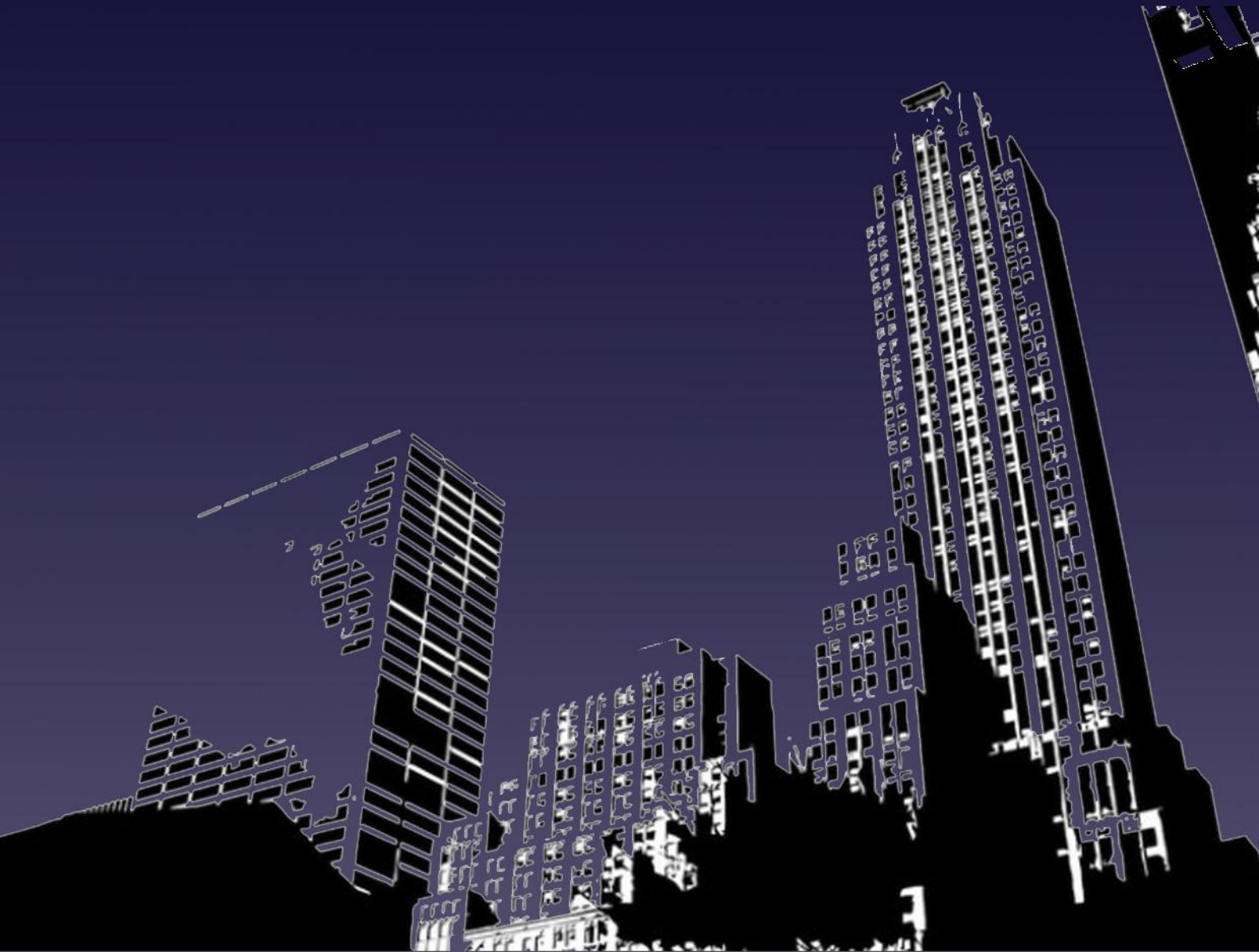


خبرنامه داخلی
شرکت راهسازی و ساختمانی ۱۱۵
شماره چهارم : تابستان ۱۳۹۵



شرکت راهسازی و ساختمانی ۱۱۵
115 Construction Co.(INC)

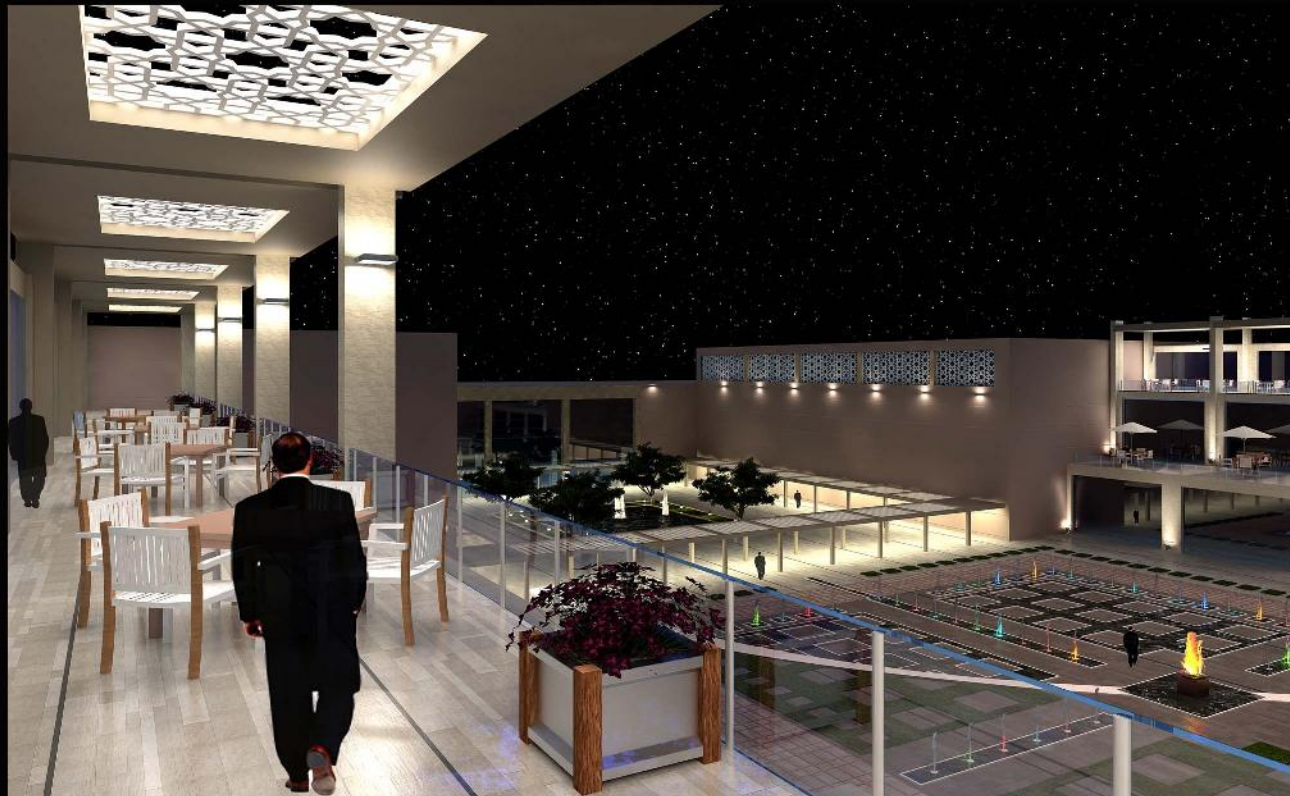
www.115co.com





فهرست

- بازدید نماینده محترم سرمایه گذار عمانی از پروژه عظیم صاروج پارس
- فهرست شرکت‌های رتبه بندی شده در مرکز رتبه بندی اتاق ایران
- گفتگو با رئیس محترم اتاق ایران، عمان جناب آقای مهندس ضرابی
- ۱۰ سازه برتر از عجایب مهندسی در دنیای مدرن
- شناخت معماران و شهرسازان اساطیری جهان
- آپار تاید شهری



SAROOJ PARS
sarooj pars investments co. (inc)

بازدید نماینده محترم سرمایه گذار عمانی
از پروژه عظیم صاروج پارس



فهرست شرکتهای رتبه بندی شده در مرکز رتبه بندی اتاق ایران

رتبه	شرکت	ردیف	رتبه	شرکت	ردیف
زیرین دو ستاره	گروه صنعتی پاکشو	۳۲	زیرین سه ستاره	مجتمع صنایع و معادن احیا سپاهان	۱
زیرین دو ستاره	زرماکارون	۳۳	زیرین سه ستاره	بازرگانی پتروشیمی	۲
زیرین دو ستاره	بازرگانی سایپا یدک	۳۴	زیرین سه ستاره	صنایع فراساحل (صف)	۳
زیرین دو ستاره	پتروشیمی شازند	۳۵	زیرین سه ستاره	گروه صنعتی سپاهان	۴
زیرین دو ستاره	شیمی دارویی داروپخش	۳۶	زیرین سه ستاره	معدنی و صنعتی چادرملو	۵
زیرین دو ستاره	مهندسی و ساخت برق و کنترل مینا - مکو	۳۷	زیرین سه ستاره	صنعتی گلرنگ	۶
زیرین دو ستاره	صنایع چوب و کاغذ مازندران	۳۸	زیرین سه ستاره	کناف ایران	۷
زیرین دو ستاره	توربو کمپرسور نفت (OTC)	۳۹	زیرین سه ستاره	تولیدی و صنعتی فراسان	۸
زیرین دو ستاره	بلور نوری تازه	۴۰	زیرین سه ستاره	سرمایه گذاری صنایع شیمیایی ایران	۹
زیرین دو ستاره	نفت بهران	۴۱	زیرین دو ستاره	ایمان تجارت روشن	۱۰
زیرین دو ستاره	تراکتور سازی ایران	۴۲	زیرین دو ستاره	پرسال	۱۱
زیرین یک ستاره	پتروشیمی مارون	۴۳	زیرین دو ستاره	صنایع پتروشیمی کرمانشاه	۱۲
زیرین یک ستاره	نان قدس رضوی	۴۴	زیرین دو ستاره	مهندسی و ساخت بویلر و تجهیزات مینا	۱۳
زیرین یک ستاره	مجتمع صنایع لاستیک یزد	۴۵	زیرین دو ستاره	کویر تایر	۱۴
زیرین یک ستاره	برفاب	۴۶	زیرین دو ستاره	ملی صنایع مس ایران	۱۵
زیرین یک ستاره	گروه صنعتی بارز	۴۷	زیرین دو ستاره	پتروشیمی پردیس	۱۶
زیرین یک ستاره	سیمان آرتا اردبیل	۴۸	زیرین دو ستاره	فرآوری مواد معدنی ایران	۱۷
زیرین یک ستاره	کنتور سازی ایران	۴۹	زیرین دو ستاره	مهندسی و ساخت ژنراتور مینا پارس	۱۸
زیرین یک ستاره	صادرات تجهیزات و خدمات صنایع آب و برق ایران - صانیر	۵۰	زیرین دو ستاره	مواد مهندسی مکرر	۱۹
زیرین یک ستاره	صنعتی پارس خزر	۵۱	زیرین دو ستاره	فولاد خوزستان	۲۰
زیرین یک ستاره	گروه صنعتی بوتان	۵۲	زیرین دو ستاره	شرکت مدیریت پروژه های نیروگاهی ایران(مینا)	۲۱
زیرین یک ستاره	داروسازی زهراوی	۵۳	زیرین دو ستاره	فولاد آلیاژی ایران	۲۲
زیرین یک ستاره	پالایش قطران ذغالسنگ	۵۴	زیرین دو ستاره	پارس شهاب	۲۳
زیرین یک ستاره	کشت و صنعت گلبرگ بهاران	۵۵	زیرین دو ستاره	صنایع بهداشتی ساین	۲۴
زیرین یک ستاره	تولیدی و صنعتی نیک کالا	۵۶	زیرین دو ستاره	کیسون	۲۵
زیرین یک ستاره	تروند زعفران قاین	۵۷	زیرین دو ستاره	مجتمع فولاد خراسان	۲۶
زیرین یک ستاره	کشت و صنعت روژین تاک	۵۸	زیرین دو ستاره	اوزان	۲۷
زیرین یک ستاره	شیمیایی و تولیدی رزپلیمر	۵۹	زیرین دو ستاره	مهندسی و ساخت پره توربین مینا -	۲۸
زیرین یک ستاره	سیمان عمران انارک	۶۰	زیرین دو ستاره	سنگ آهن گل گهر	۲۹
زیرین یک ستاره	تولیدی تک ماکارون	۶۱	زیرین دو ستاره	شرکت راهسازی و ساختمانی ۱۱۵	۳۰
زیرین یک ستاره	گلتاش	۶۲	زیرین دو ستاره	سیمان هرمزگان	۳۱



شرکت راهسازی و ساختمانی ۱۱۵
از بین ۶۰۰ شرکت بزرگ
رتبه بندی شده در اتاق
بازرگانی ایران رتبه سی ام
رابدست آورده و حائز «کارت زرین
دو ستاره» شده.

در گفتگو با رئیس محترم اتاق ایران و عمان جناب آقای مهندس ضرابی بررسی شد.

پنج امتیاز عمان به تجار ایرانی

دنیای اقتصاد: همزمان با برنامه ایران برای کشف بازارهای جدید تجاری، رئیس اتاق مشترک ایران و عمان در گفت‌وگویی اختصاصی با «دنیای اقتصاد» پنج امتیاز عمان برای تجار ایرانی را تشریح کرد. فضای کسب‌وکار مناسب، تورم زیر ۳ درصد، نرخ سود مناسب تسهیلات برای سرمایه‌گذاران، پل ارتباطی برای صادرات کالاها، ایرانی به کشور ثالث، مقررات آسان برای ثبت شرکت در عمان و مناطق آزاد این کشور، از جمله امتیازهایی است که به اعتقاد «محسن ضرابی» در فصل جدید همکاری‌های اقتصادی تهران - مسقط در پسابرجام، فضای امن برای سرمایه‌گذاران و تجار ایرانی را فراهم خواهد کرد.



تجارت ایران و عمان در حالی به مرز یک میلیارد دلار نزدیک می‌شود که به گفته کارشناسان، تجارت خارجی ایران با برخی دیگر از کشورهای منطقه، روندی نزولی را طی می‌کند. از سویی چندی پیش همزمان با موضع‌گیری امارات علیه ایران، عمان به‌عنوان یکی از جایگزین‌های امارات مطرح شد. برای بررسی ابعاد مختلف تجارت و سرمایه‌گذاری مشترک ایران و عمان به سراغ محسن ضرابی، رئیس اتاق مشترک ایران و عمان رفتیم. وی معتقد است فضای عمومی ارتباط دو کشور، شرایط را برای توسعه روابط اقتصادی هموار کرده است. در این گفت‌وگو، برخی از شرایط اقتصادی این کشور و پتانسیل‌های موجود برای همکاری دو طرف نیز ذکر شده است. در ادامه مشروح گفت‌وگوی «دنیای اقتصاد» با محسن ضرابی، رئیس اتاق مشترک ایران و عمان را می‌خوانید.

چرا عمان و رابطه اقتصادی با آن، باید برای ما مهم باشد؟ برخی از کارشناسان معتقدند بهتر است به جای اینکه نقش ترانزیتی عمان را تقویت کنیم، بکوشیم تا ایران به جای امارات متحده، هاب منطقه شود.

تبدیل ایران به هاب اصلی تجارت منطقه، هدف مشترک همه ایرانی‌ها است و باید برای آن تلاش کنیم. قرار نیست همکاری‌های تجاری ایران و عمان در راستای افزایش نقش عمان و کاهش نقش ایران باشد. در واقع این همکاری، نقش ترانزیتی هر دو کشور را در منطقه ارتقا می‌دهد. عمان یکی از کشورهای منطقه است که از ثبات سیاسی برخوردار است و دولت این کشور، قبل و بعد از انقلاب، همیشه همراه ایران بوده است. در دوره تحریم‌ها که همه به ما پشت کردند، دولت و تجار عمانی بدون چشمداشت ویژه، به ما کمک کردند. دولت و مردم عمان در شرایط تحریم، به فکر منافع نامتعارف نبودند. در زمان مذاکرات ایران و غرب نیز، نقش مثبتی را ایفا کردند. اکنون نیز به دنبال میانجیگری بین ایران و عربستان هستند. زمانی که عربستان رابطه خود با ایران را قطع کرد، همه کشورهای عربی منطقه نیز رابطه خود با ایران را قطع کرده یا به شدت کاهش دادند. تنها کشوری که نه تنها روابط خود را قطع نکرد، بلکه آغوش خود را به روی ما گشود، عمان بود.

این دلایل، همگی سیاسی هستند و به‌رغم اهمیتی که دارند، نمی‌تواند بدون استدلال‌های اقتصادی، عامل تصمیم‌گیری برای جهش روابط دو کشور باشد.

عمان کشوری امن برای سرمایه‌گذاری است و رتبه فضای کسب و کار این کشور ۴۸ است. این در حالی است که رتبه ترکیه ۶۹، کویت ۱۰۴ و پاکستان ۱۱۰ است. تورم در عمان زیر ۳ درصد است و نرخ سود تسهیلات بانکی در این کشور نیز پایین است. عمان هم خود بازار خوبی برای محصولات ایرانی است و هم می‌تواند پل مناسبی برای دسترسی به بازارهایی باشد که به دلایل سیاسی، ارتباط خودشان با ما را قطع کرده‌اند. تجارت عمان با کشورهای آفریقایی از سابقه طولانی و تاریخی برخوردار است و از طریق تجار عمانی، راحت‌تر می‌توانیم به بازار آفریقا نیز دسترسی داشته باشیم. توافق‌نامه‌های گمرکی ویژه‌ای بین عمان و آمریکا همچنین عمان و سنگاپور امضا شده که براساس آن تعرفه بین عمان و این کشورها صفر است.

بنابراین از عمان می‌توان به‌عنوان راهی برای ورود ارزان‌تر کالاهای ایرانی به این دو کشور استفاده کرد و شاهد نفوذ کالاهای کشورمان به این کشورها باشیم. از سوی دیگر، تجار عمانی و ایرانی می‌توانند ارتباط عمان و کشورهای CIS را توسعه دهند که نتیجه آن، افزایش سهم ترانزیت و روابط تجاری ایران خواهد بود. تجار ایرانی به پایگاه‌هایی در کشورهای دیگر نیاز دارند. در اغلب کشورهای همسایه، ثبت شرکت خارجی غیر ممکن یا بسیار سخت است. در عمان، ایرانی‌ها به راحتی می‌توانند شرکت ثبت کنند. در مناطق آزاد عمان می‌توان با ۱۰۰ درصد سهام خارجی، شرکت ثبت کرد. در سرزمین اصلی نیز همین شرایط، صرفاً برای ایرانی‌ها وجود دارد.

البته فعالان اقتصادی دیگر کشورها می‌توانند با حداقل ۳۰ درصد شراکت با عمانی‌ها، شرکت ثبت کنند. این عدد در امارات ۵۱ درصد است. ثبت شرکت در عمان کار ساده‌ای است و نیاز به مسیر اداری پیچیده ندارد. در مناطق آزاد همه مراحل ثبت شرکت و اخذ اقامت را با هزینه مناسب انجام می‌دهد. همچنین برای شرکت‌های ایرانی که قصد ثبت شرکت در کشور اصلی با ۱۰۰ درصد سهام ایرانی را دارند، مراحل ثبت توسط سازمان توسعه سرمایه‌گذاری و صادرات عمان (اثرآ) در زمان بسیار کم فقط برای شرکت‌های معتبر ایرانی که توسط اتاق مشترک معرفی شوند، انجام خواهد شد. در حوزه سرمایه‌گذاری، شرکت‌های عمانی به حضور در ایران علاقه‌مند هستند و الان برخی از آنها حضور دارند. بانک‌های عمان آماده ارائه تسهیلات بانکی ۵۰ تا ۷۰ درصدی به پروژه‌هایی هستند که ایرانیان در عمان سرمایه‌گذاری کنند. شرکت‌های عمانی نیز آماده مشارکت هستند. با توجه به دانش فنی و توانمندی‌هایی که در ایران وجود دارد، می‌توانیم با این کشور مشارکت کنیم که نتیجه آن، صادرات مواد اولیه ایران و همچنین صادرات خدمات فنی و مهندسی خواهد بود.

با این کار، شاهد فرار مغزهای مهندسی از ایران به عمان نخواهیم بود؟

مابا دو پدیده مختلف مواجه هستیم؛ اول فرار نخبگان و دوم حضور نیروی کار متخصص در بازار کار دیگر کشورها. نتیجه دومی، ارزآوری است ولی نتیجه اولی، خسران است. فرار نخبگان عمدتاً به کانادا و آمریکا و تا حدودی اروپای غربی و استرالیا است. در حالی که در عمان، صرفاً بازار کار برای نیروهای متخصص ایجاد می‌شود و ارتباط آنها با کشور قطع نمی‌شود. الان چند میلیون بیکار در کشور وجود دارد که بخشی از آنها هم مهندس یا تکنسین هستند. به این دلیل دولت تاکید زیادی بر صادرات خدمات فنی و مهندسی دارد که در واقع، توان مهندسی و دانش فنی صادر می‌شود و اثر آن نسبت به صادرات کالا، همیشه ماندگار است. در کشورهای مختلف مردم از نیروگاه‌ها، سد‌ها، جاده‌ها و... که خارجی‌ها ساخته‌اند، با عنوان ساخت همان کشور سازنده یاد می‌کنند.

چه تضمینی وجود دارد که عمان، امارات فردا نباشد؟ همان‌طور که اماراتی‌ها در دهه‌های قبل، مشوق‌های خوبی برای سرمایه‌گذاران ایرانی تعریف و به همین روش، اقتصاد خود را شکوفا کردند؛ اما اکنون به ایرانی‌ها بی‌مهری می‌کنند. نگران نیستید که همین بازی در زمین عمان تکرار شود؟

عمان کشور ثروتمندی است. مثل امارات چند دهه پیش نیست که ایرانی‌ها در رشد آن سهم بسزایی داشتند. شما وقتی یک دوست واقعی دارید، در تمام دوره‌ها رفتار یکسانی با شما خواهد داشت. در زمان پیروزی انقلاب، دوران دفاع مقدس و تحریم‌ها در این دوران، تحریم‌های پس از جنگ و همچنین تحریم‌های ظالمانه غرب در ۱۰ سال گذشته، تنها کشوری که همواره از ایران حمایت کرد، عمان بود. یک کشور نمی‌تواند در ۳۷ سال رفتار خود را غیرواقعی نشان دهد. بقیه کشورها در این سال‌ها، رفتار خود را متناسب با منافع شان تغییر دادند. عمان تنها کشور منطقه است که مناسبات سیاسی با ثباتی با ایران دارد. کمک‌هایی که ایران به ثبات دولت عمان کرده است، به خوبی در ذهن مردم این کشور مانده است.

شما از ثروت عمان یاد کردید. اما آیا این کشور از زیرساخت‌های توسعه‌یافته در همه حوزه‌های مورد نیاز تجار نیز برخوردار است؟

عمان از نظر بانکی و گمرکی، حمل‌ونقل دریایی و جاده‌ای و در آینده‌ای نزدیک ریلی و همچنین مقررات تردد مرزی، از ظرفیت‌های خیلی خوبی برخوردار است. ایران، عمان، ازبکستان و ترکمنستان در عشق‌آباد توافق‌نامه‌ای را امضا کردند که براساس آن، مسیر ترانزیت شرق به غرب با نقش کلیدی بندرهای صحار و چابهار فعال می‌شود. عمانی‌ها افزون بر توسعه صحار، به سرمایه‌گذاری در چابهار هم علاقه نشان داده‌اند. صحار از نظر زیرساختی، بندر کاملی است و چابهار نیازمند سرمایه‌گذاری است که عمانی‌ها در کنار هندی‌ها، برنامه‌هایی را در این زمینه در دست اجرا دارند. منطقه آزاد صحار نیز یک قطب صنعتی و تجاری مهم است.

شرکت واله برزیل که بزرگ‌ترین شرکت سنگ‌آهن جهان است، در صحار، کارخانه گندله آهن با ظرفیت ۱۰ میلیون تن در سال احداث کرده و در حال بهره‌برداری است. در حالی که کل نیاز کشور عمان به این محصول، ۸/۱ میلیون تن است. این شرکت به وسیله بزرگ‌ترین کشتی باری دنیا با ظرفیت ۴۰۰ هزار تن، سنگ آهن برزیل را به صحار می‌آورد تا به گندله تبدیل کرده و در بازارهای منطقه بفروشد. چرا عمان و چرا صحار را انتخاب کرده؟ به دلیل ثبات این کشور و روابط خوب عمان با همه کشورهای منطقه. تعلق ما برای حضور جدی‌تر در بازار عمان باعث می‌شود دیگران جایگزین شوند. همچنان که هم اکنون تعداد زیادی از کشورهای غربی و آسیایی در مناطق آزاد صحار و دقوم حضور دارند. در بندر دقوم هم سرمایه‌گذاری بسیار خوبی توسط دولت عمان انجام شده و مناطق آزاد دقوم و صحار مکان مناسبی جهت حضور تجار و سرمایه‌گذاران ایرانی است.

حجم سرمایه‌گذاری عمانی‌ها در ایران و ایرانی‌ها در عمان، در حال حاضر چقدر است؟

اتفاق مشترک به حریم خصوصی فعالان اقتصادی احترام می‌گذارد و کار خود را تا مرحله آشنا کردن طرفین دنبال می‌کند. در واقع وقتی دو طرف را با یکدیگر آشنا کردیم، خودمان را کنار می‌کشیم. به همین دلیل آمار دقیقی از سرمایه‌گذاری در اختیار نداریم. با این حال می‌دانم که حجم سرمایه‌گذاری عمانی‌ها در ایران، چند برابر فعالیت ایرانی‌ها در عمان است.

برای اثبات این ادعا، از ۲ پروژه اصلی نام می‌برم. عمانی‌ها احداث یک مرکز خرید بزرگ به مساحت ۲۳۰ هزار متر مربع و با حجم سرمایه‌گذاری ۲۵۰ میلیون دلار را در کرمان شروع کرده‌اند. همچنین یک پایانه صادراتی در منطقه حاصلخیز بین کرمان و هرمزگان در مرحله اجرا است که ۳۷ درصد سهام آن متعلق به عمانی‌ها است که هر دو پروژه آغاز شده و در حال اجرا است. یک پروژه بسیار بزرگ گردشگری هم در بندر گز استان گلستان تعریف شده که به دلیل برخی مسائل مربوط به زمین آن، عملیات اجرایی آن متوقف شده است. چند پروژه بزرگ معدنی، هتل‌سازی، گردشگری و صنعتی نیز در مرحله مذاکره هستند. در مقابل، ایرانی‌ها سرمایه‌گذاری پر حجم در عمان انجام نداده‌اند. فقط یک نیروگاه در بندر دقوم در حال احداث است. ایران خودرو نیز می‌خواهد در همین منطقه یک کارخانه تولید خودرو با مشارکت عمانی‌ها احداث کند؛ یک پروژه صنعتی هم در بندر صحار با مشارکت یک شرکت ایرانی و شرکت‌های عمانی قرار است در آینده نزدیک آغاز شود. در واقع سرمایه‌گذاری عمانی‌ها در ایران، در عمل شروع شده است، ولی ایرانی‌ها هنوز در آغاز راه بررسی و مذاکره هستند.

در سال ۲۰۰۶ حجم تجارت دو کشور بالغ بر ۲۰۰ میلیون دلار بود که الان حدود یک میلیارد دلار است. این رقم زیادی نیست و دولتمردان و اتاق‌های بازرگانی دو کشور ناراضی هستند که چرا به رغم روابط سیاسی خیلی خوب، مبادلات تجاری دو کشور اینقدر کم است.

شرکت‌های عمانی اهل ریسک کردن نیستند و در دوره تحریم، احتیاط‌های خاص خودشان را داشتند. نگران بودند که به لیست سیاه وارد نشوند. با احتیاط و در عین حال، با سلامت مالی با ایران کار می‌کردند. دور زدن تحریم‌ها، فساد و رانت به همراه دارد و عمانی‌ها، این شیوه تجاری را نمی‌پسندند. به همین دلیل حجم تجارت دو کشور نتوانست جهش ناگهانی داشته باشد.

مذاکرات ایران و عمان از چه زمانی جدی شد؟

اتفاق مشترک در بهمن ۱۳۹۲ تاسیس شد و قبل از آن به شکل شورای مشترک بازرگانی کار می‌کردیم.



خط هوایی مستقیم یکی از مهم‌ترین موضوعات بود که هم اکنون پروازهای مستقیم مسقط -تهران به‌صورت روزانه برقرار شده است و پرواز مستقیم مسقط - شیراز نیز برقرار است که این نشانه توسعه سریع روابط تجاری است. شناخت بهتر فعالان اقتصادی دو کشور، نیازمند اعزام و پذیرش هیات‌های تجاری و همچنین برگزاری نمایشگاه‌های اختصاصی است.

در همین زمینه در سال گذشته ۷ هیات تجاری از عمان به ایران که در طول تاریخ روابط دو کشور بی سابقه بوده و سه هیات هم از ایران به عمان سفر داشته‌اند.

این روزها اعزام و پذیرش هیات، با شیوه‌های مختلف و توسط نهادهای متعددی برگزار می‌شود که قطعا کیفیت این کار، مهم‌تر از توسعه کمی و بی برنامه است. به نظر شما چه کنیم تا تبادل هیات‌ها، در نهایت به تبادل کالا و خدمات نیز منجر شود؟

امیدوارم دولت به بخش خصوصی، میدان کار وسیع تری بدهد و وزارتخانه‌ها نیز، فعالیت‌هایی همچون نمایشگاه، سمینار تجاری و اعزام و پذیرش را به اتفاق بسپارند و در این زمینه، مداخله‌ای نداشته باشند. متأسفانه اکنون به برخی کشورها بیش از ظرفیت آنها توجه می‌شود و برخی دیگر رها شده‌اند. تنظیم این قبیل اقدام‌ها نیازمند مطالعه دقیق است و اتاق بازرگانی، بهتر از دولت می‌تواند در این زمینه فعالیت کرده و با مطالعه دقیق در زمان مناسب نسبت به برگزاری نمایشگاه یا اعزام هیات‌ها اقدام کند.

در مذاکرات آذر ماه ۹۳ رئیس اتاق عمان به ایران آمد و نشست مشترک شرکت‌های ایرانی و عمانی برگزار شد. این نشست نتایجی نیز برای تبادل کالا، خط کشتیرانی مستقیم و منظم در بر داشت، چرا که کالاهای ایرانی باید به امارات می‌رفت و سپس با تریلر به عمان می‌رسید. اردیبهشت ۹۴ خط کشتیرانی در مسیر صحار و بندررجایی افتتاح شد که هم اکنون ۲ کشتی کانتینر بر و فله هر ۱۵ روز یکبار در این مسیر در حال حرکت است. اخیراً خط مسافری خصب به قشم نیز با استقبال تجار همراه شده است. از سویی به رغم تمایل دو کشور، به دلیل تحریم‌ها، روابط بانکی دو کشور کاملاً قطع بود که با پیگیری‌ها و مذاکرات انجام شده، روابط بانکی رو به توسعه است. به علاوه ویزا یکی از مشکلات جدی تجار ایرانی برای سفر به عمان بود. به دلیل سوءرفتار برخی شرکت‌های کوچک، ویزا گرفتن سخت شده بود. چون عمانی‌ها اطمینان نمی‌کردند که مدیرعامل یک شرکت ثبت شده، واقعا تاجر است یا نه. اتفاق مشترک مذاکراتی در این زمینه انجام داد و اکنون به اعضای اتاق مشترک، به راحتی ویزای تجاری می‌دهند.

همچنین در سفر آقای یوسف بن علوی وزیر خارجه عمان به ایران، موافقت شد که سفارت عمان در ایران، به فعالان اقتصادی ویزای کثیرالورود بدهند که پروسه اجرایی شدن این موضوع کمی طولانی شده که سفیر عمان در ایران قول داد که این موضوع را در آینده نزدیک اجرایی کنند. خبر خوب دیگر این است که کسانی که قصد فعالیت در منطقه آزاد تجاری صحار را دارند، این بندر مستقیماً برای آنان ویزای کثیرالورود خواهد گرفت.

۱۰ سازه برتر از عجایب مهندسی در دنیای مدرن

بشر در طول دوران حیات خویش به نظر می‌رسد روز به روز شگفتی‌های جدید بیشتری را در دل طبیعت خلق کرده است.

ساخت و سازهای شگفت‌آور، دیگر به بخشی دائمی از طبیعت انسان تبدیل شده است. روند تکنولوژی جدید، عجایب خیره‌کننده‌ای را در روزگار کنونی خلق کرده که پیش ازین در دنیای کهن وجود نداشت. سازه‌های مگایا ساختارهایی با معماری‌های خاص امروزه تقریباً همه جای دنیا به چشم می‌خورند. در واقع به مدد پیشرفت تکنولوژی و بهبود ماشین‌آلات، ساخت آسمان‌خراش‌های مرتفع و بسیاری از زیرساخت‌های پیچیده میسر شده است.

در اینجا ما ۱۰ سازه مهندسی برتر در جهان رو به شما معرفی می‌کنیم که می‌تواند چشم هر بیننده‌ای را به خود خیره کند. عجایب مهندسی مثل پل‌ها، تونل‌ها یا ریل‌های راه آهنی که شهرها را به هم وصل می‌کنند، سفینه‌ای که بشر را به کره ماه می‌فرستد یا یک آسمان‌خراش مقاوم در برابر زمین‌لرزه همه و همه یک عنصر مشترک دارند. همه آنها مسئله‌ای از زندگی بشر را حل و زندگی او را راحت‌تر می‌کنند.

Akashi Kaikyō Bridge پل آکاشی کایکو

این پل همچنین به پل مروراید معروف است که یکی از خیره‌کننده‌ترین نمونه‌های مهندسی سازه‌های مدرن است. این سازه در ژاپن بوده و بزرگ‌ترین پل کابلی دنیاست که هیچ ستونی برای نگهداشتن این پل به کار نرفته است. همچنین این پل به طول ۱۹۹۱ متر طولانی‌ترین پل معلق دنیاست. این سازه در سال ۱۹۹۸ کامل شد. این پل دو شهر کوبه در هونشو را به آیوا در جزیره آواجی با عبور از تنگه شلوغ آکاشی متصل می‌کند. این پل بخشی از بزرگراه هانشو به شیکاگو را در بر میگیرد.



USS George H.W. Bush (CVN-77) ناو جنگی یواس اس اچ دبلیو بوش

ساخت این ناو در سال ۲۰۰۱ در نورث روپ گرومن نیوپورت نیوز آغاز شد و در سال ۲۰۰۹ با هزینه‌ای بالغ بر ۶.۲ میلیارد دلار کامل شد. طول این ناو ۳۳۳ متر معادل ۱۰۹۲ فوت و بیش از ۱۰۰ هزار تن وزن دارد این ناو جنگی یکی از بزرگ‌ترین ناو در دنیاست اگرچه طول آن کمی کوتاه‌تر است اما مجهز به آخرین فن‌آوری ست که قبل از آن استفاده نمی‌شد. حداکثر سرعت آن معادل ۳۰ گره معادل ۱۵.۴۳ متر بر ثانیه با قدرتی معادل دو راکتور اتمی است. این ناو می‌تواند ۲۰ سال بدون سوخت‌گیری مجدد به کار خود ادامه دهد. USS Enterprise.



Millau Viaduct پل راه آهن میلانو

این راه آهن یک پل جاده‌ای است در دهانه دره رودخانه تارن در نزدیکی میلانو در جنوب فرانسه که بر کابل استوار است. این بلندترین پل در جهان است که نوک بلندترین دکل آن ۳۳۰ متر ارتفاع دارد. همچنین این پل دوازدهمین پل مرتفع دنیاست که فاصله بین کف جاده تا زمین ۲۷۰ متر است. این سازه در ۱۴ دسامبر ۲۰۰۴ تکمیل گردید و در سال ۲۰۰۶ جایزه برترین سازه (IABSE) را دریافت کرد.



خط گازسانی شمال اروپا

این سازه یک خط لوله گاز ساحلی است که از وایبورگ روسیه آغاز و تا گریفزوالد آلمان ادامه می‌یابد. این خط لوله طولانی‌ترین خط لوله دریایی در دنیاست. این پروژه شامل دو خط موازی ست که خط لوله اول ماه مه سال ۲۰۱۱ گذاشته و در ۸ نوامبر ۲۰۱۱ افتتاح شد و دومین خط لوله نیز در فصله بین ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۲ گذاشته و در ۱۸ اکتبر ۲۰۱۲ با طول ۲۲۲ کیلومتر افتتاح شد.



الستادیوم بین‌المللی بکن - چین

این استادیوم بزرگترین سازه فلزی جهان بوده و به ورزشگاه آشیانه پرنده شناخته می‌شود. این ساختار شگفت‌آور به نظر می‌رسد بیشتر شبیه به یک کار هنری است تا یک استادیوم ورزشی المپیک. این استادیوم توسط معماران سوئیسی به نام‌های ژاک هرزوغ و پیر دی مروون برای کل مسابقات المپیک و پارالمپیک تابستان سال ۲۰۰۸ طراحی شد.



جزایر نخل Palm Islands

این نیز یکی از بزرگ‌ترین سازه‌های موفق مهندسی مدرن است. این جزایر، بزرگ‌ترین جزایر مصنوعی در دنیاست که در دبی، امارات متحده عربی واقع شده است. در این جزایر ۱۵۰۰ ویلا وجود دارد که تمامی آنها در سواحل مصنوعی واقع شده‌اند. این جزایر شامل نخل جمیرا، نخل جیبلی علی و نخل دیرا می‌باشد.



پانورامیک تلسکوپ Pan-STARRS

Pan-STARRS مخفف پانورامیک تلسکوپ بررسی و سیستم سریع پاسخ است.

این یک طراحی مبتکرانه برای یک مرکز تصویربرداری بوده که در موسسه نجوم دانشگاه هاوایی توسعه داده شده است. به منظور مشاهده تمام آسمان، مهندسين مجموعه نسبتاً کوچکی از آینه‌ها را با یک دوربین بزرگ دیجیتال ترکیب کرده‌اند و در نتیجه یک سیستم مشاهده مقرون به صرفه تولید نموده‌اند.

تلسکوپ PS۱ یک نمونه دیگر از یک تلسکوپ تک آینه‌ای است که در حال حاضر در کوه هالیکالا مشغول به فعالیت است که برنامه پژوهش علمی آن توسط کنسرسیوم علوم PS۱ انجام می‌شود. این کنسرسیوم عبارتست از همکاری بین ده سازمان پژوهشی در چهار کشور مختلف.

هدف کلیدی Pan-STARRS، شناسایی و تشخیص اشیاء نزدیک زمین شامل سیارک‌ها و ستاره‌های دنباله‌دار است که ممکن است خطری برای سیاره ما ایجاد کنند. همچنین برای تحقیقات در مناطق مختلف نجومی دیگر، به ویژه برای کسانی که از ساعت با هم خیلی تفاوت داشته باشند، ایده‌آل است. Pan-STARRS موقعیت دیدن کلیه اشیاء در فضای درونی منظومه شمسی را فراهم آورده و همچنین قادر به دیدن فضای بیرونی منظومه شمسی است و در حال حاضر ما می‌توانیم خواص کهکشان را بهتر از همیشه مشاهده کنیم.



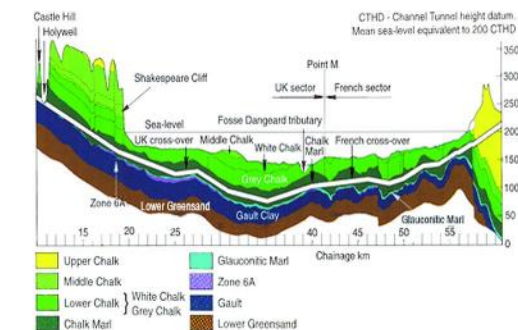
آسانسور بی لانه Bailing Elevator

بلندترین و سنگین‌ترین آسانسور در فضای باز در دنیاست. آسانسور بایلانگ یک آسانسور شیشه‌ای است که مجاور یک صخره بزرگ در منطقه ولینگ یانگ چین ساخته شده که ۳۳۰ متر ارتفاع دارد. نام دیگر این سازه "آسانسور صد ازدها" است با چشم‌انداز عالی که در عرض دو دقیقه از پایین‌ترین نقطه به بالاترین نقطه خود رسیده و می‌تواند ۵۰ نفر را یکجا حمل کرده و کلاً در یک روز ۱۸۰۰۰ نفر را جایجا می‌کند. ساخت این آسانسور در اکتبر ۱۹۹۹ آغاز و در ۲۰۰۲ برای استفاده عموم به بهره‌برداری رسید.

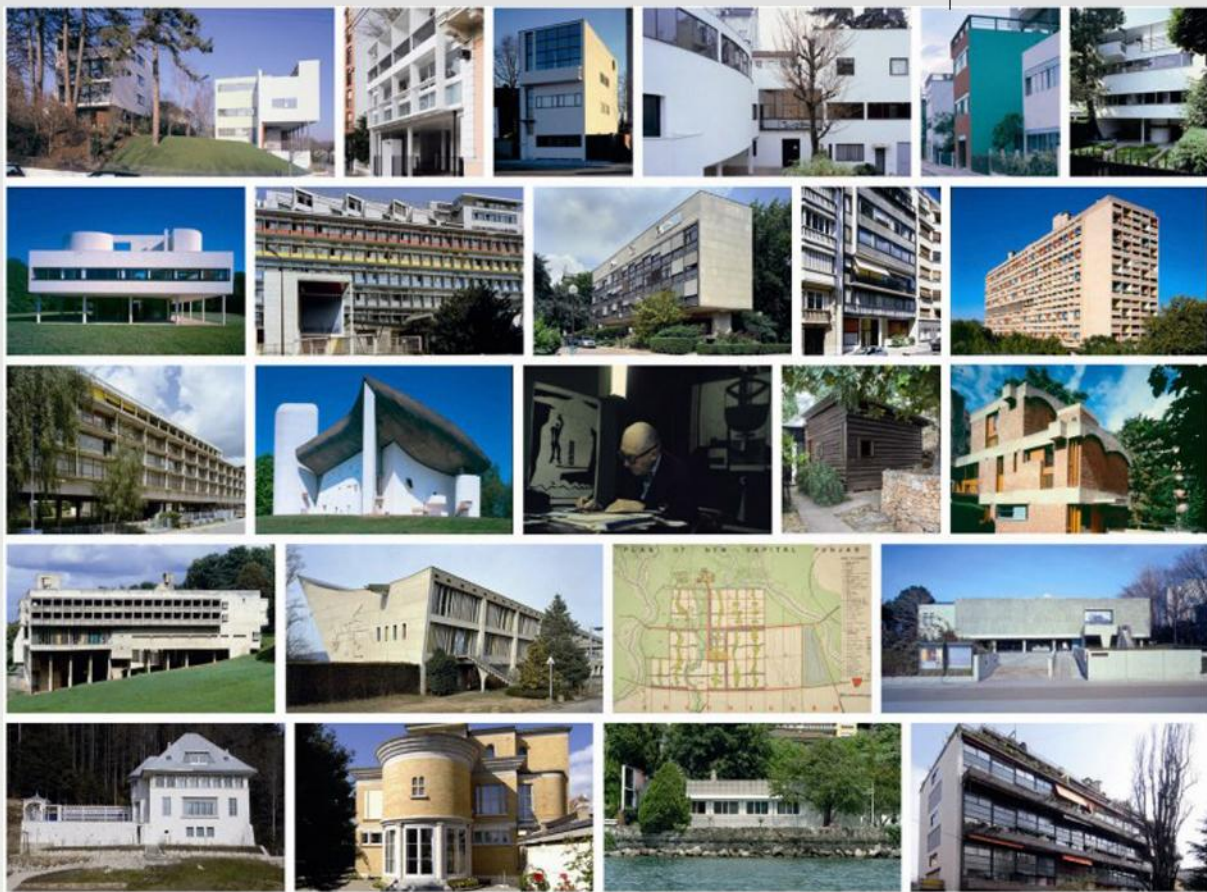


تونل اروپا Eurotunnel

این هم یک نمونه جالبی از مهندسی مدرن است. این تونل از انگلیس شروع شده و در فرانسه به پایان می‌رسد. موضوع جالب این است که بخش زیادی از این تونل در آب است. طول این تونل حدود ۵۰ کیلومتر است که ۳۷ کیلومتر آن در دریا است.



شناخت معماران و شهرسازان
اساطیری جهان



kenneth Frampton **Le Corbusier**

گاه اتفاق افتاد که تنگی جا سبب شود نقشه های اجرایی کارها در جایی دیگر رسم شوند. این آرشیوتکت و معمار برجسته جهان در قرن بیستم پس از ۶۸ سال زندگی روز ۲۷ اوت ۱۹۶۵ میلادی هنگام استحمام طی در پلاژ "رک برون" فرانسه غرق شد...

سبک معماری لوکوربوزیه

سبک معماری لوکوربوزیه، معماری مدرن متعالی است. ولی بهتر است قبلاً توضیحاتی در رابطه با سبک کلی معماری مدرن داده شود. معماری مدرن که سبکی غالب و جهانگیر در قرن بیستم میلادی بوده، ریشه در تحولاتی دارد که خاستگاه آن شهر فلورانس در شمال ایتالیا، در حدود چهار صد سال پیش از ظهور معماری مدرن بوده است.

ولی باید توجه داشت که معماری مدرن بصورت یک مکتب معماری با مبانی نظری مدون و ساختمانهای ساخته شده بر اساس اندیشه مدرن از اواخر قرن ۱۹ میلادی شکل گرفت. خاستگاه این معماری در شهر شیگاگو، و در اروپا شهرهای پاریس، برلین و وین بود. و همچنین قابل ذکر است که معماری مدرن، نقطه عطفی در تاریخ معماری غرب و یا به عبارت دیگر، در تاریخ معماری جهان بود. زیرا برای اولین بار، نگرش از سنت و تاریخ و گذشته، بعنوان منبع الهام معماری تغییر جهت داد و آینده و پیشرفت، بعنوان موضوع و هدف اصلی معماری مطرح شد.

معماران و نظریه پردازان مدرن سعی کردند، معماری را با علم، تکنولوژی و جهان در حال تحول همگون سازند. به هر حال اگر بخواهیم اعضای خانواده معماری مدرن را نام ببریم شامل سه دوره اصلی، معماری مدرن اولیه، معماری مدرن متعالی و معماری مدرن متأخر، خواهد بود که هر کدام از آنها نیز دارای زیر مجموعه هایی هستند. ولی همانطوری که قبلاً اشاره شد، سبک معماری لوکوربوزیه، معماری مدرن متعالی بود که به اختصار به شرح این نوع سبک میپردازیم.

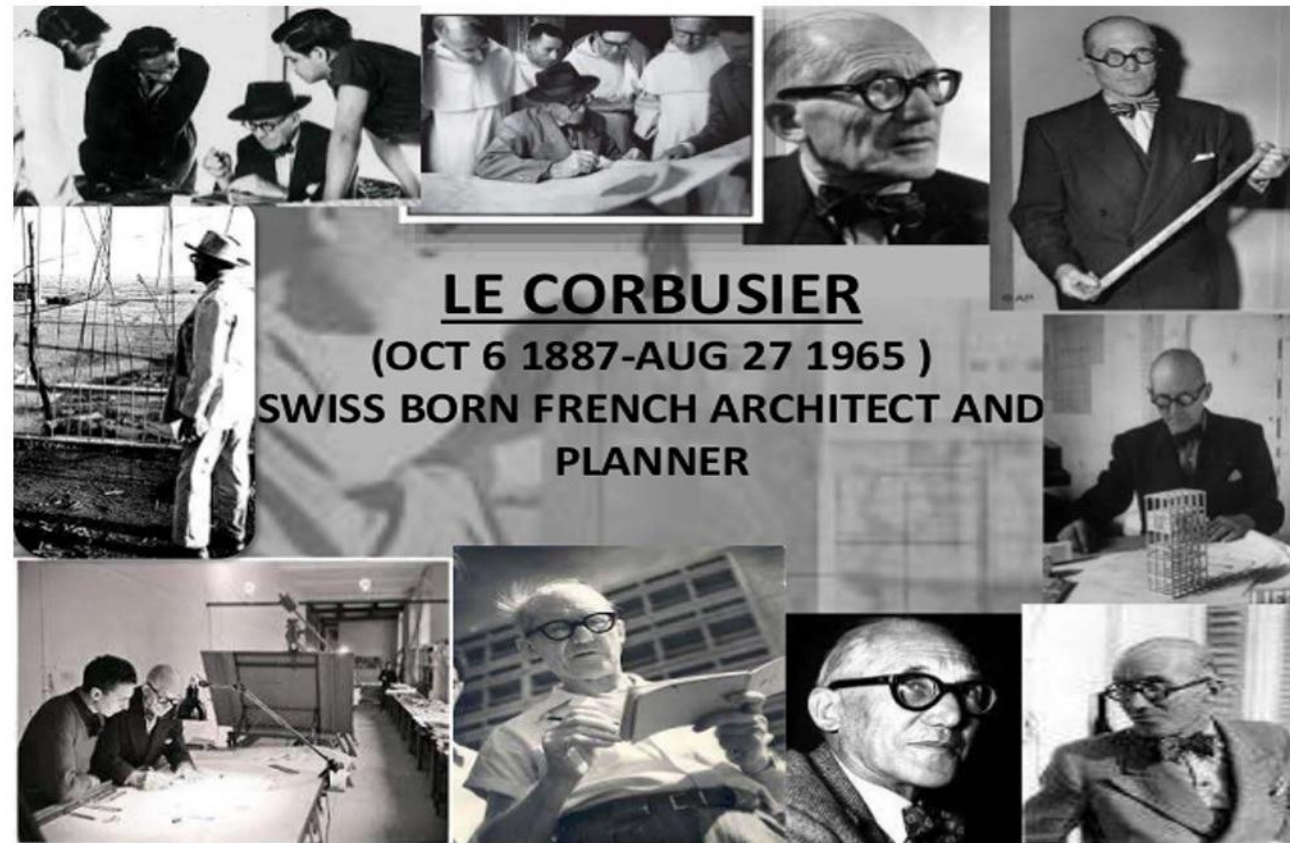


شهر برازیلیا پایتخت برزیل

لوکوربوزیه در طرح های خود بسیار تحت تأثیر فضای کلی شهری و سیستم شهرنشینی منطقه به منطقه بود که به کارش جذابیت بالایی می بخشید. او همچنین عضو انجمن بین المللی معماران مدرن شد. او یکی از اولین کسانی بود که در زمان خود تأثیر ماشین را، انباشتگی انسان ها بیان کرد! او این مطلب را چنین توضیح می داد که در آینده، شهرها حاوی آپارتمانها و ساختمان های بزرگی خواهند شد که هر کدام به طور مجزا، گویی در کنار بقیه پارک شده اند. تئوری ها و طرح های لوکوربوزیه خصوصاً توسط صنف ساختمان سازان کاملاً مورد قبول قرار می گرفت، چنان که لوکوربوزیه می گفت: به طور قانونی تمام ساختمان ها باید سفید باشند.

و دیگر معماران از این گفته پیروی می کردند و از هر گونه تزئینی به شدت انتقاد می کردند. لوکوربوزیه از ترکیب های بزرگ منظم در شهرها همواره با عبارات های خسته کننده و ناهماهنگ با افراد پیاده در شهر، یاد می کرد. پلان شهری برزیل نیز بر همین ایده های او بنا شده بود. آخرین آثار لوکوربوزیه بیان کننده ی یک برداشت پیچیده از فشارهای مدرنیته در زمان خود بودند ولی در عین حال طراحی های معماری شهری او دارای حالت استهزا و انتقادگرایانه هستند.

لوکوربوزیه هنوز خیلی جوان بود که به نشر افکار انقلابی خود در باره لزوم تحول در سبک معماری پرداخت و بعد از آن که افکار خود را با ایجاد بناهایی در گوشه و کنار جهان به مرحله عمل درآورد، شهرت بین المللی یافت. و در اکثر ممالک بزرگ و کوچک جهان بناهایی از او به یادگار مانده است. نقش لوکوربوزیه در معماری نو مانند نقش پیکاسو در نقاشی نو بود. او مانند پیکاسو زندگی درویشانه بسیار ساده ای داشت و تا آخر عمر در همان آتلیه محقر خود که در جوانی تاسیس کرده بود، کار کرد. این آتلیه، اتاق کوچکی بیش نبود و شمار همکاران لوکوربوزیه هرگز از چهار یا پنج نفر بیشتر نشد.



LE CORBUSIER
(OCT 6 1887-AUG 27 1965)
SWISS BORN FRENCH ARCHITECT AND
PLANNER

شارل ادوارد ژانره معروف به لوکوربوزیه

پدر معماری و یکی از پیشگامان معماری مدرن، (مدرن متعالی)، آرشیوتکت، مهندس و معمار معروف سوئیسی فرانسوی، قرن بیستم، در ۴ می سال ۱۸۹۷ قدم به عرصه وجود نهاد. او در دفتر دو تن از معروف ترین معماران آن دوره در اروپا، یعنی آگوست پره و پیتر بهرنز به مدت چند سال کار کرد و سپس به بالکان، آسیای صغیر، یونان و رم سفر نمود. لوکوربوزیه (۲۷ اگوست ۱۹۶۵ - ۶ اکتبر ۱۸۸۷)، اسم مستعار چارلز ادوارد ژان نرت-گریس (Charles Eduard Jeanneret-Gris) است.

او یک معمار معروف بود که با سبکی که امروزه سبک بین المللی نامیده می شود به همراهی لودویگ میس واندر روهه، والتر گروپوس و تنو وان داربورگ کار می کرد. او همچنین در طراحی مبلمان دستی داشت.

لوکوربوزیه در لشفوند (La Chaux-de-Fonds)، شهر کوچکی در شمال غربی سوئیس، در نزدیکی مرز فرانسه متولد شد. لوکوربوزیه علاقه ی زیادی به هنرهای بصری داشت و نزد شخصی به نام چارلز لپلاتیه، که معلم یک مدرسه ی هنرهای زیبای محلی بود و خود در بوداپست و پاریس درس خوانده بود، به آموختن مبانی هنر پرداخت.

اولین خانه هایی که او طراحی کرد در لشفوند و متعلق به خود وی بودند، مانند ویلا فالنت (Villa Fallet) و ویلا شوآب (Villa Schwob) و ویلا ژان نرت (این خانه ی آخر را برای پدر و مادرش ساخته بود).

این خانه ها یادآور سبک معماری رایج، منطبق بر طبیعت کوه های بومی در آن منطقه، یعنی رشته کوه های آلپ بودند. لوکوربوزیه دائماً برای فرار از محدودیت های حاکم در شهرش، به دورتا دور اروپا سفر می کرد.

در حدود سال ۱۹۰۷ به پاریس رفت. در آنجا در دفتر یک فرانسوی پیشگام تولید بتن تقویت شده، به نام آگوست پرت (August Perret) کار پیدا کرد. بین اکتبر ۱۹۱۰ و مارس ۱۹۱۱ برای پیتر بیرنس - معمار و طراح معروف آن زمان - در نزدیکی برلین کار کرد و در آنجا با لودویگ میس واندر روهه ی جوان ملاقات کرد. در آن موقع می توانست آلمانی را بسیار روان و سلیس صحبت کند. هر دوی این تجربه ها تأثیرات زیادی بر زندگی شغلی او در آینده گذاشتند.

لوکوربوزیه، در اواخر سال ۱۹۱۱ به کشورهای بالکان رفت و از یونان و ترکیه نیز دیدن کرد. دفترچه ای از اسکیس های او در این مسافرت، حاوی طرح هایی از معبد پارتنون، به خوبی اثبات کننده ی تأثیرات ارائه شده در کار بعدی او به نام ورس اون آرکیتکچر (Vers Une Architecture) در سال ۱۹۲۳ بود. او در سال ۱۹۱۶ و در سن ۲۹ سالگی برای همیشه به پاریس نقل مکان کرد و در سال ۱۹۲۰، لقب لوکوربوزیه را که اسم پدر بزرگ مادری اش بود به عنوان اسم مستعار خود انتخاب کرد.



معماری مدرن متعالی و یا به عبارتی اوج معماری مدرن در بین دو جنگ جهانی اول و دوم، یعنی عمدتاً در دهه های ۲۰ و ۳۰ میلادی در اروپا و آمریکا مطرح بود. در دوره معماری مدرن اولیه، کماکان سبک های تاریخ گرایي، همچون نئوکلاسیک، رمانتیک و بالاخص التفاتی، بعنوان سبک های مهم و رایج در غرب، حائز اهمیت بودند. مانند مکتب شیگاگو، که بعد از یک دوره نسبتاً کوتاه بیست ساله، در مقابل سبکهای تاریخ گرایي نتوانست دوام بیاورد. نهضت هنر نو نیز در اروپا بلا رقیب نبود و بسیاری از ساختمانهای مهم، به سبک های مختلف تاریخی در اروپا، همچنان احداث میشد. ولی با پایان جنگ جهانی اول و نیاز شدید به ترمیم خرابی های جنگ و تولید انبوه ساختمان، گرایش به سمت معماری مدرن افزایش یافت. لذا استفاده از تکنولوژی روز، مصالح مدرن، پیش ساختگی، عملکرد گرایي و دوری از سبکهای پر زرق و برق تاریخی، مورد توجه قرار گرفت. در این دوره معماری مدرن بعنوان تنها سبک مهم در غرب مطرح شد و دامنه نفوذ آن بصورت یک سبک جهانی، در اقصا نقاط گیتی گسترش یافت. یکی از موضوعات کلیدی و بسیار مهم در دوره مدرن متعالی، مسئله صنعت، تولیدات صنعتی و تکنولوژی بود. تمامی معماران صاحب نام، در این دوره به نوعی با مسئله تکنولوژی درگیر بودند. و معماران دیگری مانند والتر گروپیوس و میس ونده رو، که همفکر با لوکوربوزیه بودند، سعی در قطع کردن وابستگی های معماری مدرن، به گذشته و تاریخ گرایي داشتند. و بجای آن خواهان جایگزینی تکنولوژی و عملکرد، بعنوان منبع الهام معماری شدند. و گروهی دیگر نیز مانند فرانک لویس راییت و آلوار آلتو خواهان استفاده از امکانات مدرن، برای رسیدن به یک معماری همگون با طبیعت بودند. و اما در رابطه با کارهای این معمار بزرگ، با توجه به اینکه در اواخر قرن نوزدهم که مصادف بود با تحولات سریع تکنولوژی، مخصوصاً بتن که میتوانست نقش بسیار مهمی در صنعت ساختمان سازی، که هنوز در چارچوب فنون گذشته باقی مانده بود، باشد.

لوکوربوزیه توانست در طی فعالیت حرفه ای خود، استفاده از شاخص ترین مصالح ساختمانی مدرن، یعنی بتن را به نهایت زیبایی رساند و کارهای وی مورد تقلید جهانی قرار گرفت. لوکوربوزیه استفاده از تیر آهن و بتن و پیش ساختگی را، مسیر آینده معماری تلقی مینماید.

وی عنوان میکند که برای پرهیز از انقلاب اجتماعی، باید با استفاده از تکنولوژی جدید، بصورت گسترده، برای اقشار مختلف جامعه خانه سازی کرد. وی سعی کرد توجه معماران و شهرسازان را از گذشته به سمت آینده معطوف کند. او ضمن تحسین آسمانخراشهای شیگاگو و نیویورک، الگو قرار دادن آنها را برای سایر نقاط جهان معرفی کند. و معتقد است که تنها راه حل شهرهای آینده، بلند مرتبه سازی و پیش ساختگی است.

الگوی شهر طراحی شده لوکوربوزیه

لوکوربوزیه شهرهای آینده را شهرهایی تجسم نمود که از آسمانخراشهای عظیم و مرتفع تشکیل شده است. در هر یک از این آسمانخراشهای چند عملکردی، حدود صد هزار نفر کار و زندگی خواهند کرد. در این ساختمانها، آپارتمانهای مسکونی، ادارات، فروشگاه ها، مدارس، مراکز تجمع و کلیه احتیاجات یک محله بسیار بزرگ فراهم است. ساکنان این مجتمع ها، از دود و سر و صدای ترافیک اتومبیل ها به دور هستند و بجای آن از آفتاب و دید و منظر زیبا استفاده میکنند. بر اساس این نظریه، دو شهر مهم در دهه پنجاه میلادی، طراحی و اجرا شد. یکی شهر چندبگیر در هند بود که توسط خود لوکوربوزیه طراحی شد. البته به درخواست جواهر لعل نهرو، نخست وزیر وقت هند، که از او خواسته بود شهری جدید با نگرش به سمت توسعه و آینده در پنجاب هند طراحی کند. برای طرح این شهر که چندبگیر نام گرفت، لوکوربوزیه از جدیدترین ضوابط شهر سازی و معماری مدرن که عمدتاً خود او مسئول تبیین آنها بود، استفاده کرد. یک مرکز اداری وسیع برای استقرار ساختمانهای ایالتی و تعدادی محلات مسکونی در اطراف آن. بعلاوه خیابانهای عریض، پارک های وسیع و مغازه های بزرگ برای این شهر در نظر گرفته شد. لوکوربوزیه خود چند ساختمان مهم ایالتی، از جمله ساختمانهای پارلمان و ساختمان دادگاه عالی را با بتن نمایان طراحی کرد. این شهر از سال ۱۹۵۲ آغاز شد. دومین شهری که توسط عقاید لوکوربوزیه طراحی شد، شهر برازیلیا، پایتخت برزیل بود که توسط لوچیو کوستا و اسکار نیمایر در سال ۱۹۵۷ طراحی شد. نمایر خود با لوکوربوزیه، در طراحی ساختمان وزارت آموزش و پرورش برزیل در سال ۱۹۳۶ همکاری کرده بود.



همچنین ساختمان طراحی شده توسط نورمن فاستر، معمار سبک های-تک، بنام برج هزاره توکیو ۱۹۸۹ در ساحل شهر توکیو را میتوان نمونه کاملی از برج های چند منظوره نظریه لوکوربوزیه تلقی کرد. لوکوربوزیه در سال ۱۹۲۶ آنچه را که به اعتقاد او "پنج اصل معماری مدرن" بشمار میرفتند بیان کرد. تعبیرات او، همانطوری که قبلاً اشاره شد، تا حد زیادی منتج از ظهور بتن مسلح در ساختمان بود. که در اواخر قرن نوزدهم آغاز شد. این نوع ساختمان و بخصوص کاربرد ستونهای بتنی برای نگهداری قطعات سقف و کف، امکانات جدیدی را برای تعریف فضا های یک بنا بوجود آورد.

قطعات بتنی توانستند در روی پایه های بتنی خود کنسول شوند و به نمای آزاد بنا امکان دهند که از لایه های سبک متشکل از دیوارهای جدا کننده و پنجره ها تشکیل شوند. و از اینجا بود که دیگر شکل بسته شدن و طرح فضا های داخلی توسط دیوارهای سنگین، باعث نمی شد که فضا ها محدود شوند. و باعث شد که پلان آزاد در داخل بنا امکان پذیر گردد و فضا ها توانستند توسط تیغه های غیر باربر از همدیگر تفکیک گردند و طرح بتواند با نیازهای جامعه مطابقت کند.

این پنج اصل با توجه به توضیحات داده شده عبارتند از: ستونها ساختمانها را از روی زمین بلند میکنند، بام مسطح و باغ روی بام. پلان آزاد، پنجره های طویل و سرتاسری، نمای آزاد - کف ها و دیوارها بصورت کنسول لوکوربوزیه عقاید مطرح شده خود در مورد معماری مدرن را، در طرح ویلا ساووا، در پو آسی در شمال پاریس به نمایش گذارد. وی تکنولوژی بعنوان منبع الهام معماری مدرن و پنج اصل ساختمان مدرن را بصورتی هنرمندانه و شاعرانه و با توجه به عقیده قبلی خود که "خانه بعنوان ماشینی برای زندگی میباشد" را در این ماشین زیستی پیاده کرد. عملکرد این ساختمان، که همچون ماشینی بی آرایش، در وسط و مسلط بر محیط اطراف قرار گرفته، فراهم نمودن شرایط آسایش برای انسان است.

اصول لوکوربوزیه

در زمینه معماری لوکوربوزیه خانه را به عنوان ماشینی برای زندگی عنوان کرد، همانگونه که اتومبیل ماشینی برای حرکت است. وی پنج اصل را در ساختمان های مدرن معرفی کرد که عبارتند از:

۱- ستون ها ساختمانها را از روی زمین بلند می کنند.

۲- بام مسطح و باغ روی بام

۳- پلان آزاد

۴- پنجره های طویل و سرتاسری

۵- نمای آزاد، کفها و دیوارها به صورت کنسول

آثار مهم

ویلا شواب

ویلا استین دومونزی

ویلا ی ژانسه

۱۹۲۸ - ویلا ساوا، فرانسه

۱۹۳۱ - کاخ شوروی، روسیه

۱۹۳۸ - آسمانخراش کارتسین، ایالات متحده

۱۹۴۸ - خانه کراتکت، آرژانتین

۱۹۵۲ - ساختمان سازمان ملل، ایالات متحده

۱۹۵۴ - عبادتگاه رونشام، فرانسه

۱۹۵۶ - موزه احمدآباد، هندوستان

۱۹۵۶ - مجموعه ورزشی صدام حسین، عراق

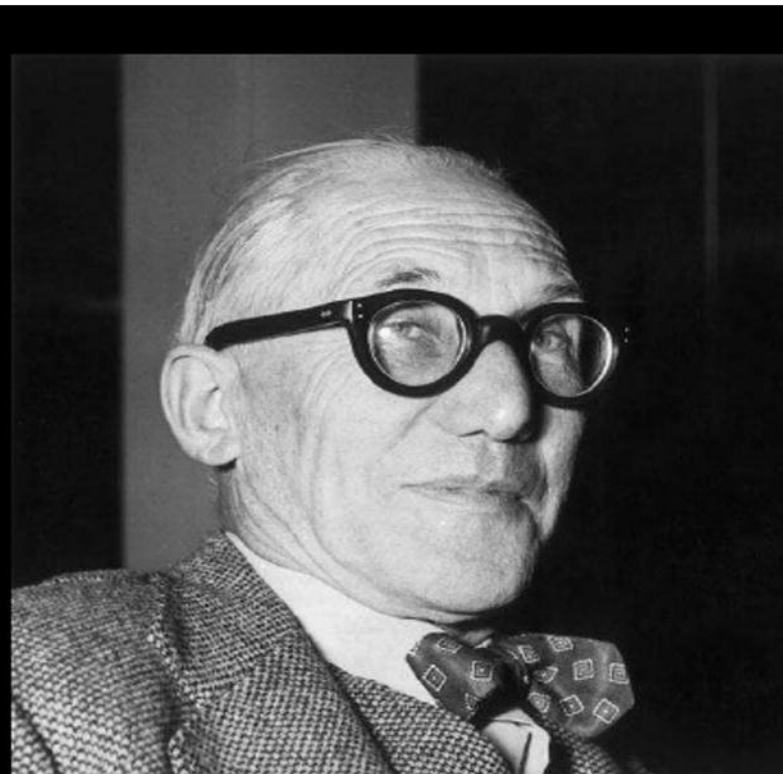
۱۹۵۷ - موزه ملی هنر غرب، ژاپن

۱۹۶۰ - دیر سنت ماری، فرانسه

۱۹۵۸ - نمایشگاه فیلیپس بلژیک

۱۹۶۱ - مرکز هنرهای بصری کارینتر دانشگاه هاروارد، ایالات متحده

۱۹۶۹ - کلیسای سنت پیر فرمینی، فرانسه



Funcionalismo en Francia

Le Corbusier

Urban apartheid

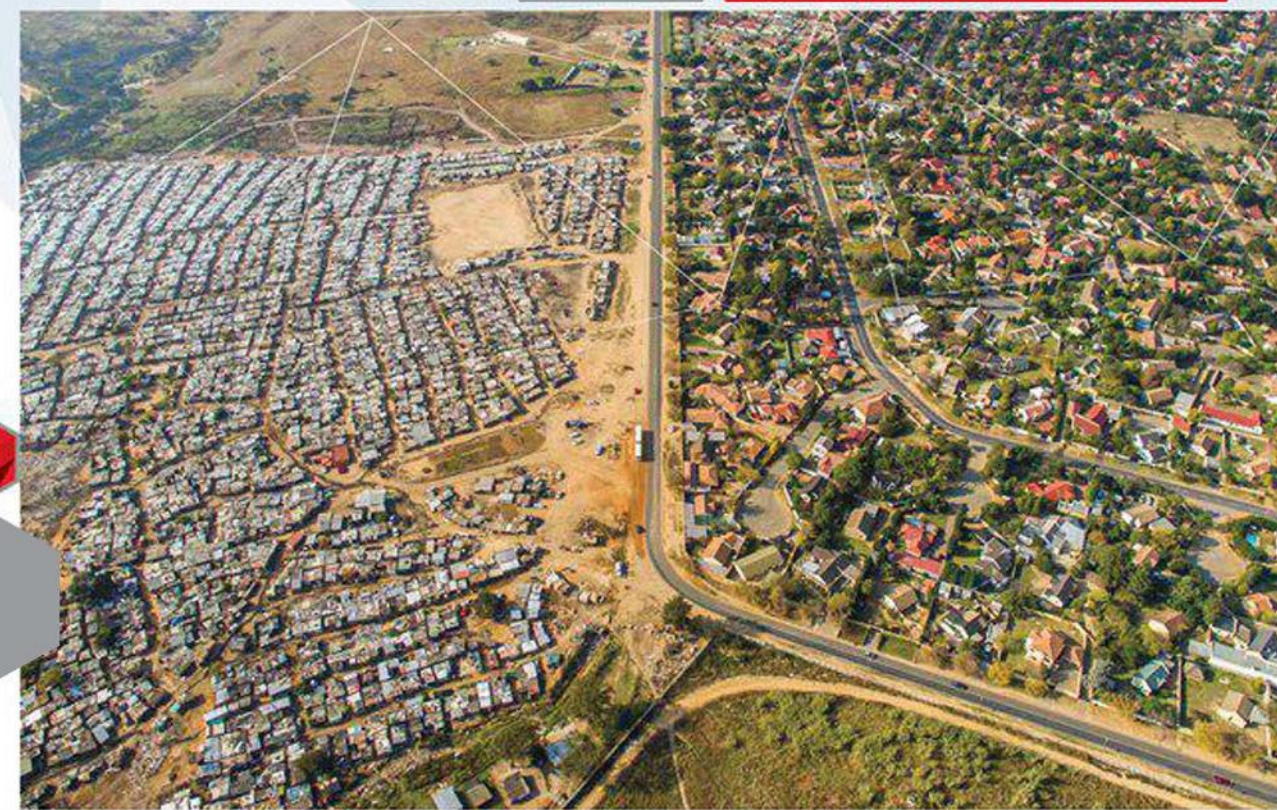
جانی میلر عکاس آمریکایی بعد از آنکه برای استفاده از یک بورس تحصیلی به کیپ تاون پایتخت آفریقای جنوبی رفت، با تاریخ آپارتاید و نژادپرستی در این کشور بیشتر آشنا شد و تصمیم گرفت تا از پیشینه‌ی عکاسی خود استفاده کند تا میراث این آپارتاید را که هنوز بعد از بیست سال در شهرها و خیابان‌های شهرها و حاشیه‌ی آن‌ها در آفریقای جنوبی مشاهده می‌شود را به نمایش بگذارد.

وی برای این کار از تکنیک عکس‌برداری هوایی با استفاده از پهباد روی آورد. وی پروژه‌ی خود را صحنه‌های نابرابر نامیده است. با نگاهی به عکس‌های این مجموعه بهتر متوجه می‌شویم که تجربه‌ی شهری، بسته به اینکه در کدام طرف این خطوط رنگی قرار دارید، به شدت متفاوت خواهد بود.

جدایی‌گزینی اجتماعی و نژادی و اقتصادی و محرومیت، چهره‌ی اکثر شهرهای دوران معاصر است. این موضوع در میان کتاب‌ها، مقالات و سخنرانی‌های بسیاری یافت می‌شود اما با عکس‌های میلر ما درست به وسط ماجرا پرتاب می‌شویم. راهی که وی برای نمایش این نابرابری‌ها انتخاب کرده کاملاً با هدفش تناسب دارد. نمایش تضاد از نمایی بالا که بهتر از هر نمایی دیگر ظهور فضایی مفاهیم اجتماعی را نشان می‌دهد.

کیپ‌تاون شهری واقعاً مثال‌زدنی برای این‌گونه جدایی‌گزینی‌ها و تبعیض‌هاست. سابقه‌ی تاریخی رژیم آپارتاید که سال‌ها بر این کشور حاکم بوده و داغ تبعیض نژادی را در زشت‌ترین شکلش بر چهره‌ی این کشور ثبت کرده، حالا با تبعیض‌های اقتصادی هم همراه شده است. در کیپ‌تاون و بسیاری از شهرهای آفریقای جنوبی، در کنار محلات مرفه نشینی که از انواع مظاهر رفاه بهره می‌برند، محلاتی وجود دارند که ساکنین بومی آن از بیکاری، فقر و جرم و جنایت رنج می‌برند.

میلر معتقد است که چنین پروژه‌ای را باید در آمریکا یعنی سرزمین مادری‌اش هم انجام دهد. او می‌گوید این تضاد برای کسانی که عمری در آن زیسته‌اند دیگر قابل‌دیدن نیست و باید به‌وسیله چنین عکس‌هایی، موضوع تضاد و تبعیض در فضاهای شهری را به موضوع مورد حساسیت جامعه تبدیل کرد. وی امیدوار است با پروژه‌ی عکس‌های هوایی‌اش باب گفتگو درباره این موضوع به نحوی گشوده شود که همه‌ی طرف‌های درگیر بتوانند به در مورد راه‌حل‌ها به نتیجه برسند.



تصاویری هوایی جانی میلر، عکاس آمریکایی از شهرهای آفریقای جنوبی سال‌ها پس از سقوط آپارتاید

آپارتاید شهری

جدایی‌گزینی اجتماعی و نژادی و اقتصادی و محرومیت، چهره‌ی اکثر شهرهای دوران معاصر است. این موضوع در میان کتاب‌ها، مقالات و سخنرانی‌های بسیاری یافت می‌شود اما با عکس‌های میلر ما درست به وسط ماجرا پرتاب می‌شویم. راهی که وی برای نمایش این نابرابری‌ها انتخاب کرده کاملاً با هدفش تناسب دارد. نمایش تضاد از نمایی بالا که بهتر از هر نمایی دیگر ظهور فضایی مفاهیم اجتماعی را نشان می‌دهد.



خبرنامه داخلی
شرکت راهسازی و ساختمانی ۱۱۵
شماره چهارم : تابستان ۱۳۹۵