

115 Construction Company



خبرنامه داخلی

شماره سیزدهم : پاییز ۱۳۹۷

شرکت راهسازی و ساختمانی ۱۱۵

- بازدید جناب آقایان مهندس اسماعیلی و دکتر اسکندری مدیریت عامل و معاونت محترم سازمان توسعه و عمران رضوی و هیئت همراه از پروژه صاروج پارس
- شرح عملیات پروژه صاروج پارس در ۳ ماه سوم سال ۹۷
- بازدید از پروژه کرمان - زرنند
- برگزیده شدن شرکت ۱۱۵ در مناقصه تکمیل عملیات باقی مانده کرمان - زرنند، پل راه آهن و کمربندی زرنند
- پروژه احداث ساختمانهای اداری، آموزش، مهمانسرا در مجتمع سنگ آهن گهر زمین
- جزئیات اجرای طرح ملی انتقال آب خلیج فارس به صنایع جنوب شرق کشور
- نگاهی گذرا به برخی بازدیدهای ۳ سال اخیر از پروژه خط انتقال آب از خلیج فارس به صنایع جنوب شرق کشور
- بررسی زمینه های صادرات مجدد ایران از عمان در سفر هیئت ایرانی به مسقط
- روابط عمان در سطح وسیعی با ایران در حال گسترش است
- تامین مالی خط دوم انتقال آب خلیج فارس توسط صندوق توسعه ملی
- تاریخچه راهسازی در ایران و جهان

sarooj pars

صالح پارس



■ به گزارش روابط عمومی شرکت ۱۱۵، یکم آذرماه ۱۳۹۷، بازدید از پروژه صاروج پارس، گودال خشت مال ها با ۲۰۰ هزار متر زیربنا و پیشرفت ۶۴ درصدی مورد بازدید جناب آقایان مهندس اسماعیلی و دکتر اسکندری به ترتیب مدیر عامل و معاونت محترم سازمان عمران و توسعه رضوی و هیئت همراه، با مشایعت مدیر عامل محترم شرکت ۱۱۵ عمان جناب آقای مهندس حمید رضا ضربایی، قرار گرفت.



عملیات اجرایی در سه ماه اخیر و درصد پیشرفت فیزیکی پروژه:

درصد پیشرفت %	آرماتور بندی (kg)	قالب بندی m ²	بتن ریزی m ³	دیواره های حائل و برشی
8/89	103714	1860	446	دوره سه ماه سوم سال ۱۳۹۷
71/72	698460	13516	2902	از ابتدای پروژه تا انتهای آذرماه ۱۳۹۷

درصد پیشرفت %	آرماتور بندی (kg)	ورق ریزی و قالب بندی m ²	بتن ریزی m ³	سقف دال عرشه و دال بتنی
7/06	100370	4047	680	دوره سه ماه سوم سال ۱۳۹۷
20/41	333352	24966	2200	از ابتدای پروژه تا انتهای آذرماه ۱۳۹۷

درصد پیشرفت %	وزن اسکلت نصب شده (kg)	نصب اسکلت فلزی
7/36	432/963	دوره سه ماه سوم سال ۱۳۹۷
75/7	13,936,075	از ابتدای پروژه تا انتهای آذرماه ۱۳۹۷

درصد پیشرفت فیزیکی پروژه	
4/68	دوره سه ماه سوم سال ۱۳۹۷
65/41	از ابتدای پروژه تا انتهای آذرماه ۱۳۹۷





بازدید مدیر کل بودجه وزارت راه و شهرسازی از بزرگراه کرمان-زرنند

۱۳۹۷/۰۷/۲۶

به گزارش روابط عمومی شرکت راهسازی و ساختمانی ۱۱۵، مهندس نظری مدیرکل بودجه وزارت راه و شهرسازی و مهندس نیکوفر جام معاون امور راه و ترابری سازمان برنامه و بودجه کشور به اتفاق دکتر بلوردی مدیرکل راه و شهرسازی استان کرمان، حسین امیری نماینده مردم زرنند در مجلس شورای اسلامی، حبیب الله خنجری فرماندار و مهندس نورالدینی رئیس اداره راه و شهرسازی شهرستان از روند اجرای قطعه آخر بزرگراه کرمان-زرنند بازدید کردند.

محمد مهدی بلوردی در این بازدید با اشاره به اهمیت اقتصادی این محور در شکل گیری و توسعه صنایع شهرستان زرنند گفت: طول پروژه ۷۵ کیلومتر است که تا کنون ۶۴ کیلومتر آن به بهره برداری رسیده است.

مدیرکل راه و شهرسازی استان کرمان افزود: ۱۱ کیلومتر از این پروژه حد فاصل روستاهای سرآسیاب و چترود در دست دوبانده سازی است که با بهره برداری از آن در اواخر دی ماه سال جاری، تمام محور کرمان-زرنند دو بانده خواهد شد.

وی مبلغ قرارداد اجرای قطعه آخر این بزرگراه را ۲۳۰ میلیارد ریال و مطالبات پیمانکار را ۱۷۰ میلیارد ریال اعلام کرد.

با اجرای یک لایه آسفالت به طول ۷ کیلومتر؛ تمام محور کرمان زرنند دوبانده می شود.

چهارشنبه ۲۱ آذر ۱۳۹۷

با اجرای یک لایه آسفالت به طول ۷ کیلومتر، تمام محور کرمان - زرنند دوبانده می شود.

به گزارش پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی به نقل از روابط عمومی شرکت راهسازی و ساختمانی ۱۱۵، بلوردی در بازدید معاون ساخت و توسعه راه های شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور از محور کرمان - زرنند ضمن بیان این مطلب گفت: تا کنون ۶۸ کیلومتر از این محور ۷۵ کیلومتری دو بانده شده است.

مدیرکل راه و شهرسازی استان کرمان با اشاره به اینکه تا پایان سال گذشته ۸۵۰ میلیارد ریال برای اجرای این پروژه هزینه شده است، تصریح کرد: اعتبار مصوب امسال پروژه ۳۱ میلیارد ریال است.

وی گفت: احداث باند دوم کرمان - زرنند به دلیل صنعتی بودن و وجود کارخانجات فولاد، قطران و کک سازی در زرنند از اهمیت ویژه ای برخوردار است.





برگزیده شدن شرکت راهسازی و ساختمانی ۱۱۵
 در مناقصه تکمیل عملیات باقی مانده کرمان - زرنند ، پل راه آهن و کمربندی زرنند
 در تاریخ ۹۷/۰۹/۲۵ با اعتبار ۲۶۲/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال



پروژه احداث ساختمانهای اداری، آموزش، مهمانسرا در مجتمع سنگ آهن گهرزمین

CONSTRUCTION OF OFFICE BUILDINGS, TRAINING AND GUEST CENTERS IN
GOHAR ZAMIN IRON ORE COMPLEX.



شرکت سنگ آهن گهرزمین در منطقه گل گهر در فاصله ۴۵ کیلومتری از شهر سیرجان بمنظور بهره برداری از انومالی سنگ آهن شماره ۳ گل گهر و انجام عملیات معدنکاری جمعا ۷۵ میلیون تن به منظور تولید سالیانه ۱۰ میلیون تن کنسانتره و ۱۰ میلیون تن گندله جهت تأمین خوراک موردنیاز کارخانجات فولاد و تحقق اهداف چشم انداز توسعه ۲۰ ساله صنایع فولاد کشور تأسیس گردید.

پروژه ساختمان های جنبی شرکت سنگ آهن گهرزمین به متراژ ۵۸۴۰ مترمربع مشتمل به ۳ ساختمان آموزش و اسناد در سه طبقه به متراژ ۸۱۰ متر مربع و ساختمان اداری و دفاتر معاونت ها به متراژ ۲۴۴۵ متر مربع و ساختمان مهمانسرا در دو طبقه به متراژ ۲۵۸۵ متر مربع در سایت این شرکت در حال احداث است. ساختمان های آموزش-اسناد و اداری تکمیل و جهت بهره برداری در اختیار شرکت سنگ آهن گهرزمین قرار داده شده است

ساختمان مهمانسرا تا پایان سال جاری جهت بهره برداری در اختیار این شرکت قرار خواهد گرفت.

فعالیت های باقی مانده در این ساختمان به شرح زیر است

- ۱- تکمیل سیستم سرمایش و گرمایش نسل چهار LG
- ۲- تکمیل نصب لوستر و تاسیسات روشنایی

نگاهی گذرا به برخی بازدیدهای ۳ سال اخیر از پروژه خط انتقال آب از خلیج فارس به صنایع جنوب شرق کشور

وزیر نیرو:

طرح انتقال آب خلیج فارس به صنایع و معادن جنوب شرق از بزرگترین پروژه های آبرسانی کشور است

موضوعات: وزارتخانه نیرو
پنجمین ۹ دی ۱۳۹۵

حمید چیت چیان، وزیر اسبق نیرو در بازدید از طرح عظیم (انتقال آب خلیج فارس به صنایع و معادن جنوب شرق) گفت: این طرح از بزرگترین پروژه های آبرسانی از دریا در کشور محسوب می شود.

به گزارش پایگاه اطلاع رسانی دولت، به نقل از ایرنا، چیت چیان عصر چهارشنبه در بازدید از این پروژه افزود: این طرح از پروژه های شاخص در صنعت کشور بوده که پیش بینی ۲۲۰۰ میلیارد تومان منابع مالی برای اجرای این طرح بزرگ در هرمزگان توسط بخش خصوصی شده است.

وی با بیان اینکه بزرگترین تجهیزات شیرین سازی آب در کشور مربوط به این طرح است، بیان داشت: طرح عظیم انتقال آب از خلیج فارس به صنایع و معادن جنوب شرق کشور از اقدامات ضروری برای صنعت کشور محسوب می شود.

وزیر نیرو گفت: اهمیت این کار طرح بزرگ این است که توسط بخش خصوصی انجام می شود که امیدواریم بر اساس زمانبندی اعلام شده این طرح تکمیل و به بهره برداری برسد.

چیت چیان ابراز داشت: در مرحله نخست این طرح ۱۷۰ میلیون مترمکعب برداشت آب از دریا انجام می شود که ۶۰ میلیون مترمکعب آن در استان هرمزگان مصرف می شود و این طرح در ۲ سال آینده به بهره برداری برسد.

وزیر نیرو همچنین در بازدید از طرح آب شیرین کن ۱۰۰ هزار مترمکعبی بندرعباس گفت: با توجه به اینکه قرار است مرحله نخست این پروژه با ظرفیت ۲۰ هزار مترمکعب در شبانه روز تا شهریورماه سال آینده وارد مدار شود که امیدواریم با حمایتی که از سوی وزارت نیرو انجام می شود و با پیگیری های مجری طرح، تا تیرماه سال ۹۶ به بهره برداری برسد.

در این بازدید استاندار هرمزگان، نمایندگان مردم هرمزگان در مجلس شورای اسلامی و روسای آب استان و دیگر مسئولان وزیر نیرو را همراهی می کردند.



مدیرعامل اسبق شرکت ملی صنایع مس ایران عنوان کرد:

پروژه انتقال آب از خلیج فارس به استان کرمان تاکنون ۲۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.

فروردین ۹۶

به گزارش مس پرس، احمد مرادعلیزاده با بیان این مطلب در شورای آب استان کرمان که با حضور اسحاق جهانگیری، معاون اول رئیس جمهوری و علیرضا رزم حسینی، استاندار کرمان در محل مجتمع صنعتی و معدنی گل گهر سیرجان برگزار شد، گفت: انتقال آب از خلیج فارس در مرحله اول در استان کرمان و سپس اجرای آن در سیستان و بلوچستان و یزد تحول بزرگی را ایجاد می کند.

مرادعلیزاده با اشاره به این که بالاترین بیلان منفی آب در منطقه جنوب شرق کشور است، گفت: معدن برای تبدیل خاک به کنسانتره نیاز به آب دارد و هم اکنون معادن دره زار، چاه فیروزه و فاز سه سرچشمه به دلیل کمبود منابع آبی متوقف است.

وی تصریح کرد: همچنین، ۱۸ میلیون هکتار از زمین های کشاورزی در جنوب شرق کشور قرار گرفته است که کمتر از سه میلیون هکتار از آن ها مورد استفاده قرار می گیرند.

مرادعلیزاده با تأکید بر این که با انتقال آب از بندرعباس، بخش زیادی از زمین های قابل کشت در منطقه جنوب شرق می تواند به قطب اقتصادی در کشور تبدیل شود، گفت: در مطالعات سال های گذشته مشخص شد که با اجرای طرح انتقال آب از بندرعباس، امکان ۱۰ میلیارد دلار سرمایه گذاری جدید در صنعت، آب و کشاورزی در یک دوره ۱۰ ساله فراهم می شود که می توان این مطالعات را دوباره مورد بررسی قرار داد.

وی به پیشینه و اهمیت انتقال آب از خلیج فارس اشاره کرد و گفت: پیشینه این پروژه به سال های ۸۵ و ۸۶ برمی گردد و توسعه و آینده منطقه جنوب شرق کشور، در گرو تأمین آب و انتقال آن است.

مدیرعامل شرکت مس با بیان این که سهیم گل گهر از پروژه انتقال آب از خلیج فارس به استان کرمان ۴۴ درصد، مس ۳۳ درصد و ۲۳ درصد مابقی آن مربوط به جادرملو است، اظهار داشت: برای انتقال آب از بندرعباس به استان کرمان در حوزه صنعتی، اجرای شبکه انتقال به طول ۹۰۰ کیلومتر در دست انجام است.

وی افزود: کردوری که در حال حاضر آماده سازی شده، امکان انتقال سه خط به ظرفیت هر خط ۱۵۰ میلیون مترمکعب در سال را دارد.

وی در پایان تأکید کرد: گران بودن آب برای صنعت نباید باعث نگرانی شود، زیرا ایجاد صنایع پایین دستی، میزان سرمایه گذاری ها را جبران می کند.



توسعه پایدار صنعت مس با انتقال آب از خلیج فارس

نگاهی گذرا به برخی بازدیدهای ۳ سال اخیر از پروژه خط انتقال آب از خلیج فارس به صنایع جنوب شرق کشور

مدیرعامل شرکت ملی صنایع مس ایران عنوان کرد: به گفته مدیرعامل شرکت مس با تکمیل و بهره‌برداری از پروژه انتقال آب از خلیج فارس توسعه پایدار صنعت مس محقق خواهد شد.



«محمد رضا بنی‌اسدی راد» مدیرعامل شرکت مس به همراه «علی محمدی» عضو هیأت‌مدیره شرکت مس و «محمد رضا عالی» معاون توسعه و امور اکتشافات شرکت مس از پروژه انتقال آب خلیج فارس به استان کرمان بازدید کردند و از نزدیک روند پیشرفت این پروژه را مورد بررسی قرار دادند. علاوه بر این در جلسهای که با حضور مدیران شرکت تأمین آب خلیج فارس و مجریان ایرانی و خارجی طرح برگزار شد موانع و مشکلات اجرایی پیش روی این طرح برای برطرف کردن هرچه سریع‌تر آن بررسی شد. مدیرعامل شرکت مس با بیان این‌که هم‌اکنون این طرح از پیشرفت خوبی برخوردار شده است گفت: خوشبختانه دستگاه‌ها و تجهیزاتی مربوط به این پروژه وارد ایران شده است و دغدغهای در زمینه تأمین تجهیزات وجود ندارد.

وی افزود: انتقال آب از خلیج فارس قطعاً باعث توسعه صنایع معدنی در استان کرمان خواهد شد و توسعه پایدار در این بخش را رقم خواهد زد.

مدیرعامل شرکت تصریح کرد: این پروژه برای تحقق اهداف شرکت مس در برنامه ششم توسعه و افزایش ظرفیت تولید از طریق راه‌اندازی معادن جدید از اهمیت بسزایی برخوردار است و تلاش شرکت مس این است که با همراهی شرکت گل‌گهر، چادرمیلو و همچنین حمایت دولت این پروژه هر چه سریع‌تر به بهره‌برداری برسد.



استاندارهای وقت کرمان و هرمزگان، اعضای مجمع نمایندگان استان در مجلس شورای اسلامی، مدیرعامل شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر، مدیرعامل شرکت ملی صنایع مس ایران، مدیرعامل شرکت معدنی و صنعتی چادرمیلو و جمع کثیری از مدیران ارشد استان کرمان با حضور در شهر بندرعباس و سواحل خلیج فارس از نزدیک از پروژه خط انتقال آب از خلیج فارس به صنایع جنوب کشور بازدید کردند.

در این بازدید که با استقبال مدیران ارشد دو استان کرمان و هرمزگان و با هماهنگی شرکت معدنی و صنعتی گل‌گهر برگزار شد، مهندس ناصر تقی زاده مدیرعامل شرکت گل‌گهر ضمن بیان ابعاد مختلف اجرای این طرح مهم گفت: اجرای این پروژه مهم برای شرکت گل‌گهر حیاتی است و از این رو ما به عنوان یکی از سهامداران این پروژه مهم تمام توانمان را برای بهره‌برداری هر چه زودتر این طرح ملی بکار گرفته ایم.

مهندس تقی زاده افزود: اعتقاد داریم که این پروژه مهم یک طرح اقتصادی و مقرون به صرفه است که عواید فراوانی برای مردم و صنعت سه استان هرمزگان، کرمان و یزد خواهد داشت.

مدیرعامل گل‌گهر در ادامه با تقدیر از حسن نیت استاندارهای کرمان و هرمزگان و مجمع نمایندگان استان در پیگیری مجدانه اجرای این پروژه از مدیران ارشد دو استان که امروز از این پروژه بازدید کردند تشکر کرد و گفت: همه توانمان را بکار گرفته ایم که انشاالله به زودی پروژه خط انتقال آب تا گل‌گهر به بهره‌برداری برسد.

در ادامه این بازدید مهندس یاری مدیرعامل شرکت انتقال آب خلیج فارس در سخنانی با بیان اینکه این پروژه مهم از سال ۹۲ شروع بکار کرده و مجوزهای لازم برای اجرای طرح انتقال آب از بندرعباس دریافت و خرید اراضی مورد نیاز انجام شده و با خرید سه دستگاه آب شیرین کن در بندرعباس لوله گذاری از سمت سیرجان و نیز از سمت بندرعباس با قدرت در حال انجام است.

وی افزود: بحمدالله خریدهای داخلی و خارجی این پروژه تا حدود قابل توجهی انجام شده و ان‌شاءالله این پروژه در سه فاز آب رسانی به شرکت های گل‌گهر، مس و چادرمیلو اجرایی خواهد شد.

مهندس یاری ابراز امیدواری کرد با حمایت مسئولین و تأمین منابع مالی فاز اول این پروژه تا گل‌گهر تا سال ۹۸ به بهره‌برداری برسد.

استاندار وقت کرمان نیز در این بازدید و با دیدن حجم اقدامات انجام شده گفت: امروز مشاهده کردیم که ناپاوری به باور تبدیل شده است.

استاندار افزود: اجرای این پروژه با توجه به تغییر اقلیم زودتر می‌بایست اجرایی شود که با راه‌اندازی این پروژه کمک قابل توجهی به تقویت سفره‌های آب زیر زمینی خواهد کرد.





محسن ضرابی، خبر داد

بررسی زمینه های صادرات مجدد ایران از عمان در سفر هیئت ایرانی به مسقط

سعید العوفی معاون وزیر کشاورزی و شیلات عمان نیز ضمن تأیید توانایی ایران در زمینه شیلات گفت: آماده ایم روابط خود را در زمینه صادرات شیلات ایران به عمان و صادرات مجدد آن به دیگر کشورها توسعه دهیم. رئیس اتاق مشترک ایران و عمان پیشنهاد کرده در سفری که العوفی طی ۲ ماه آینده به ایران خواهند داشت، همایشی با حضور ایشان و بخش خصوصی دو کشور فعال در حوزه شیلات برگزار شود و دو طرف ضمن ارائه توانمندی های خود در این همایش، در جلسات دو رو شرکت کنند که این پیشنهاد مورد استقبال معاون وزیر کشاورزی عمان قرار گرفت.

رایزنی هیات ایرانی با مسئولان علم و فناوری عمان نیز بخش دیگری از سفر به عمان بود. رئیس اتاق مشترک ایران و عمان در دیدار با قائم مقام شورای پژوهش های علمی و قائم مقام پارک علم و فناوری عمان با اشاره به توانمندی های ایران در حوزه استارت آپ ها، شرکت های هایتک، نانو تکنولوژی، II و ICT گفت: پیرو مذاکرات سال گذشته هیات اعزامی به عمان به سرپرستی معاون علمی و فناوری ریاست جمهوری، پیگیری موارد مطروحه و درخواستی ریاست جمهوری، پیگیری موارد مطروحه و درخواستی از سوی بخش خصوصی ایران به عهده اتاق مشترک ایران و عمان واگذار شده است.

محسن ضرابی با اشاره به اقداماتی که در راستای این مسئولیت انجام شده گفت: اتاق مشترک آمادگی دارد با اطلاع از زیرساخت ها و نوع تسهیلاتی که می تواند در اختیار شرکت های ایرانی در عمان قرار گیرد شرکت های ایرانی را ترغیب کند یا همکاری این اتاق به همکاری با طرف های عمانی بپردازند.

وی همچنین پیشنهاد کرد همایشی در تهران با حضور نمایندگان شورای پژوهش های علمی عمان، دانشگاه سلطان قابوس، مرکز فناوری اطلاعات و ارتباطات عمان و اتاق عمان برگزار شود تا تسهیلات و خدماتی که می تواند در اختیار فعالان بخش خصوصی ایران قرار گیرد تشریح شود.

قائم مقام شورای پژوهش های علمی عمان و قائم مقام پارک علم و فناوری عمان ضمن استقبال از پیشنهاد برگزاری همایش توجیهی در تهران گفت: توسعه بخش نانو و فناوری های نانو زیر نظر دانشگاه سلطان قابوس، بخش ICT زیر نظر مرکز فناوری اطلاعات و ارتباطات عمان و چهار حوزه غذا و تکنولوژی، آب و محیط زیست، انرژی (نفت و گاز و انرژی های تجدیدپذیر) و سلامت زیر نظر شورای پژوهش های علمی عمان است.

طی این سفر مزیت های بندر و منطقه آزاد صلاله عمان نیز ارزیابی شد.

محمد امین صباغی زاده نایب رئیس اتاق مشترک و رئیس اتاق بندرعباس و شهلا عموری نایب رئیس اتاق مشترک و رئیس اهواز ضرابی را در این سفر همراهی می کردند.

هیئتی به سرپرستی رئیس اتاق مشترک بازرگانی ایران و عمان با سفر به مسقط شرایط حضور بیشتر تجار و سرمایه گذاران ایرانی در عمان را به منظور سرمایه گذاری مشترک و صادرات مجدد بررسی کرد.

هیات اتاق مشترک ایران و عمان در این سفر در دیدار با وزیر صنعت و تجارت عمان راه های بهره مندی هر چه بیشتر تجار و بازرگانان و سرمایه گذاران ایرانی از موافقتنامه تجارت آزاد عمان با کشورهای مختلف، حل موانع و مسائل بانکی، استفاده از بندر عمان به عنوان بندر ترانزیت جهت ترانزیت کالاهای ایرانی و همچنین افزایش حجم سرمایه گذاری های مشترک را مورد بررسی قرار دادند.

در این نشست مقرر شد اتاق مشترک ایران و عمان با همراهی سفارت ایران در مسقط و مسئولان دولتی عمان تا دستیابی به یک توافق چند جانبه و حل مسائل و مشکلات مذاکرات را پیگیری کنند.

به گفته محسن ضرابی، رئیس اتاق مشترک ایران و عمان، طی این سفر موضوع اعطای خط اعتباری برای صدور خدمات فنی و مهندسی و افزایش صادرات به عمان نیز بررسی شد و چگونگی ایجاد صندوق مشترک میان دو کشور نیز مورد توجه قرار گرفت.

فراهم آوردن راه هایی برای توسعه صادرات شیلات از ایران به عمان توسط بخش خصوصی دو کشور از دیگر موضوعاتی بود که در نشست با معاون وزیر کشاورزی و شیلات و مدیرعامل شرکت شیلات عمان مورد توافق قرار گرفت.

ضرابی در این جلسه با اشاره به ظرفیت ها و پتانسیل های ایران در تولید شیلات و آبیان گفت: فعالان اقتصادی ایرانی این توانمندی را دارند که در کنار پوشش بازار عمان، تولیدات خود را از طریق عمان به دیگر بازارها صادر کنند.

وی افزود این امکان برای شرکت های عمانی وجود دارد که نسبت به سرمایه گذاری در ایران با هدف صادرات در حوزه شیلات اقدام کرده و از منابع ارزان قیمت صندوق توسعه ملی استفاده کنند.

ضرابی نزدیکی دو کشور را مزیتی برای آغاز اقدامات هماهنگ در زمینه شیلات دانست.



روابط عمان در سطح وسیعی
با ایران در حال گسترش است

چهل و هشتمین جشن روز ملی عمان با حضور معاون رئیس جمهور و ریاست سازمان انرژی اتمی، مشاور وزیر و رئیس اتاق مشترک ایران و عمان، رئیس کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس شورای اسلامی، مدیرکل اداره خلیج فارس وزارت خارجه، رئیس سازمان توسعه تجارت، مدیر کل تشریفات وزارت امور خارجه، رئیس گروه دوستی پارلمان ایران و عمان در مجلس، معاونت بین الملل اتاق ایران و بسیاری از شخصیت‌های دیگر کشورها، به میزبانی سفیر کشور پادشاهی عمان در هتل اسپیناس پالاس برگزار شد.

سفیر عمان در این مراسم، با اشاره به روابط تاریخی و دیرینه دو کشور، آن را بر پایه حسن همجواری و دین مبین اسلام دانست و گفت این روابط در سطح وسیعی در زمینه های سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و سایر زمینه‌های مشترک در حال توسعه و گسترش است.

البروانی ضمن تقدیر از اقدام جمهوری اسلامی ایران، برای لغو روادید عمانی ها برای ورود به ایران گفت پیش از این نیز عمان، امکان دریافت روادید را در مبادی ورودی کشور عمان برای ایرانیان فراهم کرده بود.

معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان انرژی اتمی کشورمان نیز در این مراسم ضمن تبریک روز ملی عمان، روابط تاریخی ایران و عمان را در جهت مصلحت دو کشور و منطقه دانست و گفت تعامل و همکاری خوب دو کشور بر اساس حکمت سیاسی و فراموش نشدنی است.

دکتر صالحی گفت یقین داریم حکمت وافر سلطان قابوس پادشاه عمان نیز در جهت خنثی کردن هر توطئه ای از سوی بدخواهان، به خصوص رژیم صهیونیستی استوار است.

مهندس ضرابی رئیس اتاق مشترک ایران و عمان و برخی از اعضای هیئت رئیسه این اتاق هم، ضمن حضور در مراسم روز ملی عمان، مراتب تبریک خود را به سفیر این کشور در ایران اعلام نمودند.

گفتنی است تاکنون با رایزنی و پیگیری های انجام شده توسط اتاق مشترک و همراهی و مساعدت سفارت عمان در ایران، زمینه حضور تجار و سرمایه گذاران ایرانی تسهیل و امکان برخورداری از بالاترین امتیازات ممکن برای ایرانی های علاقمند به سرمایه گذاری و تجارت در عمان فراهم شده است.



تامین مالی خط دوم انتقال آب خلیج فارس توسط صندوق توسعه ملی



رئیس هیات عامل صندوق توسعه ملی در سفر به هرمزگان و کرمان اعلام کرد در تامین مالی پروژه های اقتصادی هیچ سقف حداکثری برای استان ها نداریم و مطابق پیش بینی ها از طرح آب شیرین کن در بندرعباس پشتیبانی می کنیم. به گزارش روابط عمومی صندوق توسعه ملی، دکتر مرتضی شهیدزاده در بازدید از پروژه آب شیرین کن و انتقال آب خلیج فارس در بندرعباس با اظهار رضایت از روند پیشرفت طرح اظهار کرد: صندوق توسعه ملی بر اساس سیاست های مقام معظم رهبری، برنامه های رییس جمهوری و مصوبات مجلس موظف است منابع خودش را برای پشتیبانی از بخش خصوصی در توسعه اقتصادی به کار بگیرد.

وی پس از دو روز بازدید میدانی از این طرح و پیمودن مسافتی ۳۰۰ کیلومتری در مسیر انتقال آب در محدوده بندرعباس تا سیرجان با اعلام آمادگی برای پشتیبانی کامل مالی از خط دوم انتقال آب گفت: یکی از موضوعاتی که در اقتصاد مقاومتی می تواند تعریف شود تولید آب برای مناطق کم آب و مناطقی است که به علت خشک سالی دچار آسیب می شود.

دکتر شهیدزاده همکاری بخش دولتی، بخش خصوصی و بانک ها را در این پروژه کم نظیر توصیف کرد و گفت: این نوع تعامل سازنده در اجرای طرحی چنین بزرگ و ملی که با تدبیر و برنامه ریزی دقیق توانسته اند طرح را در زمان مناسب و به موقع به پیش از ۵۰ درصد پیشرفت برسانند باید الگوی سایر طرح های اقتصادی و اجرایی شود.

رئیس هیات عامل صندوق توسعه ملی جمهوری اسلامی ایران تصریح کرد: این پروژه آب رسانی که هم آب شرب بندرعباس و هم آب صنعتی مورد نیاز صنایع فلات مرکزی کرمان و یزد را تامین می کند، توسط صندوق توسعه ملی تامین اعتبار شده و بانک های عامل تجارت، کشاورزی، صنعت و معدن و سینا نیز در پشتیبانی از این پروژه نقش داشته اند.

دکتر شهیدزاده با ابراز امیدواری برای تامین آب مورد نیاز شهر بندرعباس و مناطق صنعتی فلات مرکزی از نیمه ی نخست سال آبی اعلام کرد: یکی از اهدافی که ما دنبال می کنیم این است که باید اثبات شود می توان مشکل کم آبی کشور را با برنامه ریزی و پشتیبانی مالی بخش خصوصی مرتفع کرده و مشکلاتی که در بخش مرکزی ایران بر اثر خشک سالی به وجود آمده است را برطرف کرد.

شهیدزاده با اشاره به زیرساخت های احداث شده در این طرح گفت: با برنامه ریزی و تمایل بخش خصوصی و سازمان های صنعتی می توانیم این پروژه را دو الی سه برابر توسعه داده و هزینه تمام شده آب را تا ۳۰ درصد کاهش دهیم.

رئیس هیات عامل صندوق توسعه ملی با بیان اینکه این پروژه می تواند تا اندازه ای توسعه پیدا کند که مشکل آبی که در کشور وجود دارد را حل کند، عنوان کرد: ما نیز با پشتیبانی مالی بخش خصوصی و اقتصادی، دولت را نیز که مجری نظرات مقام معظم رهبری است کمک می کنیم چرا که هم منابع فرا نسلی که در اختیار ما است تبدیل به پروژه های درآمدزا می شود، هم مشکلات مردم را برطرف می کند و هم توجهی که به تولیدات داخلی در بخش صنعت، شرب و کشاورزی می شود می تواند این منابع را به صورت مضاعف به صندوق بازگرداند و ما باز هم در توسعه اقتصاد سرمایه گذاری کنیم.

در طرح انتقال آب خلیج فارس به صنایع جنوب شرق کشور که با تامین مالی صندوق توسعه ملی سال ۹۸ به بهره برداری می رسد، شرکت معدنی و صنعتی گل گهر، شرکت مس سرچشمه، شرکت سنگ آهن گهر زمین، و شرکت معدنی و صنعتی چادرملو سهام دارند و آب شیرین در ساحل خلیج فارس تولید و تا استان یزد منتقل خواهد شد.



مختصری از تاریخچه راهسازی در ایران و جهان



احداث راه در جهان سابقه ی طولانی داشته و به حدود ۳ هزار سال بالغ می گردد. اولین راه های احداثی در تاریخ، بیشتر جنبه ی نظامی و سپس سیاسی داشتند. راه شاهی در حوالی سال های ۵۰۰ پیش از میلاد مسیح در زمان حکومت هخامنشیان احداث گردیده است، این راه به طول حدود ۲۵۰۰ کیلومتر از تخت جمشید شروع می شده و پس از عبور از شوش و نواحی غربی ایران و پیمودن خاک ترکیه ی امروزی به سارد پایتخت لیدی (نزدیک بندر ازمیر) ختم می شده است.

راه مذکور در درجه ی اول به منظور ارتباط نظامی بین قسمت های مختلف و خبر رسانی در سرزمین پهناور ایران آن روز ساخته شده است. دیگر از راه های باستانی جهان، راه ابریشم به طول حدود ۱۰ هزار کیلومتر بوده (در حدود ۱۰۰ سال پیش از میلاد مسیح) از چین شروع می شده و پس از عبور از سرزمین های چین، افغانستان، ایران و ترکیه به بندر افسوس (ازمیر) در کنار دریای مدیترانه ختم می شده است.

نخستین تحول در امر راهسازی در حدود سال ۱۸۱۵ میلادی توسط یک نفر مهندس انگلیسی به نام مک ادام و یک نفر مهندس فرانسوی به نام پولونسو به وجود آمد. این دو نفر جاده های غلتک خورده را احداث و کاربرد سنگ شکسته در زویه ی راه متداول ساختند. پس از اختراع موتورهای احتراقی و کاربرد آن در خودروها، تولید انواع اتومبیل افزایش یافت و در نتیجه نیاز به توسعه و گسترش راه های اتومبیل رو احساس گردید به نحوی که از اواخر قرن نوزدهم و عمدتاً اوایل قرن بیستم نحوه ی احداث راه ها، که بیشتر تا آن زمان منحصر به مسیرهای اریه رو و کالسکه رو بود، منحل و ساختن جاده های اتومبیل رو در بیشتر کشورهای متداول گردید. تکامل صنعت اتومبیل سازی باعث گسترش و پیشرفت تکنیک راهسازی در جهان امروزی شده به نحوی که در حال حاضر اتوبان ها و آزادراه های زیادی با مشخصات تکامل یافته و مدرن راهسازی احداث گردیده که در پاره ای از آنها حداقل سرعت مجاز (در خط تندرو) در حدود ۱۲۰ کیلومتر در ساعت می باشد.

راه و راهسازی در میان ایرانیان چه در دوران باستان و چه دوره های پس از آن همواره یک ضرورت اجتناب ناپذیر تلقی شده است. بر همین اساس باید علل گرایش ایرانیان را به راه سازی و به تبع آن توسعه و افزایش مهارت آنها در این بخش تا اندازه زیادی ناشی از شرایط و ویژگی های حاکم بر سرزمین ایران دانست. کاروانسراها یادگاری از تاریخ چند هزار ساله راهسازی ایران هزاران سال است که انسان ها در این سرزمین زندگی می کنند.

انسان ها در روزگاران دور نمی توانستند بی دغدغه در راهی قدم گذارند که سخت، نامن و ناهموار بود

آنها از کویرهای سخت می گذشتند و در کوهستان های صعب العبور قدم برمی داشتند اما با این همه برای گذران زندگی بر همه این مشکلات فائق می آمدند. ایران کشوری نیمه خشک است و بارندگی در آن بسیار اندک. آبادی ها و شهرها در فلات ایران از بکدیگر دورند. ایرانیان برای پیوند این آبادی های دور از هم تلاش های سازمان یافته بسیاری را در حوزه راه سازی انجام دادند و بر همین اساس بود که در دوره هخامنشی به دلیل اهمیت راه سازی سازمانی مستقل در این زمینه مسئولیت داشته و فعالیت می کرده است. ایرانیان در راه سازی از تجربه رومیان بسیار سود بردند. رومیان برای نگهداری امپراتوری خود راه های خوبی ساختند که هنوز نیز این راه ها به عنوان راه های باستانی یا برجا هستند.



رومیان بستر راه را در حدود یک متر می کنند و از پایین به بالا یک لایه سی سانی متری بالاشه سنگ و ملات و روی آن لایه ای به ضخامت نزدیک به ۲۵ متر با پاره سنگ، قلوه سنگ می ساختند روی لایه دوم نیز لایه دیگری پایین و خرده سنگ به درستی خندقی یا گرد و قرار می گرفت و لایه نهایی راه را لایه ای به ضخامت ۲۰ سانتی متر شن و ماسه تشکیل می داد. ایرانیان نیز از این شیوه برای راه سازی استفاده کردند اگر چه در دوره ساسانی اغلب راه های احداث شده در ایران با اهداف تجاری و درآمدزایی انجام می شد، اما روند راه سازی پس از ورود اسلام به ایران تغییرات بسیاری به خود دید.

در دین اسلام، هر فرد مسلمان مکلف در صورتی که مستطیع باشد، باید به زیارت خانه خدا برود. به همین دلیل لازم است راهی برای عبور زائران خانه خدا ساخته شود. در زمان خلافت عباسیان بغداد به لحاظ پایتخت بودن و مکه به لحاظ قداست و انجام مناسک حج در وضعی قرار داشتند که می بایستی راهی برای ورود به آنها ساخته شود. زیارت خانه خدا در پرنو احداث راه ها آسان شد و مسافرانی که از سرزمین های شرق به حجاز می رفتند، از دجله گذشتند و از راه هایی که احداث آنها را اعراب از ایرانی ها فرا گرفته بودند، عبور می کردند. معروف ترین شاهراه آن زمان راه بزرگ خراسان بود که به شرق می رفت و بغداد را به شهرهای ماوراء النهر تا حوانی چین، متصل می کرد. این راه از دروازه خراسان در خاور بغداد شروع می شد و از صحرا و پل های مستحکمی که بر رودها ساخته بودند، عبور می کرد تا به «حلوان» و از آن جا به کوه های ایران می رسید. این راه از شهرهای بزرگ و کوچکی در جهان عبور می کرد و در حال حاضر نیز شاه راه بزرگ خراسان همچنان هم راه پستی و چابازی ایران است و امروز تهران، نزدیک ری، نقطه مرکزی این شاه راه شده است.

پس از انقراض خلافت عباسیان، چون شهر سلطانیه رونق یافت، مسیر جاده ها تغییر کرد. اما این تغییرات در مسیر راه های اساسی تاثیر چندانی نداشت. در این دوره راه های مهم بسیاری در سطح کشور ساخته شد. راه های ساخته شده در ایالت خوزستان از جمله راه های مشهور این زمان بودند.

از اهواز راهی بود که به سمت مغرب به نهر نیرا و از آن جا به واسط عراق می رفت. راه شمالی اهواز به شوشتر می رسید و از آن جا از جندی شاپور و شوش به سمت مغرب و کوه های لر و از آن جا به گپایگان و اصفهان می رفت.

در همین دوران راه های ایالت فارس همه از شیراز منشعب می شدند و قسمت زیادی از آنها به سیراف، جزیره کیش و هرمز که در این زمان های طولانی مهم ترین بنا در خلیج فارس بودند، منتهی می شد.

راه های کرمان در دوره خلافت عباسیان نیز از راه های مهم ایران محسوب می شوند. در این دوره از سیرجان تا بردسیر کرمان دو روز راه بود و از بردسیر تا زرنند نیز باید مسافران دو روز طی می کردند.

در دوره اسلامی نه تنها راه ها در سطح کشور ایران بسیار گسترش یافت و ایرانیان در روند راه سازی به تجارب ارزنده ای دست یافته به گونه ای که شمال به جنوب، شرق و غرب کشور یا راه های مختلف و شاهراه های بزرگ به هم متصل بود، ایجاد بناهایی با ویژگی های گوناگون در شهر و روستاها و جاده های حاشیه کویر و معابر کوهستانی با نام های مختلف چون ریباط و کاروانسرا رواج یافت. عملکردهای گوناگون کاروانسرا در گذشته موجب شده که این مکان دارای نام های متفاوتی چون کاربات، ریاط، سایاط و خان باشند. این بناها در واقع متابه کاروانسرا بودند اما به لحاظ معماری در برخی جزئیات با آن تفاوت پیدا می کردند. پدیدایش این گونه بناها را باید در نیاز مبرم کاروان و کاروانیان به حمایت در طول سفر جست و جو کرد.



جاده های خورشیدی!

اگر خاطرتان باشد در ابتدای مقاله درباره جاده هایی صحبت کردیم که می توانند انرژی خورشیدی را ذخیره کنند. خبر این ایده فقط یک ایده تئوریک نیست و در حال حاضر مورد استفاده قرار گرفته است. جاده های خورشیدی پروژه ای است که می خواهد پنل های خورشیدی را بر روی جاده های ساخته شده از شیشه نصب کند و برای تکمیل کار خود نیز از LED و ریز پردازنده بهره ببرد. شیشه قابلیت تجدیدپذیری داشته، با طبیعت سازگار است و استحکام آن به حدی قابل بهینه سازی است که حتی می تواند از فولاد هم محکم تر شود! به همین دلیل، شیشه ماده ای مناسب در این پروژه است.

مزیت دیگر این نوع جاده ها این است که این جاده های شیشه ای به گونه ای مهندسی شده اند تا به خودروها اجازه دهند که با امنیت بالایی توقف کنند حتی وقتی در سرعت های بالا مثل ۸۰ مایل بر ساعت (حدود ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت) در حرکت هستند. مزیت دیگر این جاده ها این است که می توانند برف را در طول زمستان ذوب کنند و همان طور که حدس زده اید، پنل های خورشیدی این نوع جاده ها می توانند نور مورد نیاز برای روشن کردن جاده را نیز تامین کنند.



در پایان، باید اشاره کنیم که جاده ها دیگر تنها یک وسیله عادی برای سفر از نقطه ای به نقطه دیگر نیستند. امروزه قادر هستیم تا به خاطر وسعت زیاد جاده ها، از آن ها برای شارژ کردن خودروهای الکتریکی استفاده کنیم و انرژی خورشیدی را با آن ها ذخیره کنیم. فناوری های زیادی به وجود آمده اند که می توانند جاده ها بهتر روشن کنند و از طرفی با محیط هم سازگاری بیشتری دارند. مسلماً در آینده نزدیک هم فناوری های بیشتری در این زمینه به وجود خواهد آمد تا جاده ها را هوشمندتر و برای سفر امن تر کنیم.

تولید نور از باد

برخلاف نورپردازی با اثر متقابل، روش تولید نور از باد قادر است تا با استفاده از نوعی فرقه، انرژی الکتریکی تولید کند. این روش به این صورت کار می کند که در اثر حرکت خودروها، این دستگاه قادر است باد ایجاد شده از حرکت خودروها را جمع آوری کرده و به الکتریسیته تبدیل کند. سپس الکتریسیته تولید شده قادر به روشن کردن لامپ های واقع بر روی فرقه خواهد بود که این لامپ ها، جاده را روشن خواهند کرد.

از آن جا که این روش مبتنی بر وجود باد برای چرخاندن فرقه ها است، برای تولید برق نیاز به عبور خودرو از داخل جاده است. به همین دلیل این فرقه ها در طول مسیر حرکت خودروها و در کنار جاده واقع می شوند تا به طور متوازن جاده را برای رانندگان خودروها روشن کنند.



جاده اولویت الکتریکی

ایده جالب دیگری که در زمینه تولید برق بزرگراه ها و توسط همان استودیوی مذکور مطرح شده است، خط اولویت الکتریکی نام دارد این خط به این معنی است که صاحبان خودروهای الکتریکی (EV) می توانند در طی حرکت بر روی این جاده، خودروی خود را شارژ کنند! در واقع در این جاده ها، لاین سمت راست جاده، با وسایلی برای شارژ خودروهای الکتریکی ساخته شده است و به همین دلیل اولویت استفاده از این لاین، با خودروهای الکتریکی است.

روش کار به این صورت است که باید در این خط نوعی وسیله مغناطیسی تعبیه شود که وسیله را تا زمانی که بر روی این خط حرکت می کند، شارژ کند. این ایده به ویژه در کشورهایی مثل هلند کاربرد است که تعداد بسیار زیادی خودروی الکتریکی در جاده ها مورد استفاده قرار می گیرند.

اهمیت این روش به این است که دیگر لازم نیست تا رانندگان خودروهای الکتریکی در طول مسیر به دنبال ایستگاه شارژ برای شارژ خودروی خود بگردند و می توانند در تمام طول مسیر، خودروی خود را شارژ نگه دارند.

علی رغم تمام پیشرفت های تکنولوژیک صورت گرفته بر روی وسایل نقلیه، دستگاه های تلفن همراه و خودروها، تغییرات چندانی بر روی جاده های آسفالتی صورت نگرفته است! اما گویا زمان آن فرا رسیده است.

تا به امروز تغییرات وسیعی بر روی خودروها انجام شده است که عمدتاً بر روی بهینه سازی کیفیت، امنیت و سرعت خودروها تمرکز داشته است. اما خود جاده ها هم نیاز به بهینه سازی دارند. کارهای زیادی هستند که می توانیم بر روی جاده ها انجام دهیم تا تجربه رانندگی کردن را بهبود بخشیده و کیفیت آن را بالاتر ببریم. به ویژه وقتی صحبت از امنیت جاده ای به میان می آید، اهمیت فناوری های آینده بیشتر مشخص می شود.

همچنین ایده هایی هم درباره استفاده از جاده ها برای ذخیره انرژی خورشیدی و تبدیل آن به انرژی الکتریسیته مصرفی خانه ها مطرح شده است. به نظر می رسد آینده با پیشرفت های خوبی در این زمینه همراه باشد.

نور با اثر متقابل

علاوه بر ایده نقاشی های جاده ای درختان در شب، می توان از نورهای حساس به حرکت هم استفاده کرد! در این روش از حسگرهایی استفاده می شود که نسبت به حرکت خودروها حساس هستند. اگر بخواهیم کامل تر بگوییم، نورپردازی های مبتنی بر اثر متقابل به این ترتیب کار می کنند که وقتی یک خودرو به منطقه مشخصی از یک جاده می رسد، حسگرهای حرکتی، قادر به تشخیص این خودرو بوده و تنها در همان منطقه تولید نور می کنند.

هرچه خودرو نزدیک تر شود، نورها هم قوی تر می شوند و با دور شدن خودرو، نور به آهستگی کاهش می یابد.

نورپردازی با اثر متقابل برای بزرگراه هایی خوب است که کمتر و حتی به ندرت مورد استفاده رانندگان قرار می گیرند. نکته مهم این است که ما نمی توانیم امنیت کاربران جاده ها را به بازی بگیریم تا یک یا دو پنی بیشتر صرفه جویی کنیم. این جا است که استفاده از نورپردازی متقابل، زدن دو نشان با یک تیر است؛ صرفه جویی در مصرف برق با تامین برق فقط در مواقع مورد نیاز!



درخشش در تاریکی

به جای صرف بودجه های عظیم برای نورپردازی اتوبان ها و جاده ها که در طول صدها کیلومتر جاده گسترده می شوند، ایده استفاده از فناوری علامت های قابل درخشش در شب، ایده بهتر و جایگزینی مناسب تر است. این نوع از علامت ها همین امروزه در جاده ۳۲۹ در هلند به کار گرفته شده است.

این علامت ها با استفاده از نوعی رنگ ایجاد شده اند که شامل پودر فتولومینیسنتیک است. خاصیت فتولومینیسنتیک به معنی درخشش در نور است و به این صورت عمل می کند که در طی روز و توسط نور خورشید "شارژ" شده و این نور را در طول تاریکی شب به محیط باز می گرداند. این علامت گذاری های سبز رنگ در این بزرگراه، در طول ۵۰۰ متر قرار گرفته اند و به مدت ۸ ساعت در طول شب به درخشش خود ادامه می دهند.

هرچند که امروزه مدتی است که علامت گذاری های این جاده به دلیل نورپردازی نامتوازن به طور موقت از کار انداخته شده اند و آزمایش های بیشتری بر روی این روش در آزمایشگاه ها در حال انجام است تا این روش را بهینه سازی کنند.



گذری بر برخی شاهکارهای معماری جهان



یک ردیف از شش ستون دوریک، این ایوان‌ها را حمایت می‌کردند و یک ردیف ستون متشکل از ۲۳ ستون دوریک کوچک‌تر هم در دو طبقه به دور مجسمه قرار داده بودند. استقرار ستون‌های پشت مجسمه اما به شیوه‌ای غیر معمول نسبت به معابد دوریک دیگر صورت گرفته بود. اتفاق پیشینی برای نگهداری از گنجینه آتنا استفاده می‌شد و چهار ستون برای حمایت سقفش وجود داشت. ثمامه معابد یونانی به طوری طراحی می‌شدند که فقط از بیرون مورد تماشا قرار بگیرند. بازدیدکنندگان هرگز به پارتنون وارد نشدند و تنها تصویری ناواضح از مجسمه را از بیرون درهای باز تماشا می‌کردند.

هر چند امروزه بیشتر سازه سالم مانده است، اما طی قرن‌ها آسیب‌های قابل توجهی هم به آن وارد آمد. در ۲۹۶ قبل از میلاد تلالاهای به کار رفته در مجسمه آتنا برای پرداخت حقوق سربازان ارتش خارج شدند. در قرن پنجم هم پارتنون تبدیل به یک کلیسای مسیحی شد. در سال ۱۴۶۰ این بنا در قالب یک مسجد ترکی تغییر پیدا کرد. در سال ۱۴۶۰ یاروتی که توسط ترک‌ها در داخل معبد نگهداری می‌شد منفجر شده و بخش مرکزی آسیب جدی دید. در سال ۱۸۰۱ تا ۱۸۰۳ بخش‌هایی از تندیس‌های باقیمانده معبد توسط ترک‌ها که آن زمان حاکم یونان بودند به یک لرد انگلیسی به نام «الگین» فروخته شدند. یونان بعدها از موزه بریتانیا درخواست کرد تا مجسمه‌ها را برگرداند اما آن‌ها این تقاضا را رد کردند.

معبد پارتنون را شاید بتوان نهایت نبوغ معماری یونان باستان و پیوند سادگی و قدرت دانست. این بنا را با رعایت دقیق تناسب ریاضی و اشکال مقدس ساختند. هزینه ساخت معبد بر خلاف چیزی که به نظر می‌رسد توسط آتنی‌ها تأمین نشد؛ این معبد را از طریق خراجی که دولت‌شهرهای تحت حمایت آتن می‌پرداختند بنا کردند. بازدید از معبد پارتنون شما را با دوران طلایی یونان در زمان حکومت «پریکلِس» آشنا کرده و می‌توانید شکوه و نظم خاص آن را تحسین کنید.



معبد پارتنون، پرستشگاه «آتنا»، هر چند طی تاریخ طولانی آتن تبدیل به کلیسا و سپس مسجد شد و آسیب‌های زیادی دید، اما هنوز هم شکوه دوران طلایی یونان را منعکس می‌کند.

آتنی‌ها در جایی که بعداً معبد پارتنون ساخته شد، شروع به ساخت بنایی کرده بودند که زمانی که هنوز نیمه کاره بود توسط ایرانی‌ها در ۴۸۰ قبل از میلاد به آتش کشیده شد. احتمالاً آن بنا هم معبدی وقف الهه آتنا بود و بعد از نابودی‌اش بیشتر مصالح آن برای ساخت استحکامات انتهای شمالی آکروپولیس استفاده شد.

اطلاعات دقیقی از این معبد در دست نیست و درباره نیمه کاره بودن یا نبودن آن در زمان آتش‌سوزی بحث‌هایی وجود دارد. پی عظیم این بنا از سنگ آهک ساخته شده بود و ستون‌های آن از جنس مرمر بسیار مرغوب بودند. پارتنون کلاسیک بین سال‌های ۴۴۷ تا ۴۳۲ قبل از میلاد و به عنوان نقطه تمرکز مجموعه بناهای آکروپولیس ساخته شد. این معبد توسط معمارانی به نام‌های «ایکتیوس» و «کالیکراتِس» طراحی و به الهه آتنا تقدیم گردید. کارکرد اصلی پارتنون نگهداری از تندیس بر ارزش آتنا بود که توسط مجسمه‌ساز برجسته «فیدیاس» از عاج و طلا خلق شد.

پارتنون معبدی به سبک معماری «دوریک»، با هشت ستون در ورودی و هفده ستون در کناره‌ها بود که نسبت ۹:۴ را ایجاد می‌کردند. این نسبت، تقسیم بندی عمودی و افقی معبد و همچنین سایر روابط بنا مانند فاصله بین ستون‌ها و ارتفاعشان را نیز تحت تأثیر قرار می‌داد. قسمتی که برای قرارگیری تندیس آتنا در نظر گرفته شده بود بسیار بزرگ بود و باعث کوچک شدن غیر معمول ایوان‌های جلویی و عقبی ساختمان می‌شد.

از دیگر آثار او می‌توان به ایستگاه قطار پرسرعت TGV لیون به پاریس نام برد. سبک پیشروی کالاتراوا برای ادغام مهندسی سازه و معماری در پل‌سازی شهرتی جهانی یافته‌است. در حقیقت او را می‌توان دنباله‌رو مهندسان اسپانیایی مدرنیستی مانند فلیکس کاندا و آنتونیو گائودی دانست. با وجود این، سبک او بسیار شخصی است و از مطالعات فراوان او پیرامون ساختار فیزیولوژیک بدن انسان و جهان طبیعت منتج می‌شود. جوایز و عنوان‌ها

کالاتراوا عناوین و جوایز بسیاری را کسب کرده‌است. از این جمله می‌توان به مدال نقره پژوهش و فناوری از پاریس (در سال ۱۹۹۰)، و جایزه معتبر مدال طلایی را از انجمن مهندسان سازه (۱۹۹۲) نام برد. در سال ۱۹۹۳ موزه هنرهای زیبای نیویورک نمایشگاه بزرگی از آثار او را تحت عنوان «سازه و زیبایی» برپا کرد. در سال ۱۹۹۸ وی به عضویت انجمن هنر و فرهنگ پاریس انتخاب شد. در سال ۲۰۰۴، مدال طلای مؤسسه معماران آمریکا (AIA) به او اهدا شد. وی در سال ۲۰۰۵، جایزه یوجین مک‌دموت از انجمن هنرهای انستیتوی تکنولوژی ماساچوست به وی تعلق گرفت. این جایزه یکی از معتبرترین جوایز هنری در آمریکا است.

آثار معماری سانتیاگو کالاتراوا

پل آلامیلو

در راستای معرفی آثار معماری سانتیاگو کالاتراوا به معرفی پل آلامیلو می‌پردازیم. پل آلامیلو از جاذبه‌های توریستی اسپانیا به شمار می‌رود. هنگامی که اسپانیا برای میزبانی نمایشگاه اکسپو سال ۱۹۹۲ انتخاب شد، ساختن پل‌های جدید برای دسترسی به جزیره ای بزرگ ولی دورافتاده و متروک بر روی رودخانه‌ی Guadalquivir در Seville قسمت بزرگی از تدارکات مربوط به نمایشگاه محسوب می‌شد. همان‌طور که عرض شد این پل به مناسبت اکسپو ۹۲ که در محوطه وسیعی در داخل جزیره لا کارتوخا برگزار می‌گردید ساخته شد. کار ساخت پل آلامیلو در سال ۱۹۸۹ آغاز و در ۱۹۹۲ به پایان رسید. درازای پل ۲۰۰ متر و عرض آن ۳۵٫۵ متر است و تنها توسط ستونی به طول ۱۴۲ متر با زاویه ۵۸ درجه که ۱۳ رشته کابل به آن متصل است در حالت موازنه قرار گرفته است. رنگ پل سفید براق است که مشخصه کارهای کالاتراوا به شمار می‌آید.



برج پیچنده یا چرخان Turning Torso

برج پیچنده یا چرخان (Turning Torso به معنی ستون پیچنده) آسمانخراشی در شهر مالمو سوئد است که از جاذبه‌های توریستی سوئد به شمار می‌رود و از آثار معماری سانتیاگو کالاتراوا است. این برج در ۲۷ اوت ۲۰۰۵ به طور رسمی افتتاح شده است. این برج ۵۴ طبقه‌ای ۱۹۰ متر ارتفاع دارد. پس از تمام پروژه این برج رتبه بلندترین سازه در کشورهای اسکانديناویایی و دومین آپارتمان بلند پس از کاخ ۲۶۴ متری پیروزی در مسکو را از آن خود کرد. برج ۸۴ متری کرونیپرینسن بعد از برج پیچنده دومین سازه بلند در مالمو سوئد است. در طراحی این برج از نه مکعب که هر کدام دارای پنج طبقه است و حول محور مرکزی پیچ خورده استفاده شده است. بالاترین بخش برج نود درجه نسبت به سطح مبنای آن چرخیده است.



خانه اپرا تنریف

تالار تنریف یا خانه اپرا تنریف بنایی در سانتا کروس د تنریف اسپانیا، است که توسط سانتیاگو کالاتراوا معمار و مهندس برجسته اسپانیایی طراحی شده‌است. سانتا کروس شهری در جزیره اسپانیایی تنریف از مجموعه جزایر قناری است. این بنا از جاذبه‌های توریستی جزایر قناری به شمار می‌رود.



Santiago Calatrava

Architect

Santiago Calatrava Valls is a Spanish architect, structural design and analyst engineer, sculptor and painter, particularly known for his bridges supported by single leaning pylons, and his railway stations, stadiums, and museums, whose sculptural forms often resemble living organisms.

در مورد بیوگرافی سانتیاگو کالاتراوا باید در ابتدا ذکر کرد که وی در ۲۸ ژوئیه ۱۹۵۱ میلادی در حومه شهر والتسیا در اسپانیا به دنیا آمد. در همان شهر تحصیلات خود را در مدرسه هنر و معماری به پایان رساند. وی بعد از پایان تحصیلات معماری در ۱۹۷۵ برای تحصیل در رشته سازه وارد موسسه فنی فدرال سوییس در زوریخ شد و در ۱۹۸۱ پس از اتمام تز دکترای رشته مهندسی سازه تحت عنوان چین خوردگی قاب‌های سه بعدی فعالیت‌های معماری و مهندسی خود را آغاز کرد که بیشتر متمرکز بر پل‌ها و ایستگاه‌های قطار بوده است.

فعالیت‌های معماری و مهندسی

فعالیت‌های آغازین کالاتراوا بیشتر بر روی پل‌ها و ایستگاه‌های قطار متمرکز بود. طراحی‌های او جایگاه پروژه‌های عمرانی را به تراز بالتر ارتقا داد. برج مخابراتی زیبا و متهورانه «مونتوی» در شهر یارسلون در اسپانیا (۱۹۹۱) در مقر برگزاری بازی‌های المپیک ۱۹۹۲ باعث جلب توجه جهانی به این مهندس عمران و آرشیتکت اسپانیایی گردید. از آن پس پیشنهاد‌های بسیاری از سراسر جهان به او داده شد. پاپیون کوادراچی (۲۰۰۱) در موزه هنر میلوآکی اولین پروژه او در ایالات متحده بود. طراحی برج پیچنده ۵۴ طبقه در شهر مالمو در سوئد او را به یک طراح تراز اول جهانی تبدیل کرد. در حال حاضر کالاتراوا مشغول طراحی یک ایستگاه قطار در محل برج‌های دوقلوی نیویورک است.

توانایی کالاتراوا در تبدیل یک زیرساخت حمل و نقل به یک نقطه نمادین شهر، شاید اصلی ترین نقطه قوت او باشد. در بین معماری های چشمگیر او، می توان از پل Chords در شمال بیت المقدس (کرانه ی باختری رود اردن) اشاره کرد. این پل، فقط یک نماد مدرن نیست؛ سیستم روشنایی پل، به حل بعضی از مشکلات ناشی از ترافیک کمک می کند.



موزه هنر میلواکی

این بنا نیز از بهترین آثار معماری سانتیاگو کالاتراوا است. نوآوری معمارانه موزه هنر میلواکی در ابتدای قرن بیست و یکم با نوآوری قصر بلورین اثر جوزف پاکستن در قرن نوزدهم قابل مقایسه است. این بنا نیز همچون تندیس های زیبا و هنرمندانه در محیط اطراف خود می درخشد. بدون شک، موزه هنر میلواکی از برجسته ترین آثار معماری سانتیاگو کالاتراوا محسوب می شود که ترکیبی متنوع و پیچیده از معماری و سازه است. در این بنا هم سقف های موج و متحرک موجود است، هم پلی معلق و زیبا و هم نورپردازی های خلاقانه. در مجموع، این شاهکار در زمره برترین آثار معماری جهان قرار می گیرد، هرچند این عنوان را نیز در سال ۲۰۰۱ از دیدگاه مجله TIME کسب نمود.



شهرک علوم و فنون والنسیا

شهرک علوم و فنون والنسیا یک مرکز بازرگانی شهری برای فرهنگ و علوم در مقیاس بزرگ است که همچنین "L'Oceanogràfic" - شهری در زیر آب که توسط مرحوم "Felix Candela" طراحی شده است - را نیز در بر می گیرد. سانتیاگو کالاتراوا در مورد آن گفته است که از آنجا که این سایت به دریا نزدیک است و والنسیا خشک، تصمیم گرفتم تا از آب به صورت انعکاس دهنده معماری به عنوان یک المان شاخص سایت استفاده کنم.



برج مخابراتی مونتوی بارسلون

برج مخابراتی مونتوی بارسلون در طی سال های ۱۹۸۹ تا ۱۹۹۹ در شهر بارسلون اسپانیا ساخته شد و از جاذبه های گردشگری بارسلون به شمار می رود. سانتیاگو کالاتراوا طراحی خیره کننده ای در ساخت این بنا به کار برد.





034-32233066
021-26200065-69



WWW.115CO.COM



034-32262627
021-26200064