یافته های تحقیق

همانطور که مطرح شد بر مبنای نظریه فینستر بوش، شاخص های متعددی برای ارزیابی اثرات پروژه مطرح نظر قرار می گیرد که در این تحقیق ۵ مورد از آن شاخص ها بررسی شدند و در اینجا نتایج تحقیق به شرح زیر ارائه می شود:

۱. تاثیر بندر فریدونکنار بر فرصت های شغلی

فینستر بوش احتمال افزایش نیاز به نیروی کار را در منطقه ای اجرای پروژه زیاد می داند. پروژه ها اگر در محلی انجام شوند، در مراحل ساخت و ساز و بعد از آن نیاز به نیروی کار دارند و می توانند این نیاز به نیروی کار را از افراد محلی و غیر محلی تامین کنند (Fazeli, 2010). مسئول نیروی انسانی شرکت راهبران بندر فریدونکنار در خصوص افراد شاغل به کار در

بندر می گوید: "کارمندان دائمی شرکت راهبران ۳۰ نفر می باشند که از این تعداد ۸۰ درصد (۲۴ نفر) بومی هستند و بقیه غیر بومی می باشند." همچنین ایشان در خصوص کارگرانی که در قسمت ساخت و ساز بندر مشغول به کار هستند می گوید: "کارهای ساخت و ساز بندر را که شامل ساخت چند انبار و مخزن های سوخت، بلواربندی و آسفالت راه های داخل بندر است توسط دو شرکت پیمانکاری به نام های "جامعه گستر کومش" و "مخزن گستر" انجام می شود. مجموع کارگران این شرکت ها ۵۰ نفر هستند، که از این تعداد ۵۰ درصد آن ها (۲۵ نفر) بومی هستند و بقیه غیر بومی می باشند. ایشان همچنین اضافه کرد: "در زمان شلوغی کار بندر و در هنگام پهلو گرفتن کشتی ها، ۹۰-۱۰۰ نفر به طور غیر مستقیم و روزمزد برای تخلیه و بارگیری و حمل و نقل در بندر مشغول به کار می شوند که اکثر آن ها بومی منطقه می باشند. با توجه به نظرات و اظهارات گفته های مسئول نیروی انسانی بندر فریدونکنار می توان نتیجه گرفت که بندر (بدون در نظر گرفتن کارگران در حال ساخت و ساز) ۳۰ نفر را به طور مستقیم و حدود ۱۰۰ نفر را به طور غیرمستقیم مشغول به کار کرده است (منظور رانندگان کامیون، کارگران روزمزد و فصلی و ... است) که اکثر آن ها بومی منطقه هستند. با در نظر گرفتن نرخ ۹/۱ درصد بیکاری شهر فریدونکنار، این نرخ اندک جمعیت شاغل نمی تواند تأثیر زیادی در ایجاد اشتغال و بالا بردن میزان اشتغال شهر داشته باشد (Statistical Center of Iran, 2009).

۲. تأثیرات بندر فریدونکنار بر اقتصاد بومی (کشاورزی و ماهیگیری)

در ارتباط با تأثیرات بنادر معمولاً اظهار می شود که موج شکن ها ممکن است باعث توقف آب در پشت سازه های بندر شوند. اگر فاضلاب شهری یا صنعتی به درون بندر جاری شود، کیفیت آب راکد بندر ممکن است به واسطه افزایش چشمگیر فیتوپلانکتون و کاهش اکسیژن در اثر انباشتگی مواد غذایی آب، ناشی از جریانات حاوی نمک های مغذی (عناصر

۱. مصاحبه با مسئول نیروی انسانی بندر راهبران فریدونکنار، فریدونکنار، ۱۳۸۹/۸/۲۵، ساعت ۱۱.

سال ۸۹ تنها دو میلیون از عوارضی که از کامیون‌هایی که برای بارگیری وارد و خارج بندر می‌شدند درآمد داشت^۴.
به طور کلی، بررسی انجام شده نشان می‌دهد که به دلیل نوپا بودن بندر و عدم تردد زیاد کشتی در آن، بندر فریدونکنار در حال حاضر فعالیت‌های زیادی انجام نمی‌دهد، بنابراین، آب و هوای منطقه را که نیاز اساسی برای رونق برنجکاری و ماهیگیری است را کمتر آلوده می‌کند. بنابراین، می‌توان نتیجه گرفت که بندر فریدونکنار تأثیر منفی بر برنجکاری و ماهیگیری منطقه ندارد. همچنین از درآمدهای شهرداری فریدونکنار از بندر فریدونکنار و میزان افراد شاغل در بندر مشخص می‌شود که بندر فریدونکنار منجر به رونق اقتصاد منطقه نشده است.

۳. تأثیرات بندر فریدونکنار بر گردشگری

تجمع ترکیبات نفتی در آب، یکی از نشانگرهای مهم در کیفیت آب است، خصوصاً در مناطق تفریحی و توریستی. حوضچه‌های تعمیر ممکن است از منابع تخلیه مواد سمی یا مضر مانند رنگ‌ها یا فلزات سنگین به درون آب‌ها باشند. نفت و ضایعات نفتی تخلیه شده از کشتی ممکن است به نزدیکی سواحل برسد و فعالیت‌های تفریحی را بی‌اثر سازد که صدمات جدی را به صنعت توریسم می‌زند. ترافیک کشتی‌ها ممکن است صنعت کشتی‌ها و قایق‌های تفریحی و عملیات کشتی‌های صیادی را با مشکل مواجه سازد. وقوع تصادف در هنگام رفت و آمد کشتی‌ها برای مردم محلی نگران‌کننده است. تردد کشتی‌ها باعث بوجود آمدن مشاغل جدیدی چون آب‌شناسی، یدک‌کشی، استیویدور، خدمات سوخت‌رسانی و ارائه خدمات به خدمه، می‌شوند، با این حال ممکن است تغییرات قابل توجهی را نیز در شیوه زندگی مردم بومی به وجود آورند (Zare, 2009). همچنین ویژگی‌های اجتماعی، فرهنگی و فیزیکی مقصد گردشگری بر دفعات تکرار گردشگری تأثیر می‌گذارد. به این صورت که اگر گردشگری از ویژگی‌های اجتماعی، فرهنگی یک مکان راضی بود احتمال بیشتری دارد که دوباره به آنجا سفر کند (Salehi and Hasanpour, 2012)

شیمیایی حاوی نیتروژن و فسفر)، بدتر شود. کشتی‌ها احتمالاً منشاء پخش مواد نفتی، زباله و ورود دیگر مواد به درون آب هستند. این تراوشات ناشی از کار مداوم در آب و جمع شدن زباله‌ها می‌تواند یکی از عوامل آلودگی آب‌ها باشد، همچنین انتشار گرد و غبار برخاسته از جابجایی کالای فله و گازهای خروجی از تجهیزات حمل و نقل‌کننده کالاها را می‌توان از منابع آلوده‌کننده هوا نامید (Ghaediheidari, 2009). یکی از کارشناسان بهداشت محیط در شبکه بهداشت فریدونکنار در خصوص آلودگی احتمالی آب منطقه مخصوصاً آب دریا تحت تأثیر فعالیت‌های بندر گفت: "تا کنون آلودگی بر اثر مواد نفتی یا هرگونه آلودگی که دلایل بندر باشد مشاهده نشده است، یعنی اینکه بندر آب دریا و هوای منطقه را آلوده نکرده است و یا اگر کرده است آنقدر کم بوده که قابل مشاهده نیست^۱".
برای پی بردن به تأثیر آلودگی احتمالی آب روی کشاورزی، نظر رئیس اتحادیه برنجکاران در این خصوص مورد سوال قرار گرفت که اظهار داشتند: "برداشت محصول در سالی که گذشت برعکس سالهای گذشته‌اش کاهش یافته است که دلایل کم آبی در برخی از مناطق و استفاده بی‌رویه از سم توسط کشاورزان بود و کاهش برداشت محصول هیچ ربطی به فعالیت‌های بندر ندارد^۲". علاوه بر این، برای پی بردن به تأثیر آلودگی احتمالی آب روی صید ماهیان، رئیس اتحادیه ماهیگیران مورد سوال قرار گرفت و اظهار داشتند که: "امسال صید ماهی توسط دو تعاونی ماهیگیری در فریدونکنار که مجوز ماهیگیری دارند کاهش یافته است و این به دلیل صید بی‌رویه افرادی است که مجوز ماهیگیری ندارند و به صورت غیرقانونی ماهیگیری می‌کنند و کاهش صید ماهی را دلیل بندر و فعالیت‌های بندر نمی‌دانند^۳". همچنین معاون شهردار فریدونکنار در مصاحبه‌ای که در مورد درآمدهای شهرداری از بندر فریدونکنار اظهار داشتند که: "شهرداری فریدونکنار درآمد زیادی از بندر ندارد. شهرداری فریدونکنار در شش ماهه اول

۱. مصاحبه با کارشناس بهداشت محیط، شبکه بهداشت، فریدونکنار، ۱۳۸۹/۸/۲۷، ساعت ۱۰.

۲. مصاحبه با رئیس اتحادیه برنجکاران، فریدونکنار، ۱۳۸۹/۸/۳۰، ساعت ۱۱.

۳. مصاحبه با رئیس اتحادیه ماهیگیران، فریدونکنار، ۱۳۸۹/۸/۳۰، ساعت ۱۶.

۴. مصاحبه با معاون شهرداری فریدونکنار، فریدونکنار، ۱۳۸۹/۹/۱۲، ساعت ۱۰.

برداری، و تملیک گسترده اراضی برای ایجاد تأسیسات، فضای سبز و جاده های لازم، تأثیرات شدیدی بر قیمت زمین و مسکن در مازندران خواهد داشت (Fazeli, 2009). همچنین قدمی و صالحی هم نشان دادند که ورود یک صنعت مثل گردشگری به یک منطقه مثل استان مازندران منجر به رونق بورس بازی زمین و مسئله افزایش شتابان قیمت زمین و مستغلات می شود (Salehi and Hasanpour, 2012). برای بررسی میزان تأثیر بندر بر قیمت زمین منطقه، قیمت زمین اطراف بندر فریدونکنار در ۱۰ سال گذشته (تقریباً اوایل ساخت و ساز بندر) مورد مقایسه قرار گرفته است. رئیس اتحادیه مشاورین املاک فریدونکنار در خصوص نوسان قیمت زمین در سالهای اخیر اظهار داشتند: " قیمت زمین اطراف بندر در سال ۷۹ حدود متری ۵۰ هزار تومان بوده است ولی قیمت زمین در حال حاضر در همان مناطق ۴۰۰ هزار تومان است که تقریباً ۸ برابر شده است.^۳ " البته لازم به ذکر است که قیمت زمین در مناطق دیگر فریدونکنار ۴ تا ۵ برابر افزایش یافته است. پس می توان نتیجه گرفت که احداث بندر و استقرار نیروهای آن در منطقه فریدونکنار بر قیمت زمین و مسکن تأثیر گذاشته است.

۵. تأثیر بندر فریدونکنار بر آلودگی صوتی

فعالیت های عمرانی ممکن است مشکل سر و صدا و لرزش را به واسطه تجهیزات ساخت و ساز، ترافیک کامیون ها، کشتی ها در حال کار و منابع مشابه دیگر تولید کنند. تجهیزات حمل کننده کالاها و ترافیک جاده ای هر دو از منابع ایجاد کننده سر و صدا و لرزش هستند، که ممکن است موجب ایجاد سطوح غیرقابل قبولی از استرس در بین مردم محلی بشوند (Jafarinejad, 2009). مصاحبه های انجام شده با مردمی که در اطراف بندر زندگی می کنند، حاکی از آن است که اکثر افراد مورد مصاحبه، معتقد بودند که گرچه فعالیتهای ناشی از ساخت و ساز بندر سروصدای اندکی ایجاد نمی کند، ولی کشتی ها هنگام پهلو گرفتن صدای زیادی ایجاد می کند، به طوری که در

پروژه های بزرگ مثل بندر و آلودگی های صوتی و زیست- محیطی آن، می تواند باعث بر هم زدن فضای فیزیکی و گردشگرپسند یک منطقه شود. برای بررسی اثر بندر بر توریسم منطقه مصاحبه هایی را با هتلداران فریدونکنار و شهردار شهرک توریستی تفریحی خزر شهر (شهرک همسایه بندر فریدونکنار) درباره چگونگی و میزان ورود گردشگر در این دو سالی که فعالیت های بندر بیشتر شده با سالهای قبل از آن، انجام شد. همه این افراد که با آنها مصاحبه شد متفق القول گفتند که میزان ورود گردشگر به منطقه تقریباً مثل سالهای قبل است و تفاوت زیادی نداشته است. مثلاً شهردار شهرک خزر شهر درباره ورود مسافر به این شهرک در دو سال اخیر گفت: "مسافر و گردشگر در دو سال اخیر مثل سالهای قبل بود و با کاهش ورود گردشگر و مسافر روبرو نبودیم.^۱ " رئیس هتل سلطان فریدونکنار در باره ورود مسافر به شهر اظهار داشتند که "ورود گردشگر و مسافر در چند سال اخیر با وجود سهمیه بندی بنزین نوسان زیادی نداشت.^۲ " با توجه به اثرات منفی که بندر می تواند در جذب گردشگر منطقه داشته باشد و با توجه به مصاحبه های انجام شده، می توان نتیجه گرفت که به دلیل جدید التاسیس بودن و تازه کار بودن بندر، در حال حاضر، اثر منفی یا مثبت در جذب گردشگر و توریست قابل ذکر نمی باشد.

۴. تأثیر بندر فریدونکنار بر قیمت زمین

استان مازندران به دلیل تراکم بالای جمعیتی و کمبود اراضی مناسب برای کاربری مسکونی (به دلیل ویژگی های محیط زیستی خاص) مستعد بروز انواع دشواری های مرتبط با زمین و مسکن است. احداث واحدهای صنعت نفت در این استان می تواند این مشکلات را -درست به مثابه آن چه که در عسلویه و خارک بروز کرده است- حداقل در شهرهای متأثر از تأسیسات مذکور بحرانی سازند. ورود انبوه کارگران لازم برای ساخت تأسیسات در زمان ساخت، و استقرار نیروی انسانی متخصص و غالباً دارای درآمد بالا در دوران بهره

۳. مصاحبه با رئیس اتحادیه مشاورین املاک فریدونکنار، فریدونکنار، ۱۲/۹/۱۳۸۹، ساعت ۱۷.

۱. مصاحبه با شهردار شهرک خزر شهر، فریدونکنار، ۱۳۸۹/۹/۵، ساعت ۱۱.
۲. مصاحبه با رئیس هتل سلطان فریدونکنار، فریدونکنار، ۱۳۸۹/۹/۷، ساعت ۱۰.

افزایش می‌یابد و در ساخت و احداث بنادر باید ارزیابی تأثیرات اجتماعی و زیست‌محیطی را انجام داد. هدف از تحقیق حاضر بررسی اثرات اجتماعی و محیط زیستی بندر فریدونکنار و تعیین اثرات مثبت یا منفی آن بر زندگی اجتماع محلی بوده است. با توجه به چارچوب نظری، اثرات ایجاد و توسعه بند فریدونکنار بر متغیرهای ایجاد اشتغال، ایجاد آلودگی صوتی، تأثیر بر اقتصاد محلی، میزان گردشگر و قیمت زمین مورد بررسی قرار گرفت. به طور کلی، نتایج تحقیق نشان داد که بندر فریدونکنار از نظر اقتصادی نتوانسته برای منطقه فرصت شغلی زیادی ایجاد کند و نرخ بیکاری منطقه را کاهش دهد. بندر فریدونکنار (بدون در نظر گرفتن کارگران در حال ساخت و ساز) فقط ۳۰ نفر را به طور مستقیم و حدود ۱۰۰ نفر را به طور غیرمستقیم مشغول به کار کرده است که اکثر آنها بومی منطقه هستند. با در نظر گرفتن نرخ ۹/۱ درصد بیکاری شهر فریدونکنار، این نرخ اندک جمعیت شاغل نمی‌تواند تأثیر زیادی در ایجاد اشتغال و بالا بردن میزان اشتغال شهر داشته باشد. علاوه بر این، نتایج تحقیق نشان داده است که بندر فریدونکنار باعث تضعیف اقتصاد بومی (برنجکاری و ماهیگیری) نشده است. نتایج تحقیق حاضر نشان داد که فعالیتهای بندر، آب دریا و هوای منطقه را آلوده نکرده و در عین حال، کمبود برداشت برنج و صید ماهی در چند سال اخیر مشاهده نشده است. سومین نتیجه قابل توجه تحقیق حاضر این بود که نشان داد بندر فریدونکنار بر میزان ورود گردشگر به منطقه تأثیری نگذاشته است. یافته‌های تحقیق نشان داد که میزان ورود گردشگر به منطقه تقریباً مثل سال‌های قبل از فعالیت بندر بوده و تفاوت زیادی از این حیث نداشته است. از حیث کاربری زمین نیز، نتایج تحقیق نشان داد که فریدونکنار بر میزان افزایش قیمت زمین‌های منطقه اثر گذار بوده و به عبارت دقیق‌تر، باعث افزایش قیمت زمین در منطقه شده است. یافته‌های تحقیق نشان داده است که قیمت زمین‌های اطراف بندر در سال ۱۳۸۹ (زمان تحقیق)، هشت برابر سال ۱۳۷۹ (سال شروع احداث بندر) شده است. نهایتاً

برخی از اوقات غیر قابل تحمل است. مثلاً یکی از دانش آموزان درباره سروصدای بندر گفت: "بندر به خصوص در زمان پهلو گرفتن کشتی سرو صدای زیادی دارد به طوری که مانع از تمرکز برای درس خواندن می‌شود". همچنین یکی از خانم‌ها گفت "ما در خانه مریض داریم و صدای صوت کشتی آرامش را از ما و بیمارمان سلب کرده است". علاوه بر این یکی از افراد مصاحبه‌شده که معلم بود اظهار داشت: "امیدوارم ساخت و ساز بندر زود تمام شود تا از سرو صدای ماشین‌های که کار می‌کنند راحت بشویم".^۳ ده مصاحبه دیگر هم در این بخش با افراد ساکن در اطراف بندر انجام شد که به دلیل اشباع شدن مصاحبه از بیان آنها صرف نظر شده است. به طور کلی، نتایج بررسی انجام شده نشان می‌دهد که بندر فریدونکنار هم مانند سایر پروژه‌هایی مشابه که آلودگی صوتی ایجاد می‌کنند، آلودگی صوتی ایجاد می‌کند و مسئولین باید در صدد حل آن برآیند.

بحث و نتیجه‌گیری

ارزیابی اجتماعی فرآیند تهیه چارچوبی جهت اولویت بندی، جمع‌آوری، تحلیل و دسته‌بندی اطلاعات اجتماعی و مشارکت در طراحی و ارائه عملیات توسعه‌ای است. بنابراین، پروژه‌ها علاوه بر اینکه با ریسک‌های فنی و تکنیکی و محیطی روبرو هستند، با ریسک‌های اجتماعی که بعضاً با سرنوشت پروژه و رسیدن به اهداف مورد نظر در ارتباط مستقیم هستند، نیز مواجه‌اند. ارزیابی اجتماعی می‌بایست به عنوان یک بخش بزرگی از مدیریت پروژه از مرحله مقدماتی و نظری پروژه تا رهاسازی آن اجرا گردد. بدیهی است در صورت مدیریت تأثیرات اجتماعی و زیست‌محیطی در مراحل اکتشاف و امکان‌سنجی، ریسک اجتماعی در سایر مراحل کاهش یافته و پشتوانه لازم برای طی مراحل بعدی پروژه بیش از پیش فراهم می‌گردد. امروزه احداث بندر به دلیل اهمیت یافتن راه‌های آبی

۱. دانش آموز پسر ۱۸ ساله، فریدونکنار، ۱۳۸۹/۹/۱۵، ساعت ۱۰.

۲. زن خانه دار ۳۶ ساله، فریدونکنار، ۱۳۸۹/۹/۱۵، ساعت ۱۱.

۳. معلم مرد، ۴۲ ساله، فریدونکنار، ۱۳۸۹/۹/۱۶، ساعت ۱۲.

اینکه، نتایج تحقیق حاضر نشان داده است که از بعد محیط زیست، بندر فریدونکنار باعث آلودگی صوتی منطقه اطراف بندر شده و به همین دلیل، اکثریت قریب به اتفاق افراد مورد بررسی، از سروصدای ایجاد شده توسط بندر به خصوص صدای سوت کشتی شکایت داشته‌اند.

برای حفظ محیط زیست، رهیافت حفاظت اصولی از محیط زیست که برخاسته از تجارب کارگزاران عرصه های محیط زیستی در سراسر جهان است، از کارایی مطلوب برخوردار است و به نظر می‌رسد که در صورت بذل توجه به قوانین و چهارچوبهای آن بتوان به حرکتی پایدار در حفاظت از محیط زیست امیدوار بود. رهیافت حفاظت اصولی از محیط زیست فرایندی است که طی آن مردم محلی با حمایت‌های خارجی به سازماندهی و تقویت خود می‌پردازند. به طور کلی این رهیافت سه هدف برآورده شدن نیازهای محلی، حفاظت از محیط زیست محلی و توانمند سازی جوامع محلی را بصورت تلفیقی دنبال می‌کند. با این توضیحات، بدیهی است که ترویج نیز یکی از ابزارهای آموزشی بسیار مناسب برای ارتقای دانش محلی، اشاعه فن‌آوریهای محیط زیستی و ارتباطات اجتماعی) که از الزامات رهیافت حفاظت اصولی از محیط زیست است، میباشد. با توجه به اینکه ترویج از یک نظام داوطلبانه پیروی می‌کند قادر است در جلب توجه و مشارکت مردم در حفظ محیط زیست که خمیر مایه رهیافت مزبور است موثر و مفید باشد.

به طور کلی نتایج تحقیق حاضر نشان داد که با اینکه ساخت اسکله و موج شکن و حوضچه بندر فریدونکنار در سال ۱۳۸۱ به پایان رسید، ولی تا قبل از واگذاری آن به بخش خصوصی در سال ۱۳۸۶، عملاً فعالیت تجاری خاصی در آن انجام نشده و حتی هیچ‌گونه کشتی تجاری در آن پهلو نگرفت. به عبارت دیگر، تنها پس از واگذاری بندر به بخش خصوصی، فعالیت‌هایش شروع شد. در حال حاضر، بخش خصوصی فعالیت‌های تجاری و مبادلات از طریق دریا را همزمان با ساخت تاسیساتی مثل انبار و مخزن سوخت انجام می‌دهد. بررسی اثرات اجتماعی بندر فریدونکنار نشان می‌دهد که با توجه به نوپا بودن فعالیت‌های بندر، به زعم جامعه محلی تاکنون

نتوانسته است تأثیرات چندانی در منطقه داشته باشد. یکی از دلایل اصلی و احتمالی این امر این است که به نظر می‌رسد با توجه به اینکه بندر فریدونکنار در مرحله آغازین ایجاد و توسعه قرار دارد، اثرات اجتماعی آن از سوی ذینفعان محلی اندک برآورد شده است. بنابراین، آن طور که مشهود است و در صورت رونق گرفتن فعالیتهای بندر (افزایش ورود کارگران برای ساخت و ساز به شهر، افزایش ورود و خروج کامیونها به منطقه برای تخلیه و بارگیری و غیره) می‌توان احتمال بروز اثرات گسترده توسعه بندر فریدونکنار را انتظار داشت.

پیشنهادات

امروزه، ایجاد و توسعه بنادر از جمله راهکارهای اساسی برای تامین نیازهای اساسی کشور محسوب شده و به همین دلیل، همه روزه شاهد گسترش و توسعه آن در مناطق مختلف کشور می‌باشیم. از سوی دیگر، بروز مسائل و مشکلات ناشی از این رشد، ضرورت بررسی علمی جهت شناسایی معایب و پیامدهای ناخواسته منفی پروژه را لازم می‌دارد. تحقیق حاضر در این راستا توانسته است گامی موثر در جهت شناسایی مسایل و مشکلات پروژه مورد بررسی بردارد و بر اساس یافته های تحقیق معتقد است که با انجام اقدامات پیشنهادی ذیل می‌توان اثرات احتمالاً ناخواسته بندر را بر محیط زیست جامعه محلی کاهش داد: الف- با توجه به اینکه بندر فریدونکنار نقش مهم و چشمگیری در ایجاد فرصت اشتغال ایفا نکرده است و از طرف دیگر، با توجه به تازه کار بودن بخش خصوصی، مسئولین و مدیران دولتی می‌توانند در ایجاد زیرساخت‌ها به بخش خصوصی کمک کنند و ظرفیت فعالیتهای تجاری و اقتصادی بندر را بالا ببرند تا در نتیجه آن، نیروی انسانی بیشتری جذب این بخش شود و نرخ جمعیت بیکار شهر پایین بیاید. ب- در ارتباط با مساله آلودگی صوتی، می‌توان با به کارگیری تجهیزات کم صدا یا نصب عایق‌های صوتی کمک مؤثری برای یا کاهش این مشکل نمود. همچنین ایجاد و توسعه فضای سبز که مانند یک کمربند اطراف محدوده بندر را گرفته باشد، می‌تواند به عنوان مانع عمل کند.

References

- Alshuwaikhat .H (2005), Strategic Environmental Assessment Can Help Solve Environmental Impact Assessment Failures in Developing Countries, *Environmental Impact Assessment Review*,25,307–317.
- Association(IPIECA)(2004) ,A Guide to Social Impact Assessment in the Oil and Gas Industry,social ecology press.
- Barrow, C (2000), *Social Impact Assessment*, New York: Oxford University press.
- Bartot, T., J. Borrini, A. Sherbini, & P.Warran (1997). *Our people -Our resources* , The world conservation union, UNFPA.
- Becker, H and Vanclay, F(2009), *The International Social Impact Assesment*, Translated by Hadi Jalili, Tehran: Sociologists publication.
- Dreyer .M , Renn. O, Cope . Sh , Frewer. L (2010), Including Social Impact Assessment In Food Safety Governance, *Food Control Review* 21,1620–1628.
- Fatemi. M (2005), *Opportunities to Attract Tourists in Fereidonkenar*, the Masters thesis geography, Faculty of literature and human sciences, Tarbiat Modares University.
- Fazeli. M (2010), *Social Impact Assesment*, Tehran: Sociologists publication.
- Fazeli.M (2009),*Social Impacts on the Development of Oil Industry Installations in Mazandaran*, a series of articles plan to social problems Mazandaran, Babolsar, University of Mazandaran publication.
- Ghadami. M and Salehi. S (2012), Investigation of factors Influencing the Formation of Conflicting Realationship Between Agriculture and Tourism Sectors,*Tourism managment studies*,17,173-203.
- Ghaediheidari. A (2009), *The Effects of the Development of Ports on the Environment*, Sea and port Review,29,35-50.
- Hosseini, S. J. (2001). *Foundations and Dvelopment Activities in Acultural Extension*. Tehran: Islamic Azad University, Science and Research.
- Statistical Center of Iran – SCI (2009). *Iran Statistical Yearbook*, Tehran. In Persian.
- Jafarinejad. A (2009), *The Age of Expanding the Coast Residents*,Sea and port Review,30,1-10.
- Mazandaran Governorate Website (2010), <http://www.ostan mz.ir/news/ostandari/4454-58>.
- Navanbakhsh.M and Arjmand. E (2009), *The Foundations of Urban Sustainable Development*,Tehran: Sociologists publication.
- Rahimzade. S (2006), *A Study Decorating the Halls in Fereidonkenar's Rurels*, lisens's thesis crafts, Faculty of arts and architecture, the University of mazandaran.
- Razazan. A (2000), *Economic Assesment Connection Fereidonkenar and Nowshahr Ports to Railway Network Nationwide Through Ghaemshahr*,the Masters thesis economics, Faculty of economics and management, Mazandaran University.
- از نظر علمی، نتایج تحقیق حاضر ضرورت انجام تحقیق گسترده‌تر برای ارزیابی اثرات اجتماعی توسعه بندر فریدونکنار را پیشنهاد می‌کند. همانطور که مطرح شد از نظر جامعه محلی بندر فریدونکنار با توجه به تازه تأسیس بودن آن و حجم کار کمتر نسبت به بنادر دیگر، تاکنون نتوانسته است به خوبی اثرات همه جانبه اقتصادی، اجتماعی-فرهنگی و زیست‌محیطی خود را نشان دهد. با توجه به اینکه ظرف یک سال آینده، فعالیت های بند بسیار گسترده‌تر می شود در آن صورت می‌توان ارزیابی جامعی در مورد اثرات اجتماعی توسعه بندر انجام داد. در این صورت، می‌توان مجموع ۱۲ شاخص فیستربوش را در تحقیق جدید به کار گرفت. این شاخص‌ها برای پروژه‌هایی کاربرد دارند که به‌صورت تمام وقت و شبانه‌روزی در حال فعالیت بوده و یا بعد ساخت آن پروژه، نیروی انسانی به‌صورت تمام وقت و با تعداد زیاد در آن مشغول به‌کار شده باشند. ارزیابی مجدد اثرات اجتماعی بندر فریدونکنار تحت شرایط جدید، اطلاعات مناسب و دقیق‌تری را در اختیار برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران توسعه بندر و نیز مسئولان محلی قرار خواهد داد.
- Rezai. A (2002), *Dispertion Ethnic in Mazandaran and Golestan*, national studies Quarterly,9,259-279.
- Roach. C (2008), *The Impact Assesment of the project*, Translated by Hasan Chavoshian, Tehran: Akhtaran publication.
- Salehi.S and Hasanpour. M(2012),*The Tourism Planning and Development*,Babolsar,University of Mazandaran publication.
- Schirmer .J (2011), *Assessing Social Impacts At The Macro-Scale*, Environmental Impact Assessment Review,31,382-391.
- Shobeiri, S. M and Abdullahi, S (2009). *Theories and Applications in Environmental Education*, Publications PNU.
- Stapes, W. B. (1982). *An Instructional Program Approach to Environmental Education K-12* Published in *World Views on Science Education* by U-N Wanchoo Oxford.
- Talebi.V and Vafai.Sh(2002), *Expression Cultural Heritage of Mazandaran*, Tehran, Cultural Heritage Organization publication.
- Talebian. A and Omranimajd. A (2007), *Social Impact Assesment of the Projects of the Oil and Gas Industry*, *Journal of human resources management in the oil industry*,1,15-32.

- Talebian. A, Fazeli. M, Daghaghale. A (2008), Social Impact Assessment of the development of the oil industry in the Asalouye, *Social Sciences letter*, 33, 54-75.
- Tang .B, Wong .S, Chi-hong Lau.M (2008), Social Impact Assessment and Public Participation in China: A Case Study of Land Requisition in Guangzhou, *Environmental Impact Assessment Review*, 28, 57-72.
- Tomar, A. (1998). An International to Improve The Quality of Instruction in Environmental Science to Primary Level School Children. University of Baroda.
- Toth Nagy, M., B. Margaret, D. Jiri, Jerzy, S. Stephen, V. Karel and J. Zlinszky (1994). Manual on Public Participation in Environmental Decision making Budapest, Current Practice and Future Possibilities in Central and Eastern Europe.
- UNESCO (1990). Source Book in Environmental Education for Secondary School Teachers. Pub by Unesco Principal Regional Office for Asia and The Pacific Bangkok.
- Vanclay. F (2006), Principles for Social Impact Assessment: A Critical Comparison Between the International and US Documents, *Environmental Impact Assessment Review*, 26, 3-14.
- Zare. E (2009), Reformation at the our look, *Sea and port Review*, 29, 25-34.
- Zendedel. H (2000), A Series of Tourist Guides in Mazandaran, Tehran, Cultural Heritage Organization publication.