اقتصاد سرآمد
دوشنبه ۱۶دی ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۵۳

اندیشکده بندرکنگ

بخش سوم

بررسی اثرگذاری اقلیم بر طراحی عناصر معماری بندر کنگ

مینا صالحی، مینا حبیبی، کیمیا تقیان- خانه ها از دسته مکان هایی قلمداد می شوند که بخش اعظم از فعالیت های انسان در طی شبانه روز در آن صورت می گیرد در واقع چه افرادی که مدت زمان بسیاری را در خانه می گذرانند و چه افرادی که برای استراحت و آرامش از محیط خانه استفاده می کنند، لذا با توجه به شرایط ذکر شده ضرورت به طراحی مناسب آن با شرایط اقلیمی هر شهر ضرورت می یابد.

شناخت بادگیرها

در بخش‌هایی از ایران، بام شهرها و روستاها زیر سایه برج هایی دودکش مانند است که مجموعه ای از روزن های عمودی هم در سر دارد. اینها بادگیر است. در چنین مناطقی، با تابستان گرم و توان فرسا، بادگیر است که آسایش افراد و منظره آبادی ها را می سازد. جان فرایر، در اواخر قرن یازدهم-هفدهم در بندر عباس بوده، بادگیرهای این شهر را به خوبی از توصیف کرده است: بام همه بناها تخت است؛ به جز جاهایی که هواکش بیرون زده. این هواکشها که هوا را به درون خانه می آورد. برای زندگی در چنین کوره آتشینی بسیار لازم است. به همین سبب است که هیچ خانه ای را بدون چنین تعبیه ای نمی گذارند. از کشتی های روی آب منظره این بادگیرها بسیار چشم نواز است و اینها برای دلپذیر نمایاندن شهر به بیننده کافیست و مایه آسایش ساکنان هم از بیرون آنها را به زیبایی آراسته اند هم هر خانه را از باد خنکشان بهره مند نساخته اند.

گویا در همه جای ایران و حاشیه دریای پارس این سازه ها را (بادگیر) می نامند که معنی «گیرنده باد» است. هرجا بتوان بر باد منظم تکیه کرد بادگیر هم فراوان است مانند سواحل دریای پارس و حاشیه جنوب غربی بیابان پارس در ایران، بادگیر برجی است توخالی که میانش را با تیغه ای آجری به چند بخش تقسیم کردند. سربادگیر رخنه هایی دارد که باد را به درون تنوره آن می کشد. اتاق های زرین با این بادگیرها تهویه و خنک می شود. وقتی باد نباشد یا بسیار اندک باشد، به اتاق ها هم بادی نمی رسد. در طول روز که بدنه بادگیر گرم میشود، هوای درونش به بالا می رود و بادگیر مانند دودکش عمل می کند، هوای گرم از بادگیر خارج می شود و هوای اتاق به جای آن به بادگیر می رود و هوای حیاط به درون اتاق کشیده می‌شود. وقتی در طول روز و بیش از آن در شب هوا ساکن باشد. چنین پدیده‌ای روی می دهد.

در هنگام ورزش باد، تاثیر مثبت فشار مثبت هوا در جبهه رو به بادگیر با فشار منفی جبهه پشت به باد تقویت می‌شود. بدنه بادگیر در برابر باد می ایستد و در جبهه پشت به باد، جریان گردابی پدید می آید، وقتی هوا از دریچه‌های رو به باد وارد شد و به پای بادگیر رسید، بخشی از آن به سبب فشار منفی جریان گردابی به بالا بر می گردد. وقتی باد شدید است اثر این باد خروجی چندان اهمیتی ندارد ولی وقتی باد ضعیف است و با سرعت کمتر از ۳،۰ متر بر ثانیه اثر بازگشت هوا از بادگیر در ایجاد چرخه هوا در ساختمان چشمگیر است.

خواهیم دید که شاید هوایی که از بادگیر وارد اتاق میشود از هوای خود اتاق گرم تر باشد. در نگاه اول از نظر شرایط آسایش این نوع تناقض است اما اگر به نیازهای اصلی تن آدمی بنگریم، هم این تناقض رفع میشود و هم کارکرد بادگیر را بهتر در خواهیم یافت. در آب و هوای گرم، بدن باید حرارت از دست دهد، حرارت بدن از راه تابش و همرفت دفع می شود. وقتی دمای محیط بسیار بالا میرود، روش‌های معمول کاهش دما که در آب و هـوای معتدل به کار میرود دیگر چندان کارا نیسـت. در واقع دمای هوا و دیوارها و کف و سقف با دمای پوست یکی می شود. این روشها به کلی از کار می افتد؛ مگر اینکه بدن بتواند عرق کند، در این اوضاع با تبخیر سطحی میتوان بدن را خنک کرد. از اینجاست که به اهمیت خشکی هوا می‌رسیم. هرچه هوا خشکتر باشد، عرق سطح پوست بیشتر تبخیر می‌شود و بدن خنک تر و آسوده تر خواهد بود. دیگر مهم نیست که این هوای خشک اندکی از هوای محیط گرم تر باشد. این هوا عرق را تبخیر می کند و همان اندازه تن را خنک میکند.

سابقه و پراکندگی بادگیر در ایران

افسـوس که نخسـتین بنا که فرو می ریزد یا تغییر می کند بام اسـت. باستان شناسان درباره رشته بخش زیرین بناها حرف‌های بسیار زیاد دارند اما مشکل بتوان درباره تاریـخ اجرای بام چیزی گفت، با این حال میتوان گفت اشـکال ساده از بادگیر از گذشته های بسیار دور در بناها رایج بوده است، در نقش‌های پاپیروس های یافت شده در مقابر دوران پادشاهی نو در مصر (۳۲۲-۱۵۸۰پم)، تصاویری از بادگیرهای بر فراز خانه به چشم می‌آید، چنین بادگیرهایی یادآور بادگیرهای امروز بام های قاهره است، فنی که در این بادگیرها به کار رفته بسیار ساده و کارآمد است. اصول طبیعی طرح این بادگیرها همان است که در چادر پشمین بیابان گردان برقه در شرق لیبی میتوان دید. هواکش را با چند تکه چوب و طنابی کشـیده نگه می دارند. در طول روز این هواکش باز می ماند و تهویه مطلوبی در چادر ایجاد می‌کند. می‌توان صورت های سـاده و رایج بادگیرها را اینجا و آنجا دید، اما پی گرفتن تاریخ بادگیرهای پیچیده و پرداخته بسـیار دشوارتر است. بعضی گفته‌اند که بین بادگیر و دو پس نشستگی تالار تختگاه بابل (ج G۰۰پ م) رابطه است. برخی دیگر آن را به نظام گردش هوشمندانه هوا در آتشکده سامـانی فیروزآباد مربوط می‌دانند. به هر حال بدون شواهد دیگر نمی توان درباره این سـخنان چیزی گفت، اولین نمونه هستند بادگیر در ایران از قرن هشتم به بعد در دست است: یکی در خراسان و پنج بادگیر در یزد. بعضی از این بادگیرها دورو و بعضی چهارروسـت، در دریچه های آنها هم نقش ها و جزئیات زیبا و پیچیده‌ای به کاربرده اند. دوره تیموریان در ایران دوره رونق معماری بود و یزد هم در این روزگار از مراکز تجاری و فکری کشـور به حساب می آمد. بسـیاری از نقش های پرکاربرد بادگیرهای یزد برگرفته از تزیینات بناهای تیموری این منطقه است و همچنین اندیشید که شکل و شمایل کلی بادگیرهای یزد در همین دوران ساخته و پرداخته شده باشد. مسافران قرن یازدهم تا هفدهم از بادگیرهایی در اصفهان و شیراز لار و کاشان را تبریز گفته اند. گویا در این زمان ساختن بادگیر بسیار رایج بوده است، تونو از این بادگیرها چنین گفته است: در شیراز، لار و دیگر سرزمین‌های گرم، برای کشیدن هوای تازه، بربالای خانه هاشـان تعبیه هایی دارند. دیواری است با بلندی یک یا دو شـاه رش و به همین پهنا. در این دیوار به فاصله هر سه پا دیوارهایی به عرض سه پا و به بلندی دیوار اصلی و عمود بر آن می سازند. در هر سوی دیوار اصلی چنین تیغه هایی هست و بر همه اینها سقفی سوار است. نتیجه این که از هر سو که باد بیاید بین دیوارها و سقف گرفتار می‌شود و از حفره‌ای که به همین منظور آنجاست، به سوی اتاق زیرین فرو می رود. جالب است که در این گزارش سخن از دریچه‌های عریضی است که چندان نسبتی با ظرافت بادگیرهای آشنای ایران ندارد. با رونق گرفتن و آبادی راه های تجاری بین یزد و کرمان و دریای پارس در قرن یازدهم و دوازدهم و هفدهم و هجدهم مناطقی چون لار و بندرعباس و بوشهر هم بادگیرهای ویژه خود را پرداختند، به تازگی ابزارهایی مانند پنکه و کولر آبی وارد ایران شـده و در بسیاری از بناها اسـتفاده می شود. زیباترین بادگیرهای ایـران را در مناطق غربی پارس میتوان یافت؛ در شـهرهایی مانند کاشان، نایین و یزد و کرمان. اوضاع آب و هوایی این مناطق درخور به کارگیری بادگیر است. روزهای گرم تابستان که عصرها با وزش باد اندکی خنک میشود. داده های سازمان هواشناسی ایران نشان می‌دهد در یزد، یاد غالب بعد از ظهرها از شمال غربی می وزد و سرعتی حدود ۹ متر بر ثانیه دارد و در کرمان باد غالب از شمال می وزد با سـرعت ۱۰ تا ۱۴ متر بر ثانیه چنین باد هایی برای عملکرد بادگیر بسیار مناسب است.[۱۰]

شاهد تجارت دریایی ایران با سراسر دنیا هستیم

نماینده مردم دامغان در مجلس گفت: امروزه ناوهای ایرانی در اقیانوس های هند و اطلس حضور دارند که بیانگر شکست دسیسه های غربی ها خصوصا آمریکایی ها در حوزه قدرت دریایی است به گزارش اقتصادسرآمد، علی اکبر علیزاده برمی با اشاره به اهمیت حضور و عبور ناوهای جنگی ارتش جمهوری اسلامی ایران از کانال پاناما، گفت: آمریکایی ها بعد از جنگ جهانی دوم نقشه ای را برای سـلطه دائمی بر دنیا خصوصا دریاها و آب های آزاد پیش بینی کردند زیرا آنها تصور می کردند با این رویه می توانند از خودشان در برابر جهان سوم مصون باشند.نماینده مردم دامغان در مجلس شورای اسلامی در این راستا، اظهار کرد: بر این اساس مشاهده شد برای تنگه ها و آب های بین المللی و آزاد قوانینی تدوین شد تا به راحتی عبور و مرور داشته باشند و هیچ کشوری نتواند از آب های سرزمینی خودش فراتر برود.وی با اشاره به اینکه امروزه ناوهای ایرانی در اقیانوس های هند و اطلس حضور دارند که بیانگر شکست دسیسه های غربی ها خصوصا آمریکایی ها در حوزه قدرت دریایی است، ادامه داد: به عنوان مثال صادرات نفت به ونزوئلا بدون ایجاد اختلال از سوی آمریکایی ها و حضور ناوهای ایرانی در خلیج عدن، تنگه مالاکا، تنگه باب المندب و غیره از جمله مصداق های این مهم است.

یک کارشناس حمل و نقل به «اقتصادسرآمد» می گوید: دروازه ملل، نقطه اتصال سه قاره جهان

چه چیز بندر چابهار را ممتاز کرد؟

گروه اقتصاد دریا - بندر چابهار به عنوان نزدیک‌ترین بندر کشـور به آب‌های آزاد و اقیانوس هند بـا موقعیت منحصر به فـرد خود در کریدور شمال-جنوب می تواند دروازه ارتباطی ایران و کشورهای افغانستان، آسـیای میانه و روسیه به شبه جزیره هند، خاور دور و سایر نقاط جهان باشد. اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی از دیرباز مورد توجه بوده و به‌عنوان اصلی‌ترین پیش نیاز توسعه منطقه و نیز شرط لازم برای اسـتفاده از ظرفیت‌های ایجاد شده در بندر مورد تاکید اسـت. این اتصال ریلی که در قالب پروژه راه‌آهن چابهار-زاهدان تعریف شده است، شامل ۶۱۰ کیلومتر مسیر ریلی بوده که از چابهار آغاز و با عبور از شهرستان‌های نیک‌شـهر، ایرانشهر و خاش به زاهدان می‌رسد. به گزارش اقتصادسـرآمد، اهداف پیش‌بینی شده به شرطی محقق می‌شود که این راه‌آهن بتواند سهم قابل توجهی از بـار ورودی و خروجی بندر چابهار را جذب کند. تجربه اتصال ریلی چهار بندر خرمشـهر، امام خمینی، شـهید رجایی و امیر آباد نشـان می‌دهد صِرف اتصال فیزیکی بنادر به شـبکه ریلی نمی تواند مُنجر به حمل ریلی بار بنادر گردد و گواه این موضوع نیز سهم ریلی نزدیک به صفر درصد در ۲ بندر خرمشهر و امیرآباد با سابقه اتصال ۸۲ ساله و ۲۰ ساله به شبکه ریلی است. زمانی که دلایل پایین بودن سهم حمل ریلی در بنادر بررسی می‌شود، عواملی مانند گران بودن قیمت تمام شـده حمل، بالا بودن زمان رسیدن کالا به مقصد نهایی و نیز نبود زیرسـاخت‌های مناسب ریلی شامل خطوط، ناوگان و تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر و مراکز تولید و جذب کالا در داخل کشور به‌عنوان موارد اصلی از سوی فعالان این حوزه مطرح می‌شود که لازم است قبل از اتصال فیزیکی بندر چابهار به شبکه ریلی برای آن چاره اندیشی شود. همیشه گزینه‌های مختلفی برای این موضوع با تمرکز بر راهکارهای سخت افزاری مطرح بوده اما راهکار اصلی در این خصوص طراحی و اجرای ریل پایه بندر چابهار و نیز توسعه مراکز لجستیک پشـتیبان برای آن اسـت، به‌گونه‌ای که با لحاظ کردن موقعیت اسکله‌ها و پایانه ها، خطوط و تجهیزات ریلی به‌صورتی جانمایی و به‌کار گرفته شوند که تعداد تخلیه و بارگیری کالاها برای حمل ریلی به حداقل رسیده و در نتیجه هزینه و زمان حمل ریلی کاهش یابد.

توان بندری چابهار در پیوستن به ریل

محمد ایراندار، کارشناس حمل و نقل در گفت و گو با اقتصادسرآمد با تاکید بر اینکه در اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی از اولویت بالاتری نسبت به اجرای فاز دوم توسعه بندر شهید بهشتی برخوردار است، به خبرنگار ما، گفت: در این مسیر باید به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که سایت‌ها و زیرساخت‌های موجود بتوانند به‌عنوان پشتیبان بندر عمل کنند.

چابهار نقطه اتصال ۳ قاره دنیا

وی در ادامه افزود: موقعیـت ممتاز جغرافیایی چابهار سبب شده تا از این شهرسـتان به عنوان نقطه کانونی اتصال ۳ قاره آسیا، اروپا و آفریقا شناخته و از بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان دروازه ملل نام برده شود.

چه چیز چابهار را ممتاز کرد

وی تاکیـد دارد: خارج از تنگه قرارداشـتن این بندر، دسترسـی نزدیک‌تر به آب‌های آزاد فاصله زمانی ۳۰ ساعته نسـبت به بندر شـهید رجایی و امکان توسعه فیزیکی در آینده از جمله مزیت‌هایی بود که سـبب شده تا طرح توسـعه این بندر در دستور کار دولت‌ها قرار بگیرد.

ایراندار معتقد اسـت: فراهم شـدن دسترسی آسان کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه به آب‌های آزاد، امـکان برقراری ارتبـاط تجاری میـان هند با کشورهای افغانستان، روسـیه، قفقاز و CIS از جمله مواردی هست که اهمیت ساخت و بهره برداری از این بندر تجاری را نسبت به سـایر بنادر در جنوب کشور بیشتر ساخته است.

جدا از موضوعات سـخت افزاری، انجام هماهنگی لازم با گمرک جهـت انجام امور گمرکـی در مراکز لجستیک ریلی خارج از بندر، پیش بینی زیرساخت‌های نرم‌افزاری جهت تبادل اطلاعـات و نیز ارایه تخفیف خدمات بنـدری برای کالاهایی که به‌وسـیله قطار از بندر خارج و یا به بندر وارد می‌شوند نیز از جمله دیگر الزامات برای افزایش سهم ریل در چابهار است.

این کارشناس اقتصاد ریل پایه یادآور شد: اما با بررسی عملکرد این بندر، در سـال‌های اخیر پر واضح است گلوگاه فعال شدن این ظرفیت ترانزیتی در بندر نیست. زیرا طبق آمار سـازمان بنـادر و دریانوردی، ظرفیت عملیاتی این بندر در طول سـال‌های بهـره برداری هیچ‌گاه تکمیل نشـده و دلیل اصلی آن نیز ضعف در زیرساخت‌های پس کرانه بندر بوده است.

در ارایه تخفیف خدمات بندری به حمل و نقل ریلی، نکته حایز اهمیت این است که افزایش سهم حمل ریلی در بندر چابهار با هزینه‌های آتی برای توسعه فیزیکی ترمینال‌ها رابطه معکوس داشـته و به هر میزان سهم ریل با استفاده از موارد پیش گفته به‌عنوان یک وسیله حمل انبوه افزایش یابد میزان رسـوب کالاها در بندر کاهش و در نتیجه عملکـرد ترمینال‌ها و بندر افزایش می‌یابد، در نتیجه بیش از مبلغ تخفیف، بابت عدم نیاز به سرمایه‌گذاری زیرساختی، کشور نیز از این موضوع منتفع می‌شود.

موضوع بسیار مهم دیگر که بر ضرورت ریل پایه شدن بندر چابهار می‌افزاید، قرارگیـری بندر چابهار (بندر شهید بهشتی) در داخل شـهر چابهار است که جدا از محدودیت‌های توسعه‌ای، ورود و خروج کامیون‌ها در شهر (بندر) وضعیت حمل و نقل شهری چابهار را مختل و کیفیت زندگی را به‌شـدت پایین می‌آورد. اما با ریل پایه شدن بندر و افزایش سهم حمل و نقل ریلی می‌توان ورود کامیون‌ها به شهر را بسیار محدود و بارهای بندر را به وسیله قطارهای شاتل و با یک مسیر دوخطه برقی به‌طور پیوسـته به نقطه‌ای خارج از محدوده شهری و بندر جابه‌جا نمود.

بر این اساس، ریل پایه شدن بندر چابهار و افزایش سهم حمل و نقل ریلی جدا از مزیت‌های بی‌شمار آن نظیر کاهش هزینه تمام شده کالا، صرفه‌جویی در مصرف سوخت، کاهش تصادفات، کاهش آلاینده‌های زیست محیطـی و ... می‌تواند منجر به کاهـش هزینه‌های توسعه‌ای بندر و کاهش تردد کامیونی به داخل شهر و در نتیجه افزایش کیفیت زندگی در شهر گردد.

برگزیده ها

معاون استاندار بوشهر خبرداد

آغاز واگذاری زمین‌های پرورش میگو با پیش‌بینی اشتغال ۱۶۰۰ نفر در استان بوشهر

معاون هماهنگی امور اقتصادی استاندار بوشهر گفت: در اجرای مصوبه سفر استانی رئیس جمهور واگذاری یکهزار و ۳۷۰ هکتار زمین پـرورش میگو با پیش بینی سـرمایه‌گذاری سـه هزارو ۶۵۰ میلیارد تومان و اشتغال یکهزارو ۶۰۰ نفر در این اسـتان آغاز شـد.به گزارش اقتصادسرآمد، علی باستین به ایرنا افزود: فراخوان ۷۰۰ هکتار از این زمین‌ها مربوط به سایت پرورش میگو در شمال شـهر دیلم با حجم سرمایه گذاری یکهـزار و ۴۵۰ میلیارد تومان و پیش بینی اشـتغال ۹۰۰ نفر انجام شده است.وی اضافه کرد: همچنین عملیاتی کردن سایت پرورش میگوی شـیف غربی در شهر بوشهر به مسـاحت ۶۷۰ هکتار و با حجم سـرمایه‌گذاری ۲هزار و ۲۰۰ میلیارد تومـان و پیش بینی اشتغال ۷۰۰ نفر از جمله دیگر مصوبه‌های سـفر هیات دولت به این استان بود.باسـتین با بیان اینکه این طرح باید در مدت ۱۸ ماه اجرایی شود، اظهار کرد: در زمان حاضر کار ثبت تعاونی‌ها، گرفتن موافقت اصولی و واگذاری زمین در دسـت اجراست معاون امور هماهنگی اقتصادی استاندار بوشهر گفت: براساس استعداد سنجی و ارزیابی‌ها علاوه بر سایت های فعال موجود ۶ هزار و ۵۴۰ هکتار اراضی مستعد پرورش میگو در این اسـتان شناسایی شده و قرار است در قالب سایت‌های جدید راه اندازی شود.وی یادآور شد: از دهه ۷۰ همزمان با آغاز پروسه پرورش میگو تاکنون ۱۳ هزارو ۴۰ هکتار زمین مناسب برای این صنعت در استان بوشهر شناسایی که از این میزان ۶ هزار و ۵۴۰ هکتار مربوط به یکسال اخیر است و پیش بینی می‌شود با اهتمام دسـتگاه‌های اجرایی مسئول، زیرساخت‌ها فراهم و واگذاری به مردم برای توسـعه صنعت آبزی پروری در استان انجام شود.باستین با اشاره به افزایش تولید میگوی پرورشی در استان بوشهر گفت: با توسعه زیرساخت‌ها و استفاده از فناوری‌ها تولید میگوی پرورشی استان بوشهر درسال جاری به ۳۹ هزار تن رسید که نسبت به تولید ۲۸هزارو ۶۰۰ تن سال گذشته ۳۵ درصد رشد نشان می‌دهد.معاون امور هماهنگی اقتصادی استاندار بوشهر گفت: همچنین ۱۶مزرعه پرورش ماهی در قفس دریایی با سرمایه گذاری بیش از ۷۰۰ میلیارد تومان و پیش بینی تولید ۱۰ هزار تن از سوی بخش خصوصی راه اندازی شده است.وی ادامه داد: همچنین افزون براین مجوز راه اندازی ۶۵ هزار تن مزرعه پرورش ماهی در قفس از شیلات ایران برای استان بوشهر گرفته شده که راه اندازی بخش عمده ای از آنها آغاز شده اسـت.به گفته باستین راه اندازی هشت مجتمع پرورش آبزیان ماهی و میگو با هدف ایجاد اشتغال در ۵۸ روستای مرزی در استان بوشهر از جمله برنامه های این استان برای رونق تولید و ایجاد اشتغال به شمار می‌رود.

مدیرکل امور بندری سازمان بنادر و دریانوردی

با نظارت و بازرسی به دنبال افزایش ضریب ایمنی در بنادر هستیم

مدیرکل امور بندری سـازمان بنادر و دریانوردی گفت: از طریق نظارت و بازرسی، تلاش می کنیم ضریب ایمنی در بنادر را به میـزان قابل توجهی افزایـش دهیم.به گزارش اقتصادسـرآمد، عـادل دریس در گفتگو با سـی نیوز درباره اهمیت نظارت و بازرسی کالاهای خطرناک در بنادر افـزود: رویکرد جدیدی کـه ما در بخش بندری و به خصوص در اداره کل امـور بندری اتخاذ کردیم، تدوین و بازنگری دستورالعمل های مرتبط با ایمنی که منجر به حفظ جانو مال و امانت های افراد در بنادر کشور است، می باشد.بنابر گزارش سـی نیوز،وی خاطرنشان ساخت: در این خصوص در بدو حضور اینجانـب در اداره کل امور بندری یکی از متخصصین این حوزه آقای هاشمی نکته بسیار خوبی را متذکر شد و نکته این بود که اگر می خواهیم کار ماندگاری در ایـن اداره کل باقی بماند، بهترین راه حل این اسـت که به سمت اجرای دستورالعمل ها و شـیوه نامه هایی که در سطح بین المللی موجود است برویم و این موضوع هم با جناب دکتر اسلامی و آقای دکتر صفایی مطرح شد و بسیار مورد استقبال قرار گرفت و نکته ای هم مورد اشـاره و تاکید قرار گرفت که حتما بخش خصوصی و متخصصـان در این امر (حتی انتقاد) حتما باید شنیده و جلسات متعددی برگزار بشود و سپس برای اجرا اقدامات لازم انجام بگیرد و گرنه اگر دستورالعمل ها، شیوه نامه ها و آیین نامه ها به گونه ای تدوین بشود که نکته نظرات متخصصین در آن لحاظ نشـود مطمئنا درنهایت آن نتیجه ای که باید مطلوب باشـد عاید نخواهد شد. دریس درباره عمده اقدامات انجام گرفته در بخش دریایی حمل ونقل و نگهداری کالاهای خطرناک اظهار داشت: خوشبختانه در بخش دریایی ساختار بسیار خوبی نهادینه شـده و عمده موضوعاتی که در ادارات کل بنادر در جلسـات مطرح می شـد، رویکرد آن به ساختار دریایی بود.وی با اظهار تاسف از کم کاری در تدوین شـیوه نامه ها و آیین نامه های بندری بیان نمود: اما در بخش بندری متاسفانه اگرچه این کدها وجود دارد و همه می دانیم که ما هم کدهای بین المللی داریم و عضو کنوانسیون های کالاهای خطرناک (دو کنوانسیون بین المللی و ۵ کد) هستیم، اما در زمینه تدوین شیوه نامه ها و آیین نامه ها که بایستی به آنها رجوع بشود و همه ما در آن قالب کار بکنیم، متاسفانه به آن شکلی که باید در بخش بندری نمود پیدا نمی کرد و همانطور که عرض کردم بیشـتر در مثال ها از بخش دریایی تا همین حالا هم در سطح مدیران استفاده می شود.

عباس‌نژاد: فعالیت ۳۸۲ بانوی دریانورد در بنادر مسافری بندر عباس

زنان بخش جدا ناپذیر از فعالیت‌های در جامعه دریایی هستند

مدیرکل بنـادر و دریانوردی هرمـزگان گفت: تعداد ۳۸۲ بانوی دریانورد در دو حوزه عملیاتی و خدماتی در بنادر مسـافری اسـتان به فعالیت اجتماعی و پیشه دریانوردی مشغول هستند.

به گزارش اقتصادسرآمد، حسین عباس‌نژاد با تبریک میلاد با سعادت حضرت صدیقه طاهره (س) و روز زن افزود: زنان بخش جدا ناپذیر از فعالیت‌های در جامعه دریایی هستند و اداره کل بنادر و دریانوردی نیز همراستا با تلاش‌های سازمان جهانی دریانوردی جهت حضور بانوان بصورت گسترده در فعالیتهای دریایی و تصمصیم گیری‌های کلان والبته منبعث و برگرفته از الگوهای اسلامی و ایرانی اهتمام مجدانه‌ای داشته اسـت. مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان گفت: تلاش برای جذب و فراهم سـازی زمینه حضور بانوان و اشتغال پایدارآنها در بخش دریایی اسـتان ادامه دارد به گونه‌ای که در ابتدای دی‌ماه سـال جاری ۳۵ بانـو مهماندار به ناوگان خدمات مسافری بنادر مرکز استان اضافه شدند. عباس نژاد با بیان اینکه فعالیت بانوان شاغل در حوزه دریانوردی استان هرمزگان از سال ۹۶ توسط سازمان بنادر و دریانوردی در دو حوزه عملیاتی و خدماتی آغاز شده است، بیان کرد: بانوان دریانورد شاغل در حوزه عملیاتی در مسئولیت‌هایی از جمله فرماندهی شناور، افسر دومی شناور، مهندس موتور و ملوانی فعالیت می‌نمایند. مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان ادامه داد: در گروه دوم نیز که بانـوان دریانورد در حوزه خدماتی حضور دارند کلیه مسئولیت‌ها از زمان سوار شدن مسافر تا پیاده شدن و ارائه آموزش‌ها ایمنی به مسافران و گردشگران دریایی بر عهده این تلاشـگران وانهاده شده است.به گفته عباس‌نژاد؛ حضـور بانوان برروی شـناورها آن هم بدلیل مشقتهای مترتب درپیشه دریا نوردی ابتدا با مقاومت‌هایی همراه بود اما بانوان این سرزمین با همت و حمیت مثال زدنی اثربخشی خود را به اثبات رسـانده به گونه ای که امروز هم سو با توسعه فعالیتها در گستره آبی استان لزوم جذب تعداد بیشـتری از بانوان دریانورد مورد توجه است.گفتنی است؛ بندر شهید حقانی به عنوان بزرگترین پایانه مسافری دریایی کشور با ۳۹ فروند شـناور به ظرفیت ۴هزار و ۲۲۷ صندلی در مسـیرهای دریایی بندرعباس به قشـم، هرمز، لارک، ابوموسی و بالعکس روزانه میزبان خیل عظیمی از مسافران و گردشگرانی است که از سراسر کشور در مسیرهای سه گانه دریایی تردد می‌کنند.

گردشگری

معرفی بهترین کشتی های تفریحی کیش

یک سفر نیم روزه با بهترین کشتی های تفریحی کیش، تجربه ای نـاب و به یاد ماندنی را برای گردشـگران و مهمانان این کشتی ها به ارمغان خواهد آورد.

به گزارش اقتصادسرآمد، قرارگیری جزیره زیبای کیش در قلب آب های نیلگون خلیج فارس، زیباترین مناظر طبیعی را برای این جزیره به ارمغان آورده است. پیوند آسمان آبی و صاف جزیره با آب های زلال و شفاف آن، بستر مناسـبی برای تفریحات دریایی مهیا کرده است. تجربه سفر با بهترین کشـتی های تفریحی کیش یکی از هیجان انگیزترین تفریحات آبـی در این جزیره زیبا محسوب می شود.

انواع کشتی های تفریحی

به طور کلی کشتی های تفریحی کیش به دو دسته تقسیم می شـوند. برخی از این کشـتی ها معمولی هستند و تعدادی از آن ها با نام کشتی های آکواریوم شناخته می شوند. گردشگران در کشـتی های معمولی بیشتر محو تماشایی ها و زیبایی های سطح آب می گردند. اجراهای زنده و برنامه های سرگرم کننده مختلفی در این کشتی ها برگزار می شوند.

در این کشـتی ها برنامه هـای متنوعـی مانند اجرای موسیقی زنده یا استند آپ کمدی برگزار می شود تا در طول سانس بر روی لب های گردشگران خنده بنشاند.

کشتی کارینا کیش

کشتی کارینا کیش به عنوان یکی از بهترین کشتی های تفریحی کیش شناخته می شود. سالن های بسیار بزرگ و لوکس کشتی دارای پنجره های وسیعی است که مناظر زیبای جزیره را به خوبی نمایش می دهد.

در این کشتی انواع سرگرمی ها برای همه سنین در نظر گرفته شده است. یک فضای بازی جالب در این کشتی برای کودکان طراحی شده است که توسط مربیان کودک اداره می شود. به این صورت والدین می توانند با خیال راحت فرزندان خود را در این اتاق ها قرار دهند و از سفر دریایی خود لذت کامل ببرند.

وجود سیستم صوتی بسیار قوی و کامل در کشتی کارینا باعث شده تا آن را با سـالن های کنسرت مقایسه کنند. اجرای برنامه های زنده و مفرح در استیجی کاملا حرفه ای بینندگان را به وجد خواهد آورد.

وجود دو عرشـه بزرگ در بخش جلویـی و انتهایی کشتی کارینا، چشم انداز کاملی از دریا را در پیش روی گردشگران قرار داده است.

یکی از امکانات جالب توجه در این کشتی، وجود اتاق های خصوصی و وی آی پی می باشد. ظرفیت این اتاق ها ۱۰۰ نفر است. به این ترتیب افراد می توانند جشن ها و مراسم های خصوصی خود را در این بخش از کشتی برگزار کنند و خاطره ای به یاد ماندنـی برای مهمانان خود رقم زنند.

از جمله امکانات دیگر این کشتی می توان به اتاق های هتلی وی آی پی، پذیرایی نهار یا شام، خدمات دارویی و درمانی، اتاق ماساژ و گالری و نمایشگاه اشاره نمود.

کشتی رویای دریا کیش

کشتی رویای دریا کیش با مسـاحتی برابر با ۶۰۰۰ متر مربع یکی از بزرگترین کشـتی های تفریحی جزیره به حساب می آید. این کشتی چهار طبقه ای دارای پنج سالن پذیرایی مجلل و زیبا است. هر طبقه این کشتی عرشه ای مجزا دارد که از بالای آن ها می توان به مناظر زیبای آب های نیلگون خلیج فارس چشم دوخت.

این کشتی ساخت کشور ژاپن است و از لحاظ ایمنی و امنیت بسیار قوی و مورد اطمینان می باشد. علاوه بر آن در کشتی رویای دریا امکانات رفاهی و تفریحی کاملی در اختیار گردشگران گذاشته می شود.

این کشتی زیبا دارای سـالن های مخصوص برگزاری عقد و عروسی، مراسـم های جشن و شادی و همایش می باشد. رستوران این مجموعه انواع غذاهای دریایی، فست فود، ایرانی و فرنگی را برای مهمانان خود سرو می نماید. این کشـتی مجهز به لوازم قنادی و شیرینی پزی نیز می باشد. اتاق های خصوصی مجزا و روف گاردن نیز از دیگر بخش های این کشـتی لوکـس و مجلل به حساب می آیند.

کشتی چهار طبقه ای رویای دریا یکی از بهترین کشتی های تفریحی کیش است.

کشتی اوستا ۵ کیش

یکی از قدیمی ترین و البته بهترین کشتی های تفریحی کیش، کشتی اوستا ۵ می باشد. این کشتی زیبا و مجلل دارای سـه طبقه مختلف می باشـد. اولین طبقه کشتی اوستا، مختص کافی شـاپ این مجموعه می باشد، که گردشگران می توانند انواع نوشیدنی ها و خوراکی های خوش طعم را در آن میل کنند. طبقه دوم متعلق به سالن پذیرایی و موزیک مجموعه می باشـد. دور تا دور این سالن را میز و صندلی های متعدد فرا گرفته است. طبقه سوم که بالاترین طبقه کشتی است، عرشه وسیع کشتی به حساب می آید که مجهز به سیستم سرمایشی است.

عرشه این کشـتی از تمامی دیگر کشتی های تفریحی کیش وسیع تر است. اجرای موسیقی زنده بر روی این عرشه، صدای موسیقی محلی را با صدای امواج دریا در هم می آمیزد و نوایی دل انگیز ایجاد می کند.

امکان سرو غذا هم در داخل سالن های کشتی و هم بر روی عرشه کشتی امکان پذیر می باشد. از همین رو زوج های جوان می توانند یک شام رمانتیک را بر روی عرشه این کشتی مجهز تجربه نمایند.