

ماهنامه دریانوردی زندگی در بندر ایران

# بندر ایران

سال ۳۶ | دوره جدید، شماره ۴۶، پیاپی ۲۹۳ | شهریور ۱۴۰۰ | ۹۶ صفحه | ۴۰ هزار تومان



نگاهی به برنامه‌ی تلویزیونی  
«فانوس دریایی»

## از فراز فانوس



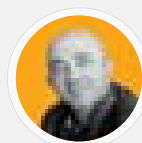
## نمادهای دریایی - ۹



موقعیت  
جغرافیایی  
نامطلوب  
ژاپن در متتالیه  
شرق آسیا و در مجاورت  
اقیانوس آرام، بدون همسایگان  
متعدد و جزیره‌ای بودن باعث شده  
است که ژاپن نتواند به‌طور کامل  
از ظرفیت‌های گردشگری خود  
استفاده کند.

## چرا هیچ‌یک از شهرهای ساحلی ایران دارای نمادهای شهری فاخر نیستند؟ بررسی نمادهای شهری کشور ژاپن

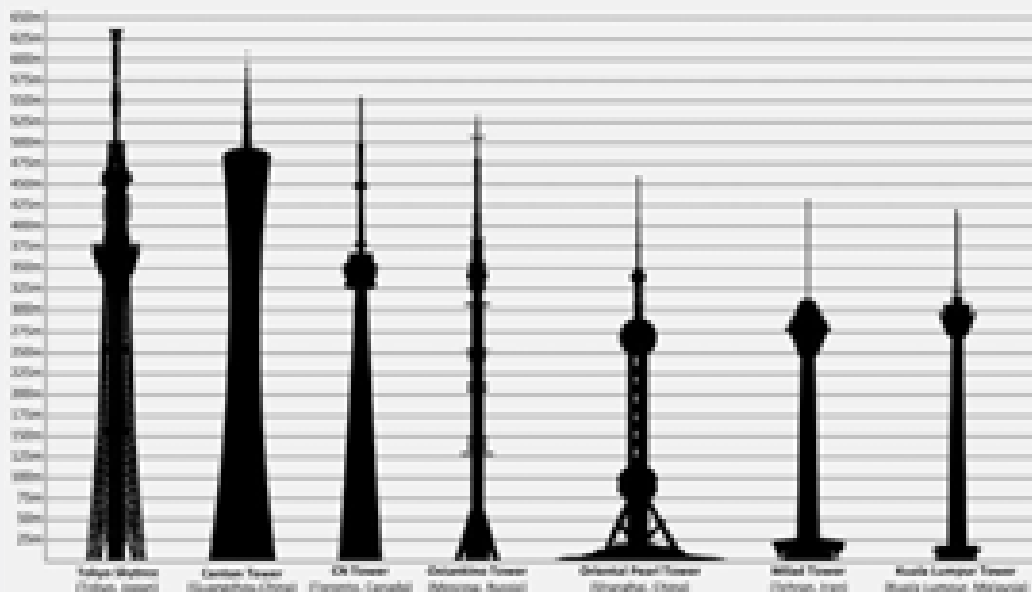
| محمد مونسان | عضو هیئت‌علمی دانشگاه صنعتی مالک اشتر |



### آشنایی با ژاپن

کشور ژاپن در شرق آسیا قرار دارد و روسیه، چین و جمهوری کره نزدیک‌ترین کشورها به ژاپن هستند. مجمع‌الجزایر ژاپن از چیزی بیش از شش هزار و ۸۰۰ جزیره تشکیل شده است. بیشتر این جزایر بسیار کوچک‌اند و تنها ۳۴۰ جزیره بیش از یک کیلومتر مربع وسعت دارند. ۹۸ درصد مساحت ژاپن از چهار جزیره به نام‌های هوکایدو، هونشو، شیکوکو و کیوشو تشکیل شده است. یوکوهاما و کوبه از مهم‌ترین بندر ژاپن هستند. موقعیت جغرافیایی ژاپن از هر نظر یکی از بدترین موقعیت‌های جغرافیایی است، چون در گوشه‌ای از دنیا قرار گرفته که نه تنها موقعیت استراتژیک جغرافیایی خوبی ندارد، بلکه کشورهای زیادی هم در همسایگی‌اش نیستند و بسیار هم زلزله‌خیز است. جمعیت ژاپن ۱۲۶ میلیون نفر و مساحت آن ۳۷۸ هزار کیلومتر مربع (کمتر از یک چهارم مساحت ایران) و یکی از پرتراکم‌ترین کشورهای دنیا با ۳۳۴ نفر در هر کیلومتر مربع است. ژاپن ۳۱ میلیون گردشگر بین‌المللی را در سال ۲۰۱۸ به خود جلب کرد. سه چیز باعث رونق گردشگری ژاپن شده است: ۲۱ سایت میراث جهانی، طبیعت زیبا و نمادهای شهری مدرن و متعدد و زیبا. گزارش رقابت و

مسافرت جهانگردی و گردشگری سال ۲۰۱۷، ژاپن را از بین ۱۴۱ کشور جهان در رتبه چهارم قرار داد که بالاترین رتبه در آسیا بود. ژاپن تقریباً در تمام جنبه‌های برجسته مانند بهداشت، سلامت، ایمنی، امنیت، منابع فرهنگی و سفرهای تجاری، نمرات نسبتاً بالایی کسب کرد. گردشگری داخلی، بخش مهمی از اقتصاد ژاپن و فرهنگ ژاپن است. کودکان در بسیاری از مدارس راهنمایی، بهترین سال‌هایشان را با دیدن توکیو دیزنی‌لند یا شاید برج توکیو می‌دانند. بدون شک یکی از عوامل رونق گردشگری داخلی در ژاپن، شبکه گسترده ریلی و قطارهای سریع‌السیر در کل مساحت این کشور است که «دورافتاده بودن» چندان در آن معنی پیدا نمی‌کند. برای رونق گردشگری در یک منطقه مسلمان باید زیرساخت‌های حمل‌ونقل آن برای دسترسی سریع، ایمن و ارزان فراهم شود که مسافرت با قطار، یکی از بهترین گزینه‌های شناخته‌شده در دنیاست. گردشگران کره جنوبی در گذشته بیشترین تعداد گردشگران ورودی به ژاپن بوده‌اند و حدود دو و نیم میلیون نفر از آن‌ها از ژاپن بازدید کرده‌اند. شاید اگر ژاپن در مرکز آسیا و دارای همسایه‌های متعدد بود، درآمد گردشگری بیشتری داشت. پس از حادثه اتمی فوکوشیما، تعداد بازدیدکنندگان خارجی



برج «توکیو اسکای تری» بلندترین برج مخابراتی-تفریحی جهان است.

برج توکیو اسکای تری، دومین سازه بلند توکیو است و بلندترین برج فولادی متکی به خود در جهان نیز محسوب می‌شود. در ساخت برج مشبک توکیو، از برج ایفل الهام گرفته شده؛ اگرچه این برج از برج ایفل بلندتر بوده و رکورد ارتفاع آن را شکسته است (ارتفاع برج ایفل ۳۲۴ متر است). این اقدام ژاپنی‌ها بسیار مورد انتقاد فرانسوی‌ها قرار گرفت؛ چراکه آن را یک تقلید و کپی‌برداری نادرست از خلاقیت فرانسوی‌ها دانستند! ساخت این برج در سال ۱۹۵۷ شروع و در سال ۱۹۶۱ افتتاح شد، یعنی در زمان کمتر از پنج سال ساخته شد.

برج Tokyo Skytree



برای ماه‌ها به شدت کاهش یافت. این کاهش عمدتاً به حادثه هسته‌ای فوکوشیما و احساس خطر از تشعشعات اتمی نسبت داده شد و همچنین ارزشمندتر شدن واحد پول ژاپن، «ین» باعث گران تر شدن سفر به ژاپن شد. کشورهایی که ارزش پول پایینی دارند، معمولاً بیشتر مورد استقبال گردشگران خارجی قرار می‌گیرند.

ژاپن یکی از کشورهایی است که از دانش طراحی مهندسی خود و قابلیت ساخت سازه‌های فاخر و مرتفع به خوبی برای ایجاد جاذبه‌های مدرن گردشگری استفاده کرده است و در مناطقی از ژاپن که دارای هیچ جاذبه گردشگری نبوده و کمتر مورد استقبال گردشگران داخلی و خارجی بوده، اقدام به ساخت نمادهای فاخر شهری کرده است. به همین دلیل است که ژاپن همیشه در جمع سازندگان بزرگ‌ترین و غول‌پیکرترین مجسمه‌ها و برج‌های جهان حضور داشته است. در کشورهای شرق و جنوب شرقی آسیا که دارای دین بودایی نیز هستند، به‌طور تاریخی علاقه به ساخت مجسمه‌های غول‌پیکر بودا وجود داشته و تا امروز نیز ادامه داشته دارد. مجسمه اوشیکو به ارتفاع ۱۱۸ متر و مجسمه دای کائن سندای به ارتفاع ۹۸/۵ متر جزء بلندترین مجسمه‌های ژاپن و جهان هستند. برج «توکیو اسکای تری» نیز با ارتفاع ۶۳۴ متر دومین سازه بلندروی کره زمین است. در زیر به مشخصات برخی از مهم‌ترین سازه‌های بزرگ مهندسی که به‌عنوان نماد ژاپن و جاذبه گردشگری شناخته می‌شوند، اشاره می‌شود.

### توکیو اسکای تری

توکیو اسکای تری نام بزرگ‌ترین برج مخابراتی جهان و دومین سازه بلندروی زمین (بعد از برج خلیفه دبی) است. این برج در توکیو قرار دارد. کار ساخت این برج از تاریخ ۱۴ جولای ۲۰۰۸ شروع شد و در فوریه سال ۲۰۱۲ به اتمام رسید. ارتفاع این برج با آنتن ۶۳۴ متر برآورد شده است. جنس این برج، فلزی است. ساخت این برج ۶۳۴ متری، در کمتر از چهار سال، یکی از سریع‌ترین رکوردهای ساخت برج‌های مرتفع در جهان است. هزینه ساخت این برج مرتفع، ۸۰۰ میلیون دلار بوده است. این برج دارای ۳۲ طبقه و ۱۳ آسانسور است.

### برج توکیو

برج توکیو نام برجی مخابراتی و تفریحی در پارک شیبای توکیو است. این برج ۳۳۲/۶ متر (۳۵۱ متر از سطح دریا) ارتفاع دارد و بعد از

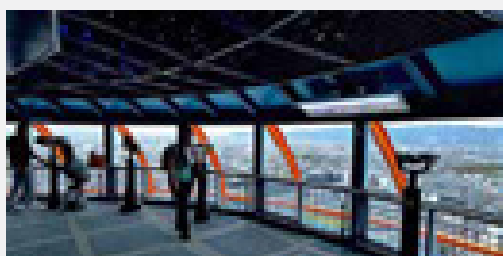


برج توکیو با ارتفاع ۳۳۳ متر، یک برج مخابراتی- تفریحی فلزی

### برج کیوتو

برج کیوتو یک برج تفریحی است که در شهر کیوتو و مجاورت خلیج بیوا (Biwa) واقع شده است. این برج فولادی دارای ارتفاع کل ۱۳۱ متر است که فاصله‌ی عرشی تفریحی آن ۱۰۰ متر است. این برج سبک ۸۰۰ تنی در بالای یک ساختمان ۹ طبقه قرار دارد که یک هتل سه ستاره و چندین فروشگاه را در خود جای داده است. ساخت برج کیوتو در اوایل دهه‌ی ۱۹۶۰ پیشنهاد شد تا برنامه ساخت آن طوری تنظیم شود که تا هنگام بازی‌های المپیک تابستانی ۱۹۶۴ در توکیو تکمیل شود، ولی به دلیل برخی مشکلات در تصمیم‌گیری درباره ضرورت وجود این برج، ساخت آن در سال ۱۹۶۳ آغاز و در اواخر سال ۱۹۶۴ به پایان رسید، یعنی در حدود یک سال و نیم ساخته شد! ساختار داخلی برج کیوتو شامل حلقه‌های فولادی زیادی است که روی هم چیده شده و با ورق‌های فولادی سبک با ضخامت ۱۲-۲۲ میلی‌متر پوشانده شده است. بعد از آن ورق‌ها به هم جوش داده شده و به رنگ سفید رنگ‌آمیزی شده‌اند. طراحی کلی در نظر گرفته شده این بود که این برج به یک شمع ژاپنی شباهت داشته باشد. طراحی آن توسط گروهی از مهندسان و طراحان دانشگاه کیوتو به گونه‌ای انجام شده است که در برابر نیروهای زلزله و طوفان مقاوم باشد. رئیس بخش تجاری برج، تسویوشی تامورا، ادعا می‌کند که این برج می‌تواند در مقابل بادهایی با سرعت ۲۰۱ مایل در ساعت (۹۰ متر بر ثانیه) و در برابر زلزله به‌زرگی بیشتر از ۶ ریشتر مقاومت کند. این برج برای اولین بار در ۲۸ دسامبر ۱۹۶۴ برای عموم باز شد. در اولین سال افتتاح آن، یک میلیون نفر از عرشه تفریحی برج بازدید کردند. هم‌اکنون بازدید از این برج، یکی از جاذبه‌های گردشگری کیوتو و از برنامه‌های ثابت تورهای گردشگری است. این برج بسیار ارزان و کم‌هزینه ساخته شد، به‌طوری‌که مجموعاً یک میلیون دلار در سال ۱۹۶۳ برای آن هزینه شد. یکی از علل تعیین ارتفاع برج، علاوه بر صرفه‌جویی هزینه، محدودیت‌های شهرداری کیوتو در آن زمان بود که به دلیل نگرانی از زمین‌لرزه‌های شدید ژاپن و ترس از فروریختن برج، ارتفاع ساختمان‌ها و برج‌ها محدود بود، ولی امروز با تکامل دانش و فناوری مهندسی در برابر زلزله، این نگرانی وجود ندارد. این برج به فاصله حدود ۲۰ سال از پایان جنگ جهانی دوم و بمباران اتمی ژاپن ساخته شد تا نمادی از بازسازی و پیشرفت ژاپن پس از جنگ باشد. عرشی تفریحی این برج در ارتفاع ۱۰۰ متری بوده و ظرفیت فروش بلیت و پذیرش هم‌زمان ۵۰۰ نفر را دارد که توسط ۹ آسانسور به این عرشی می‌رسند. در این عرشی، تلسکوپ‌های متعددی قرار دارند که نمای ۳۶۰ درجه از شهر را فراهم می‌کنند و تمام شهر از آن ارتفاع، قابل رویت است. کوه‌های هیکاشیاما و آراشیاما به ترتیب در دو طرف شرقی و غربی و در یک روز روشن و آفتابی، برخی از ساختمان‌ها در شهر اوزاکا

در جنوب نیز قابل مشاهده هستند. در ساختمان ۹ طبقه‌ای که در زیر این برج قرار دارد، چهار طبقه اول این ساختمان چندین واحد تجاری دارد که سوغات ژاپنی، فروشگاه، کتاب‌فروشی و مرکز دندانپزشکی در آنجا وجود دارد. در زیرزمین آن یک مرکز تفریحی و آبدرمانی از آب گرم کوه‌های آتش‌فشانی اطراف وجود دارد. طبقات پنج تا ۹ این برج نیز شامل ۱۶۰ اتاق برای هتل سه ستاره برج کیوتو است. بالای ساختمان و اطراف برج نیز رستوران گردان سه طبقه‌ای به نام Sky Lounge قرار دارد. کل فضاهای این برج طوری طراحی شده که برای معلولان و استفاده از صندلی ویلچر مناسب باشد. در شهرهای ساحلی ایران، مردم شانس کمی دارند که بتوانند از فراز یک برج بلند، شهر و مناظر اطراف را تماشا کنند؛ چرا که اصلاً چنین تجربه‌ای در ایران وجود ندارد. چنین برج‌های ارزان‌قیمتی با ارتفاع ۱۰۰-۷۰ متر می‌توانند در همه شهرهای ساحلی ایران حتی شهرهای نسبتاً کوچک نیز ساخته شوند و مردم محلی از درآمد ناشی از رونق گردشگری آن منتفع شوند.



نمایی از عرشی برج کیوتو با زاویه دید ۳۶۰ در فراز شهر کیوتو و کوه‌های اطراف



#### برج بندر هاکاتا (Hakata Port Tower)

این برج دارای ارتفاع ۱۰۳ متر است که یک «عرشه تفریحی» در ارتفاع ۷۳ متری دارد و در سال ۱۹۶۴ در مجاورت بندر هاکاتا ساخته شده است.

برج کیوتو بر فراز یک  
ساختمان ۹ طبقه و هتل برج  
کیوتو



برج بندر هاکاتا با کاربری رادیویی و گردشگری

برج شیشه‌ای بندر آکیتا



#### برج شیشه‌ای بندر آکیتا (Akita Port Tower)

این برج، یک برج شیشه‌ای به ارتفاع ۱۴۳ متر در مجاورت شهر آکیتا بوده و از شش هزار و ۲۷۲ قطعه شیشه ضخیم در سال ۱۹۹۴ ساخته شده است. عمده کارایی این برج شامل دفاتر شرکت‌های تجاری است ولی در ارتفاع ۱۰۰ متری این برج یک عرشه تفریحی ۳۶۰ درجه وجود دارد که کاربری گردشگری دارد. هزینه ساخت این برج، ۱/۴۳ میلیارد دلار بوده که به‌طور کامل توسط ۱۸ شرکت خصوصی بزرگ فعال در شهر آکیتا تامین شده و هم‌اکنون دفاتر آن‌ها در این برج مستقر است و بقیه واحدهای آن نیز به فروش رسیده است.

برج دریایی یوکوهاما به ارتفاع ۱۰۶ متر - ساخته شده در ۶۰ سال پیش

#### برج دریایی یوکوهاما (Yokohama Marine Tower)

این برج دریایی برای کنترل تردد کشتی‌ها در ورودی خلیج توکیو و در شهر یوکوهاما در سال ۱۹۶۱ (۶۰ سال پیش) ساخته شده است. ارتفاع آن ۱۰۶ متر بوده و به‌گونه‌ای تعیین شده است که امکان نظارت بر تردد کشتی‌ها تا انتهای خلیج توکیو را داشته باشد و یک ایستگاه رادیویی به‌منظور انجام ارتباطات دریایی در طبقه فوقانی آن مستقر شده است. در ارتفاع ۱۰۰ متری این برج نیز یک عرشه تفریحی برای کاربری گردشگری در نظر گرفته شده است.



## شهر کوبه ژاپن، خواهر خوانده بندر عباس

کوبه (Kobe) ششمین شهر بزرگ ژاپن و مرکز استان هیوگو و قدیمی ترین بندر ژاپن است. مطابق مصوبه شورای شهر بندر عباس در سال ۱۳۹۹، خواهر خواندگی بندر عباس و شهر کوبه ژاپن تصویب شد. این دو شهر از نظر تراکم شهری و موقعیت جغرافیای شهری و باریک و کم عرض بودن شهر، مشابه هستند ولی متأسفانه این دو شهر از نظر چهره و زیبایی شهری و رونق گردشگری هیچ مشابهتی با هم ندارند. کوبه یک و نیم میلیون نفر جمعیت دارد و به دلیل کم عرض بودن شهر، دارای تعداد زیادی برج های مسکونی ۲۵ طبقه و بلندتر است ولی در شهر بندر عباس علی رغم محدودیت شهری، نه تنها یک ساختمان بالای ۱۰ طبقه وجود ندارد، بلکه در مرکز شهر و در نوار ساحلی، تعداد زیادی منازل قدیمی نسبتا مخروبه و قدیمی وجود دارد که به کلی چهره شهر را نازیبا کرده است. ضمن این که هنوز بندر عباس دارای یک سازه فاخر مهندسی به عنوان نماد شهری نیست، در حالی که وقتی نام کوبه در اینترنت جست و جو می شود، خیلی زود تصاویر زیبایی از برج زیبای کوبه با ارتفاع ۱۰۸ متر نمایش داده می شود. واقعا چرا نباید بندر عباس به عنوان بزرگ ترین، مهم ترین و پر جمعیت ترین شهر ساحلی جنوب کشور یک نماد شهری ابرومند برای خود داشته باشد؟ چرا ما از دیدن تصاویر شهرهای ساحلی زیبای دیگر کشورها الگوبرداری و ایده برداری نمی کنیم؟ در ادامه برای کمک به تنویر افکار مدیران

شهرهای ساحلی و استفاده بهتر از این فرصت خواهر خواندگی با بندر عباس، به برخی از نمادهای مهم این شهر اشاره می شود.

### برج بندر کوبه

برج بندر کوبه توسط شرکت Nikken Sekkei طراحی و در سال ۱۹۶۳ تکمیل شد. تعمیر و نگهداری کل تاسیسات از نوامبر ۲۰۰۹ آغاز شد و برج بندر کوبه از ۱۲ ژانویه ۲۰۱۰ به دلیل بازسازی به روی مردم بسته شد. در ۱۹ مارس ۲۰۱۰ برای عرشه تفریحی مورد بازسازی قرار گرفت و هفت هزار لامپ روشنایی LED به منظور ایجاد جلوه و زیبایی بیشتر بر روی آن نصب شد. برج بندر کوبه ۱۰۸ متر ارتفاع دارد و در مجموع هشت طبقه است و اولین برج ساخته شده با استفاده از یک شبکه لوله هذلولی است. این برج توسط ۳۲ میله فولاد قمرز احاطه شده است که نمادی از بازگشت کشتی های باستانی به ساحل است. برج بندر کوبه دارای دو ناحیه مجزا است. ناحیه پایینی و ناحیه گردشگری از هم جدا شده اند که به ترتیب دارای سه و پنج طبقه هستند. طبقه اول عمدتاً برای فروش سوغاتی و رستوران است. دفاتر فروش بلیت و اطلاعات گردشگری در طبقه دوم واقع شده اند و طبقه سوم طبقه خروجی آسانسور و محل استقرار صفحه نمایش است. برای ناحیه گردشگری، طبقه اول دارای نمای هوایی از منطقه بوده و ۷۵ متر از سطح زمین فاصله دارد. طبقه دوم این ناحیه، رصدخانه و طبقه سوم یک کافه رستوران چرخشی ۳۶۰ درجه است که ۲۰ دقیقه طول می کشد تا یک دور کامل بزند. سایر طبقات نیز برای تماشای محیط اطراف با امکانات ویژه است.

نمایی از شهر زیبای کوبه و نماد معروف آن به عنوان خواهر خوانده شهر بندر عباس

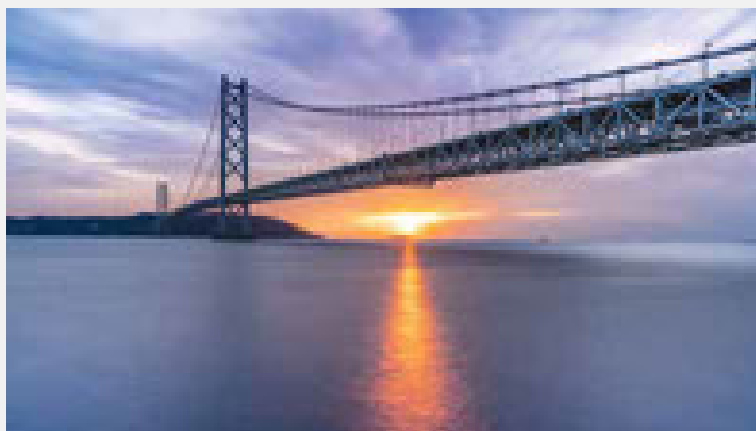




تاروش حمل و نقل دیگری را انتخاب کند و شجاعانه تصمیم به ساخت یک پل بلند گرفت. ساخت آکاشی در سال ۱۹۸۸ شروع شد و روند آن ۱۰ سال به طول انجامید. هزینه ساخت پل حدود ۳/۶ میلیارد دلار بود. دو میلیون کارگر در این ۱۰ سال به سستی کار کردند تا پل آکاشی کای کیو در سال ۱۹۹۸ تمام شد. حدود ۲۰۰ هزار تن استیل برای ساخت پل به کار رفته و کابل های نگهدارنده آن با آخرین تکنولوژی های روز قالب گیری شدند. پایه های این پل عظیم و تحسین برانگیز، ارتفاعی به طول ۳۰۰ متر دارند که تنها کمی کمتر از برج توکیو است. پل آکاشی طوری طراحی شده که بتواند در برابر بادهای قوی با سرعت ۸۰ کیلومتر در ساعت از آقیانوس آرام و زلزله هایی با قدرت ۸/۵ ریشتر مقاوم باشد. مهندسان بر آورد کرده اند که این سازه می تواند تا ۲۰۰ سال بدون هیچ مشکلی استفاده شود. پل آکاشی کای کیو نه تنها یک سازه ی زیبا و تمام عیار است، بلکه معماری باشکوهی نیز دارد. مردم، آکاشی را پل مروارید می نامند، زیرا ۲۸ طرح گوناگون بارتنگ های متنوع و متغیر از لامپ های متصل به کابل اصلی، آن را شبیه به یک رشته مروارید می کند. نورپردازی پل با توجه به فصل تغییر کرده و حتی گذر ساعت ها نیز آن را تبدیل به یک رنگین کمان زیبایی می کند. حتی تورهایی برای بازدید از پل و کسب اطلاعات مفیدی درباره آن وجود دارند که شکوه این شگفتی مهندسی و افتخار ژاپن را برای گردشگران شرح می دهند. بعد از عبور از مسیر نگهداری پل می توان به بالای برج ۳۰۰ متری رفته و نماهای شگفت انگیزی از دریای وسیع، جزیره و خلیج را تماشا کرد. این پل سه دهانه دارد. دهانه ی مرکزی هزار و ۹۹۱ متر و دو قسمت دیگر نیز هر کدام ۹۶۰ متر است. این پل در کل سه هزار و ۹۱۱ متر درازا دارد. در واقع در طراحی ها دو دهانه با طول هزار و ۹۹۰ متر در کنار هم بودند ولی زمین لرزه کوبه در ۱۷ ژانویه ۱۹۹۵ دو دهانه را جابه جا کرد (در آن زمان فقط دو دهانه ساخته شده بود) طوری که یک متر به طول هر یک اضافه شد. همچنین برای این پل شاقول هایی طراحی شده که هنگام به وجود آمدن فرکانس تشدید، نیروها را تعدیل کنند. دو برج پشتیبان اصلی ۲۸۲/۸ متر از سطح آب ارتفاع دارند و پل در طول یک روز به علت گرما تا دو متر (هفت فوت) می تواند افزایش طول داشته باشد. برای هر تکیه گاه ۳۵۰ هزار تن بتن استفاده شده است. کابل های فولادی شامل ۳۰۰ هزار کیلومتر سیم است. ضخامت هر کابل ۱۱۲ سانتی متر و شامل ۳۶ هزار و ۸۳۰ رشته سیم است. پل آکاشی کای کیو از هزار و ۷۳۷ لامپ برای روشنایی استفاده می کند که شامل هزار و ۸۴ عدد برای کابل های اصلی، ۱۱۶ عدد برای برج های اصلی، ۴۰۵ عدد برای تیرها و ۱۳۲ عدد برای تکیه گاه ها است. روی کابل های اصلی سه لامپ تخلیه بزرگ با رنگ های قرمز، سبز و آبی تعبیه شده است. از نرم افزارهای کامپیوتری برای ترکیب بندی چند گانه رنگ استفاده شده است. در حال حاضر از ۲۸ الگو برای موقعیت هایی نظیر جشن های ملی و منطقه ای، روزهای خاطره انگیز و فستیوال ها استفاده می شود. این پل برای اهداف گردشگری نیز طراحی شده است؛ چرا که یک پل دو طبقه است که در طبقه زیرین آن امکان پیاده روی و دوچرخه سواری برای افراد وجود دارد (البته با تهیه بلیت در یکی از طرفین پل). افراد با پیاده روی بر روی آن می توانند نمایی بسیار زیبا از تنگه آکاشی و خلیج اوساکا را مشاهده کنند. معماری و الگوی گردشگری این پل می تواند الگوی مناسبی برای تکمیل پل خلیج فارس بین جزیره قشم و بندر عباس باشد.

### چرخ و فلک کوبه

بندر کوبه نیز همانند بسیاری از شهرهای ساحلی مهم دنیا دارای یک چرخ و فلک بلند و زیبا در مجاورت دریاست که دقیقاً روبه روی برج بندر کوبه قرار گرفته و یک مجموعه گردشگری وسیع و خارق العاده را تشکیل داده است و کشتی های مسافری نیز امکان پهلوگیری در کنار آن را دارند. قطر این چرخ و فلک ۹۰ متر و فاصله بالاترین نقطه آن تا سطح دریا برابر ۹۹ متر است. چرخ و فلک کوبه دارای ۳۲ اتاقک و هر اتاقک دارای ظرفیتی برای چهار نفر است، یعنی در مجموع دارای ظرفیت ۱۲۸ نفر است که در هر ساعت ۷۰۰ نفر از آن استفاده می کنند.



پل آکاشی به طول چهار کیلومتر دارای کاربری گردشگری و پیاده روی در طبقه زیرین پل

### پل آکاشی

پل آکاشی کای کیو، شناخته شده به نام «پل مروارید»، با دهانه مرکزی به طول هزار و ۹۹۱ متر بزرگ ترین دهانه مرکزی را در بین پل های معلق در اختیار دارد و در سال ۱۹۹۸ میلادی ساخته شده است. این پل با گذشتن از روی تنگه آکاشی، شهر کوبه در هونشو را به ایوا یا در جزیره آواجی متصل می کند و برترین سازه مهندسی کشور ژاپن به حساب می آید. قبل از آکاشی، کشتی ها، مسافران را از این تنگه عبور می دادند و این آبراه خطرناک اغلب گرفتار طوفان های شدید می شد. داستان این پل به زمانی بازمی گردد که در تصادف دو کشتی مسافری در سال ۱۹۵۵ بیش از یکصد کودک کشته شدند. بعد از این رویداد، دولت ژاپن تصمیم گرفت

چرخ و فلک کوبه در مجاورت دریا و مقابل برج کوبه





مقایسه عظمت مجسمه بودایی اوشیکو با سایر مجسمه‌های بزرگ دنیا



نورپردازی زیبای بندر کوبه و انعکاس نور در آب دریا باعث می‌شود که گردشگری در شب تعطیل نشود. مناطق گرم و شرجی جنوب و شمال کشور نیازمند رونق گردشگری در شب است؛ لذا ساخت سازه‌های مدرن و مرتفع مهندسی ضروری است.



## مجسمه‌ها

سه کشور هند، چین و ژاپن که سه کشور پرجمعیت در آسیا هستند، به دلیل باورهای مذهبی که دارند، تبحر و اصرار خاصی بر ساخت مجسمه‌های غول‌پیکر دارند.

### ۱- اوشیکو دای بوتسو (USHIKU DAIBUTSU)

اوشیکو دای بوتسو به معنی زندگی خوب، یکی دیگر از مجسمه‌های بودایی و سازه‌های مستحکم در یکی از جزایر ژاپن است. این مجسمه به یاد بودا در سال ۱۹۹۳ به اتمام رسید. ارتفاع خود مجسمه، ۹۸/۵ متر است، اما با احتساب پایه و جایگاه، ارتفاع آن به ۱۱۸ متر می‌رسد. تورهایی برای بازدید گردشگران در نظر گرفته شده که شامل بازدید از یک درخت ممنوعه است که این درخت، جایگاه سه هزار مجسمه طلایی بوداست. این مجسمه در شمال توکیو واقع شده و حداقل ۴۸ کیلومتر از پایتخت ژاپن فاصله دارد. درون مجسمه چهار طبقه متفاوت وجود دارد که بازدیدکنندگان می‌توانند از هر طبقه با آسانسور دیدن کنند. طبقه چهارم یک منظره زیبا از باغ‌های اطراف را به نمایش می‌گذارد و در طبقه سوم بیش از ۳۰ هزار مجسمه بودا قرار دارد.

### ۲- مجسمه دای کائن در پارک کیتانو میاکو (DAIKANNON)

مجسمه‌ی بزرگ دای کائن که در این فهرست جای گرفته است، حدود ۳۵ سال پیش ساخته و تکمیل شد؛ مجسمه‌ای با ۸۷ متر ارتفاع، که درست در مرکز یک پارک، در هوکایدو، قرار گرفته است. نام این پارک، کیتانو میاکو است و در شمال غربی شهر هوکایدو واقع شده است. هوکایدو، یکی از شهرهایی است که در شمالی‌ترین بخش مجمع‌الجزایر ژاپن قرار دارد.

مجسمه ۸۸ متری Dai Kannon در ژاپن و امکانات تفریحی و خدماتی اطراف آن به عنوان یک مجموعه گردشگری بزرگ به مساحت ۱۵ هکتار در ساحل رودخانه Sorachi



### ۳- مجسمه دای کائِن سِنْدای (SENDĀI DAIKANNON)

مجسمه‌ی کائِن موجود در شهر سِنْدای، یک مجسمه بودایی دیگر است که در ژاپن ساخته شده است. این مجسمه‌ی بلند و سفید رنگ ۹۸/۵ متری، درست مثل یک نگهبان، بر کل شهر سِنْدای، مشرف و نظاره گر است. شهر سِنْدای به هیچ کدام از شهرهای معروف و بزرگ ژاپن نزدیک نیست، اما با این حال، دارای یکی از بلندترین مجسمه‌های دنیاست و یک جاذبه گردشگری محسوب می شود. می توان با استفاده از آسانسوری که درون مجسمه تعبیه شده، به یک نمای زیبا از شهر دست یافت. این الهه یک کوزه رادر دست چپ برای جاری کردن آب حکمت و همچنین یک گوهر رادر دست دیگر برای تحقق بخشیدن به آرزوها نگه داشته است. در اطراف این مجسمه، مجموعه‌های گردشگری بزرگی شکل گرفته است، از قبیل هتل ۱۰ طبقه، شهر بازی سر پوشیده، پارکینگ بزرگ و تورهای گردشگری متعدد برای جنگل‌های اطراف و چشمه‌های داغ آب معدنی آتش فشانی.

نمایی از مجموعه‌ی بزرگ گردشگری در اطراف مجسمه معروف اوشیکو که نشان می دهد هدف از ساخت این سازه‌های غول پیکر مهندسی، ایجاد نمادهای شهری با هدف توسعه گردشگری است.

### ۴- کائِن غول پیکر صلح جهانی (WORLD PEACE GIANT KANNON)

این کائِن، یک الهه ژاپنی است که چینی‌ها به آن گوآنین می گویند و به عنوان الهه رحمت و بخشش شناخته می شود. با این که این مجسمه، بزرگ ترین کائِن موجود بر روی زمین نیست، اما کائِن غول پیکر، بلندترین نمونه در جزیره آواجی ژاپن است. این مجسمه با ۷۹ متر ارتفاع درست مثل یک فانوس دریایی عظیم، بر فراز سواحل اوزاکا ایستاده است. مجسمه بر روی بام ۲۰ متری یک ساختمان پنج طبقه قرار دارد که به طور مرتب توسط گردشگران مورد استفاده قرار می گیرد. جزیره آواجی در بین جزایر ژاپن کمتر مورد صدمه‌ی سونامی قرار گرفته است و مردم محلی وجود مجسمه بودادر کنار دریا را عامل این پدیده می دانند.



مجسمه عظیم دای کائِن سِنْدای، بر فراز شهر سِنْدای، یک مجموعه گردشگری بزرگ و محل برگزاری مراسم و اعیاد پیروان مذهب بودا



مجسمه‌ی کانن صلح جهانی بر فراز جزیره‌ی آواجی و روبه دریا (خلیج اوساکا) که از قسمت فوقانی این مجسمه به‌عنوان «فانوس دریایی» در شب استفاده می‌شود.

دارای مسافران زیادی در فصل‌های گرم و تعطیلات هستند، ولی به همین تعداد مسافران می‌توان خدمات گردشگری متنوع‌تر و مدرن‌تری ارائه کرد. برخی تصاویر نامناسب از شلوغی و نامرتب بودن سواحل شمالی در تابستان و عید به‌خوبی نشان می‌دهد برای بهبود ارائه خدمات گردشگری به این حجم زیاد مسافران باید امکانات مدرن‌تری همانند نمادهای شهری ایجاد کرد و به همان نسبت، درآمد گردشگری و میزان اشتغال را افزایش داد. در شهرهای شمالی، از محل درآمد گردشگری فعلی این شهرها و همچنین مشارکت بخش خصوصی می‌توان هزینه‌های ساخت یک یا چند نماد شهری معتبر و خاص را تامین کرد و ارزش افزوده‌ی مضاعفی ایجاد کرد. در شهرهای ساحلی جنوبی این وضعیت بسیار وخیم‌تر است، چراکه به دلیل فقدان جاذبه‌های گردشگری مناسب و متعدد، اصولاً درآمد گردشگری بسیار ناچیزی دارند. در این شهرها نیز ایجاد سازه‌های فاخر مهندسی از ضرورت‌های توسعه و آبادانی این مناطق است. در اغلب شهرهای ایران که سعی شده یک نماد مرتفع و معتبر ساخته شود، یک سازه‌ی حداکثر ۱۵ - ۱۰ متری در وسط یک میدان ساخته شده که نه دسترسی به آن به راحتی ممکن است، نه زیبایی خاصی دارد و نه به‌عنوان یک مجموعه گردشگری شناخته می‌شود. اگر شرکت‌های بزرگ خصوصی و دولتی منتفع از سواحل جنوبی (مانند شرکت‌های بزرگ پتروشیمی و پالایشگاهی، شیلات، بنادر، فلزات و...) سهم ناچیزی از درآمد خود را در این سواحل سرمایه‌گذاری کنند، به‌مرور این محرومیت‌ها کاهش خواهد یافت.

۴- تغییر چهره شهرها: یکی از مهم‌ترین کارکردهای نمادهای شهری مجموعه‌های مدرن جانبی آن، تغییر چهره‌ی شهرهای ساحلی است که در مواردی چهره‌های فقیرانه و غیرمدرن دارند. ضرورت این تغییر چهره در شهرهای ساحلی جنوبی دوچندان احساس می‌شود. هر یک از شهرهای ساحلی باید با توجه به جمعیت و دورنمای تعریف‌شده برای جذب گردشگر، اقدام به طراحی نمادهای خاص شهری متناسب با موقعیت جغرافیایی و فرهنگ و تاریخچه منطقه خود کرده و برای تغییر چهره‌ی این شهرها اقدام کنند. استانداردها، فرمانداری‌ها، شهرداری‌ها، اعضای شورای شهرها و نخبگان شهرهای ساحلی باید به‌منظور تحقق این امر تلاش کنند.

۵- توسعه زیرساخت‌ها: نمادهای شهری به توسعه زیرساخت‌های شهری نیز کمک می‌کنند. مثلاً برای دسترسی آسان و سریع به یک نماد شهری فاخر و معتبر که شهرت ملی (و احیاناً بین‌المللی) دارد، طبیعتاً راه‌های جاده‌ای منتهی به آن شهر و منطقه توسعه خواهند یافت و به‌طور کلی پایش وضعیت آن منطقه جزء دغدغه‌ی مدیران استانی و کشوری خواهد شد.

## چرا شهرهای ساحلی ایران باید دارای نمادهای فاخر و مرتفع شهری باشند؟

حداقل به پنج دلیل می‌توان درک کرد که ساخت نمادهای فاخر شهری در شهرهای ساحلی شمال و جنوب ایران، امری واجب است:

۱- ایجاد شناسنامه و نماد ویژه برای هر یک از شهرهای ساحلی: یک سؤال قدیمی و بی‌پاسخ! اگر یک گردشگر خارجی یا ایرانی مثلاً به شهرهای ساحلی شمالی بندر ترکمن، بابلسر، محمودآباد، چالوس، رامسر، انزلی و آستارا سفر کند، از چه نمادهایی عکس یادگاری بگیرد تا نشان دهد که در این شهرها بوده است؟! آسمان و دریا که همه‌جا یک رنگ است. یا اگر کسی به شهرهای جنوبی ایران مانند خرمشهر، بوشهر، بندر عباس، جاسک و چابهار سفر کند، برای نشان دادن سفر به این شهرها باید از چه نمادهایی عکاسی کند تا شناسنامه و نماد این شهرها باشد؟ همین یک سؤال بدیهی ولی بی‌پاسخ به‌خوبی نشان می‌دهد که ایران تا چه حدی از تفکرات مهندسی و نمادسازی در حوزه گردشگری در چند دهه گذشته غفلت کرده است.

۲- امکان تماشای شهر از ارتفاع بالا: معمولاً هنگام پرواز با هواپیما از بالای شهرهای ساحلی ایران یا تصاویر گرفته‌شده از کوادکوپترها، از زیبایی این شهرها متحیر می‌شویم، به گونه‌ای که باورش سخت است که این شهرهای ایران هستند. یکی از علل این تعجب این است که مردم ایران شانس خیلی کمی دارند تا بتوانند منظره شهرهای زیبای ساحلی و دریارا از یک ارتفاع بلند تماشا کنند، چون معمولاً سازه‌مرتفعی برای بازدید عموم وجود ندارد. نمادهای فاخر شهری معمولاً این امکان را نیز فراهم می‌کنند؛ چراکه معمولاً دارای ارتفاع ۷۰ متر تا بیش از ۸۰۰ متر (برج خلیفه دویی) هستند و همچنین اغلب نمادها بر روی زمین‌های مرتفع یک منطقه (در صورت وجود) احداث می‌شوند تا نمای بهتری بر روی شهر داشته و از نقاط مختلف شهر نیز قابل رویت باشند.

۳- در همه‌ی کشورهای دنیا به ساخت نمادهای شهری به‌عنوان یک «هزینه اضافی» و یک کار «غیر ضروری و بدون اولویت» نگاه نمی‌کنند، بلکه به‌عنوان یک «سرمایه» و یک کار «ضروری و واجب» نگاه می‌کنند؛ زیرا همواره نمادهای شهری فاخر دنیا عامل جذب درآمد و تولید ثروت ملی هستند که در کنار آن‌ها صدها واحد تجاری و خدماتی از قبیل مراکز گردشگری، پارک‌ها، شهربازی، رستوران‌ها، کافه‌ها، سوپرمارکت‌ها، هتل‌ها، آکواریوم‌های بزرگ و شرکت‌های توریستی متعددی شکل می‌گیرند و این‌طور کل اقتصاد و اشتغال یک شهر یا منطقه را متحول می‌کنند. شهرهای ساحلی شمال ایران به دلیل آب‌وهوای مناسب و مجاورت با شهرهای پرجمعیت ایران مانند تهران، کرج، مشهد، تبریز و...