

بخش دل



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. هدف از این پروژه ارزیابی طراحی و عملکرد یادگیرهای شهر بندر کنگ در طی روزهای سال با توجه به شرایط اقلیمی حاکم بر شهر میباشد، بدین منظور از داده های اقلیمی ایستگاه سینوپتیک بندر کنگان جم طی دوره آماری ۱۳۹۱ تا ۲۰۱۱ و متناسب با این داده ها از روش اولگی استفاده شده است. از سوی دیگر با مراجعه حضوری به بندر مذکور برداشت های میدانی صورت گرفته است. نتایج این پژوهش نشان داد که بر اساس روش اولگی در ماههای آگوست و اکتبر و سپتامبر که شرایط آب و هوایی فوق مرطوب است. استفاده از وسایل چترخانه ده هوا به حداکثر می رسد. در ماه های ژانویه و آوریل شرایط مطلوب است و از لباس های سبک و راحت به دلیل اینکه در دوره آسایش کامل هستند، استفاده می شود. در ماههای می و نوامبر شرایط نسبتاً مطلوب است و برای ایجاد آسایش نیازمند بادشوها و پنجره ها هستند. در ماه های ژوئن، فوریه، دسامبر که دوره سرد بندر است نیازمند وسایل گرم ازا نیستند و حداکثر با پوشش مناسب در حد آسایش می رسند.

وچنان رسالت معماری و به تبع آن معماران عرصه جدید، بالا بردن سطح کیفی (زیست) بشر در فضاهای مصنوع به جای تنها نفس کشیدن در آن است. خواه این زیستن در فضاهای شهری باشد، یا در فضاهای عمومی و یا در خانه هر خانواده، خانه از نشانه های مهم هویت فردی و اجتماعی افراد یک جامعه باقی است که در آن زندگی می برند. شکل و نحوه این بافت ها شامل الگوهای رفتاری و سنت سکونت در هر شهر و محله است. بدین صورت با دستیابی به مجموعه الگوهای رفتاری کاربردی در یک بافت، معاصر سازی و تفسیری آن به توسعه آتی محله، بافته و شهر می توان امیدوار بود که جریان زندگی با کیفیت در این میراث گرانبها تداوم یابد[۱۱] آب و هوای یکی از عوامل مهم و اثر گذار بر جنبه های مختلف زندگی انسان، به ویژه سلامت و آسایش انسان است، بحرینی می مکون (۱۳۸۰)، با بررسی عوامل موثر در به کارگیری فکر در عمل گفته اند که تغییراتی که به بشر در محیط و بستر طبیعی خود پدید آورده است به چنان مراحل بحرانی از تاریخ خود رسیده است که ادامه حیات سالم در کره زمین را مستلزم تجدید نظر در فرضیاتی قرار می دهد که مدل های رایج برنامه ریزی و توسعه پایدار بر پایه آن ها قرار گرفته اند. سید محمد علی امام (۱۳۸۱). با مطالعاتی که در شهر دزفول انجام داد به این نتیجه رسید معماران بومی در هر گوشه از دنیا برای پیدا کردن راه حل هایی برای یک زندگی بهتر برای انسان در تلاش بودند. اگر چه هماهنگی با نامالایمات طبیعی کار ساده ای نیست، اما آنها از هر فرصتی برای تحقق آرزوی خود استفاده می کردند، ایروانی و کسمانی (۱۳۸۷) ضمن ارزیابی معماری بومی خاندان مسکونی در بیشترین مناطق جهان نوعی معماری اقلیمی را مورد مطالعه قرار دادند که معماری بومی به شمار رفته و مدیریت انرژی در آنها مورد توجه بوده است. به طور کلی می توان گفت عوامل مختلفی از قبیل اقتصادی اقلیمی و اجتماعی در شکل گیری معماری مناطق مختلف جهان موثر می باشد. در این مقاله اقلیمی بودن معماری تعدادی از مساجد اصفهان با سنجنش آسایش اقلیمی فضاهای داخلی آنها در یک بازه زمانی مشخص و مشخص آزمون گردیده شد. بررسی تجربی و میدانی عوامل اقلیمی شاشر غیر علمی بودند الگوهای معماری بومی در مساجد اصفهان بوده و در فرضیه که عوامل غیر اقلیمی در تعیین الگوهای معماری مساجد موثر تر بوده است به اثبات تجربی می رسد. وحید احمدی و همکاران (۱۳۸۸) به منظور ارزیابی مساکن و ساختمان هایی که در گذشته ساخته می شد، به علت رعایت اصول و معماری های آب و هوایی در برابر عوامل نامساعد جوی را حوا می شدند. تطابق معماری با اقلیم بطور طبیعی انسان را از شرایط آب و هوای سرد و گرم حفظ می کرد. مسکن امروزی بر گرفته از الگوهای غربی و بدون رعایت مسائل منطقه ای و اقلیمی طراحی می شوند که نتیجه آن تبدیل خانه ها به خوابگاه و نداشتن آسایش و احساس بی هویتی است، هدف تحقیق وحید احمدی و همکاران، انطباق ساخت و سازه های جدید با معماری بومی است. لذا در تحقیقات نشان تاثیر اقلیم بر معماری بومی و استفاده از آن در معماری جدید در راستای پیشنهاد راهکارهای جدید برای استفاده از اقلیم در معماری مورد بررسی قرار دادند و مجوبه پورا احمدی (۱۳۸۸) در جهت ایجاد محیط پایدار و مناسب زندگی انسان، معماری کویری ایران، به اصول و روشهای دست یافته است که نه تنها تخریب و ضایعه ای را بر محیط تحمیل نمی کند؛ بلکه فراتر از آن به عنوان عامل کمال بخشیدن به ماده نیز ایفای نقش می نماید. بررسی ویژگی های طراحی کالبدی معماری کویر و روش و معماری مصالح و روشهای اجرایی نشان می دهد که در طراحی طراحی معماری، علاوه بر استفاده از پتانسیل های محیطی از آلودگی و تخریب محیط زیست جلوگیری به عمل آورده می هلیان و همکاران (۱۳۹۲) به منظور ارزیابی معماری همکاران (۱۳۸۸) به منظور ارزیابی معماری همساز با اقلیم شهر فیض آباد به عنوان الگوی شهر های گرم و خشک به این نتایج دست یافتند که آسایش اقلیمی این شهر کوتاه و محدود و دوره ای ۳۹ روز است که عمدتاً در طی فروردین و مهر ماه به وقوع می پیوندد. تصاد شرایط حرارتی در طی سال کاملاً آشکار می باشد، به گونه ای که ۱۳۵ روز از سال در شرایط حساسیت گرمایی گرم و داغ و ۷۴ روز از سال در شرایط سرد و بسیار سرد قرار دارد. گرچی مهلبانی و همکاران (۱۳۹۲) به منظور ارزیابی معماری همساز با اقلیم در خانه های کاشان، از داده های اقلیمی ایستگاه سینوپتیک شهر کاشان در یک دوره ۲۰ ساله استفاده شده است. شرایط بیو کلمایی ساختمانی شهر کاشان در ماه های ژانویه، فوریه و دسامبر خارج از محدوده قرار دارد و در این شرایط برای ایجاد شرایط آسایش حرارتی در داخل ساختمانها نیاز به استفاده از وسایل گرم ازا می باشد. در ماه جولای با توجه به بالا بودن دمای هوا و نبودن رطوبت در هوا، برای ایجاد به شرایط بیو کلمیای داخل بناها در محدوده رطوبت در حال حاضر ۸۸ درصد است که این توسعه ناگهان باید رعایت اصول طراحی اقلیمی میوان، شرایط اقلیمی و محیطی را با توجه به آسایش حرارتی انسان در داخل ساختمان ها تنظیم نمود. علی شرفی و عبدالحمید قربان (۱۳۹۱)، یافته که در معماری باید با برداشت هایی کلی از علوم قوانین طبیعت ارجاع کرد. فرآیند از جزر به کل و از کل به جز در خلق معماری، اگر با اصول برگرفته از آموزه های طبیعت توأم باشد، نتایج پایداری را در محصولات معماری به وجود خواهد آورد. سعیدی، طولابی نژاد (۱۳۹۳) به عنوان ارزیابی آسایش حرارتی و معماری همساز با اقلیم شهرناتم خرم آباد طبق مطالعاتی از جمله: دما، بارش، باد و رطوبت نسبی همچنین از شاخص های اقلیم معماری دمای موثر، اولگی، ماهانی و گیونی استفاده شده است. نتایج به دست آمده ماه های فروردین، دی، بهمن، اسفند و آذر خارج از محدوده آسایش بوده و سرماحاکم است و استفاده از وسایل گرم ازا و سیستم های مکانیکی حرارتی الزامیست.



اعلام آمادگی نیروی دریایی ارتش برای حمایت از سرمایه گذاران در سواحل مکران

مشاور درباردار ایرانی فرمانده نیروی دریایی راهبردی ارتش در امور توسعه سواحل مکران گفت:نیروی دریایی این آمادگی را دارد تا زمین و امنیت مورد نیاز سرمایه گذران را در سواحل مکران فراهم کند و با آن ها وارد یک سرمایه گذاری مشترک شود.به گزارش اقتصادسراسرآمد، رضایی گفت: نیروی دریایی راهبردی ارتش از سوی رهبر معظم انقلاب مکلف به توسعه سواحل مکران شده و دولت و مجلس نیز از طرف رهبری مکلف به همکاری شده اند. بالین ما اوصاف امیدوارم بتوانیم سند توسعه سواحل مکران را تدوین کنیم.وی افزود: مقدمات اینکه بتوانیم مادی را در برنامه هفتم توسعه ایجاد کنیم رقم خورده و از لایه کارشناسی عبور کرده و به تصویب قوه مقننه هم رسیده و امیدواریم این مهم رقم بخورد.رضایی بیان کرد: اگر ما نتوانیم ظرف ۸ تا ۱۰ سال آینده توسعه به معنای واقعی را در سواحل مکران را ایجاد نکنیم قطعاً این منطقه دیگر کارایی لازم را نخواهد داشت. از این رو طبق گزارش که در دیدار ۷ آذر به رهبر معظم انقلاب ارائه داده شد ایشان فرمودند که بنده شخصاً از طریق روسای قوا این موضوع را پیگیری می کنم؛ لذا ما در راستای این اتفاق کارگروه های دیگری را هم تقویت کردیم تا بتوانیم در ذیل اتفاقاتی که باید در سواحل مکران اتفاق بیفتد برنامه ریزی کنیم.

در گفت و گوی «اقتصادسراسرآمد» با یک پژوهشگر اقتصادی مطرح شد

صید عقلانی در دریای متلاطم اقتصاد ایران



«صنعت دریایی ایران قابلیت نوسازی خود را ندارد و فقط تعمیرات در داخل و بیشتر به صورت سنتی انجام می گیرد. علت عدم نوسازی، تحریم کشور است که کشورهایی معتبر در صنعت کشتی سازی مانند ژاپن، آمریکا و سنگاپور حتی با تغییر پرچم هم به ما کشتی نمی دهند

بالادست و حاکمیت به مردم، اعتماد عمومی را جلب کند. در صورت مخایره اخبار و اطلاعات مغایر با شرایط واقعی و معیشتی مردم، این اعتمادسلب می شود که براساس آن، رسانه مرجعیت فرهنگ سازی خود را در دست می دهد و پیام های ارسال شده آن تبدیل به ضد تبلیغ میشود که مواردی از این دست را در کشورمان به کرات شاهد بودهایم. اقتصادسراسرآمد: با توجه به سواد اقتصادی پیش گفته دولت ها در کشور، به نظر شما وضعیت ایران در حوزه اقتصاد دریامحور چگونه است؟ گلشن فتحی: باید ابتدا بگویم که بنده بیش از ده سال در مجموعه های خدمات دریایی در جنوب کشور مشغول بودم و خود هم یک شرکت خدمات دریایی دارم. در بحث اقتصاد دریامحور ما با یک سری ایرجشالهایی مواجه هستیم. صنعت دریایی ایران قابلیت نوسازی خود را ندارد و فقط تعمیرات در داخل و بیشتر به صورت سنتی انجام می گیرد. علت عدم نوسازی، تحریم کشور است که کشورهایی معتبر در صنعت کشتی سازی مانند ژاپن، آمریکا و سنگاپور حتی با تغییر پرچم هم به ما کشتی نمی دهند. کشور ما با توجه به موقعیت ژئوپلیتیک و وجود دو دریا در جنوب و شمال آن،

برگزیده ها

معاون هماهنگ کننده ارتش در نکا

آمادگی کامل دفاعی نیروی دریایی ارتش در دریای خزر



معاون هماهنگ کننده ارتش در نکا: توان دفاعی نیروی دریایی ارتش در دریای خزر بسیار بالا است و اگر منافعه کشور در این منطقه مورد تهدید قرار گیرد آمادگی کامل دفاعی وجود دارد.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، امیر درباردار حبیب الله بسیاری در حاشیه بازدید از مجتمع های آموزشی و رفاهی شهدای ارتش در نکا گفت: دریای خزر در سه استان شمالی کشور، دریای صلع و دوستی است و به این شیار تا مادامی که منافع و تمامیات ارضی مورد تعرض قرار نگیرد، با پاینده هستیم.امیر درباردار حبیب الله بسیاری را بیان اینکه هم اکنون در وضعیت توسعه دریایی و رفت و آمدها در دریای خزر مشکلی وجود ندارد، تاکید کرد: توان دفاعی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی در دریای خزر بسیار بالا است و اگر منافع کشور در این منطقه مورد تهدید قرار گیرد آمادگی کامل دفاعی وجود دارد.

او گفت: دیپلماسی نظامی و اقتصادی با کشورهای حاشیه دریای خزر از جمله آذربایجان، روسیه و قزاقستان در حال انجام است.امیر درباردار بسیاری را اشاره به برگزاری رزمایش سلاله ذوالفقار ارتش ادامه داد: رزمایش ذوالفقار با هدف نشان دادن اقتدار نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران برای مقابله با تهدیدات و هر گونه تعرض احتمالی به مرزهای کشوربر گزار ششد در این رزمایش هدف نشان دادن اقتدار برای دفاع و مقابله با هر گونه تهدید از سوی دشمنان خارجی بود.معاون هماهنگ کننده ارتش گفت: این رزمایش نشان داد توانمندی حمله به هر دشمنی که قصد تعرض به ما را داشته باشد به معرض نمایش گذاشته شد که اگر کسی به قصد تعرض داشته باشد ما نیز مقابله به مثل خواهیم کرد.

او رزمایش ذوالفقار را از رزمایش های موفق دانست و گفت: بهترین نتایج رزمایشی پیروزی متعلق به مردم است.معاون هماهنگ کننده ارتش جمهوری اسلامی ایران افزود: حضور نیروی دریای ارتش در آب های بین المللی با هدف برقراری دیپلماسی دریایی است.امیر درباردار بسیاری ادامه داد: ارتش به فرمان فرماندهی کل قوا ه ارتش از سال ۸۶ حضور در دریای آزاد در دستور کار خود قرار داد و یکی از مهمترین نتایج به دست آمده مقابله با دزدی دریایی زیر دریایی اتفاق افتاد و تاکنون بیش از پنج هزار کشتی نفتکش و تجاری در منطقه شایعیت شد و از منطقه خطر که دزدان دریایی و وجود دارند سلامت عبور کردند.

بخش پایانی

این بازار آشفته ارزی در کشور، تصور کنید که یک تاجر باید با چه نرخ و مبنایی هر یک دلار را محاسبه کند تا هزینه هایش در زمان تحویل در بندر معنادار باشد و در نهایت در بازار بتواند با قیمت مناسب بفروشد و سود هم داشته باشد؟ و این خیلی مهم است که در شرایط کنونی، یک کالا با چه قیمتی در بازار هدف، به دست مردم کشور برسد؟ با توجه به این که در حال حاضر و با شرایط موجود، با کم شدن قدرت خرید مردم، بسیاری از کالاها بازار خود را از دست داده اند.علاوه بر موارد گفته شده، به دلیل فشار تحریم ها، ناتوانی اقتصادی کشور در تقویت تجهیزات و تقویت ماشین آلات که مستهلک شده اند و فشاری که گمرک بر واردکنندگان وارد می کند و همچنین فشاری که در تخصیص ارز وجود دارد باعث شده که واردکنندگان ریسک حاصله را نپذیرند و متوج به شرایطی شده است که متأسفانه مارقابیت بازار دریایی را به کشورهای همسایه در حوزه خلیج فارس واگذار کردیم؛ طوری که تجار حتی تاجار ایرانی را در دبی ثبت می کنند و با توجه به عدم تحریم و پیامدهای آن در دبی، همه چیز ابتدا به دبی وارد می شود و سود اصلی را در صنعت حمل و نقل دریای امارات می گردود اقتصاد مبتنی بر تقل در دبی در دریای در امارات، یکی از بزرگترین منابع درآمد دولت و حتی بخش خصوصی در آن کشور می باشد. اما در ایران به شکل سنتی، لنج ها بار را از آنچراو دیندر شهید رجایی می کنند.

اقتصادسراسرآمد: در بحث بنادر داخلی؟

گلشن فتحی: در بحث داخلی، جزایر، نواحی و بنداری هستند که تنها راه دسترسی آنها، برای تأمین کالا از طریق دریاست، که با توجه به اینکه هزینه های سوخت و عوارض پهلوگیری که تحت تاثیر نوسانات ارزی و شرایط تورمی قرار می گیرند، هزینه زنجیره تأمین افزایش می یابد و از این طریق، هزینه تمام شده اقلام و کالاها در این مناطق به طور چشمگیری افزایش می یابد و بر روی مردم بومی و گردشگری این مناطق تاثیر شوری دارد.

همچنین، در بحث اقتصاد نفی دریایی، بسیاری از سکوهای نفتی ما به دلیل تحریم، محدودیت تأمین ارز و عدم تأمین اقلام مورد نیاز برای تعمیر تأسیسات دریایی مستهلک شده، به صورت تعطیل و نیمه تعطیل درآمده اند که سأسه تراژیک در این باره، این است که اقتصاد دریایی می توانست اولین منبع درآمد کشورمان باشد، اما شرایط به گونه دیگری در حال رقم خوردن است.

در نشست تخصصی آشنایی با استانداردها و الزامات کالاهای خطرناک مطرح شد

تشریح اقدامات سازمان بنادر در حوزه فرهنگداری کالاهای خطرناک



کارشناس ارشد استانداردها و الزامات دریای بندری سازمان بنادر و دریانوردی تاکید کرد: بسا توجه به در حال توسعه بودن ایران و حمل و نقل کالاهای خطرناک در بنادر کشور، هر گونه اقدامی برای ارتقای دانش و آگاهی در این خصوص لازم و ضروری است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، مصطفی هاشمی در اولین همایش تخصصی حمل و نقل و نگهداری کالاهای خطرناک در بنادر در ابتدا به چالش امنیتی ایجاد شده ناشی از انفجار نیرات آلومینیوم در بندر بیروت اشاره کرد و کنوانسیون و کد IMDG و چگونگی حمل دریایی، رودخانه ای، جاده ای، هوایی و ریلی با پنج زیر کد ویژه جابه جایی کالاهای خطرناک را تبیین کرد. کارشناس ارشد استانداردهای بندری سازمان بنادر و دریانوردی گفت: یکی سئال های گذشته اقدامات خوبی در حوزه های کارشناسی، آموزش، اطلاع رسانی، برون سازمانی و اجرا و سازمان بنادر و دریانوردی صورت گرفته است.

این کارشناس ارشد حمل و نگهداری کالاهای خطرناک در بنادر خاطر نشان کرد: با توجه به تدوین دستورالعمل جامع نگهداری و جابه جایی کالاهای خطرناک در سال ۱۳۹۸، ساختار و کمیته ای ایجاد شد تا تسهیو نامه های اجرایی با دقت بیشتری پیگیری شود. کارشناس ارشد استانداردهای بندری سازمان بنادر و دریانوردی با بیان تشکیل کارگروه کالاهای خطرناک با ۱۴ عضو در سازمان بنادر به عنوان یکی از اقدامات راهبردی، اظهار داشت: فرآیند به سه بندی ویژه کالاهای خطرناک توسط این کارگروه تدوین شده است و به زودی، ممیزی فرایندهای مربوط به کالاهای خطرناک توسط این کارگروه انجام خواهد شد.

هاشمی کارشناس ارشد استانداردهای بندری سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه بندر در نقطه میانی فرایند حمل از مر حله مبدأ تا مرحله مقصد قرار دارد، تاکید کرد: استانداردها ساز ی فرآیندها و ضوابط حمل و نقل کالاهای خطرناک، نهادینه و اجرایی نخواهد شند، مگر اینکه کلیه عوامل و دستگاه های مرتبط مانند کارگزاران و شرکت های حمل نیز ضوابط و الزامات آموزش را به شکل جدی پیگیری کنند. گفتنی است، در این همایش همچنین ریسس پژوهشکده سوانح طبیعی کشور و تنی چند از کارشناسان استانداردهای اجرایی ایمنی و hse، مباحثی همچون تبیین الزامات و مقررات قانونی حمل و نقل و نگهداری مواد خطرناک، «امصادیق عملیاتی عدم رعایت استانداردها و حوادث به وقوع پیوسته» ارائه شد.



شنبه ۲۴ دی ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۵۱

بنادر دریانوردی

قول سفیر عراق برای رفع اختلافات با ایران بر سر لایروبی اروند



نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی گفت: سفیر عراق در نشست مشترک با نمایندگان شهرهای مرزی اعلام کرد که اختلافات موجود بین ایران و عراق بر سر لایروبی اروند در حال رفع شدن است. به گزارش اقتصادسراسرآمد، سید لفته احمدزاد اظهار داشت: نمایندگان شهرهای مرزی با سفیر عراق در ایران نشست مشترکی را بر گزار کردند. وی افزود: در این جلسه سفیر عراق اعلام کرد اختلافات موجود بین ایران و عراق بر سر لایروبی اروند در حال مرتفع شدن است. نماینده مردم خرمشهر در مجلس شورای اسلامی گفت: برخی موانع و اختلافات بر سر آغاز لایروبی اروند رود وجود داشت که در مذاکرات اخیر مسوولان دو کشور تا حدود زیادی مرتفع شده است. گفتنی است سازمان بنادر و دریانوردی به نمایندگی از دولت جمهوری اسلامی ایران بارها و در جلسات مختلف آمادگی خود برای لایروبی اروند رود را اعلام کرده بود اما عراق تمایلی برای انجام آن نداشت.

ارائه خدمات فنی و مهندسی شرکت آمازشگاه فنی و مکانیک خاک در سواحل کشور

سازمان بنادر و دریانوردی با معرفی پروژه های عمرانی برای انجام مطالعه و آزمایش های کنترل کیفیت پروژه های در دست اجرا مقدمه توسعه همکاری ها و ارائه خدمات فنی و مهندسی توسط شرکت آمازشگاه فنی و مکانیک خاک را در سواحل کشور فراهم می کند. به گزارش اقتصادسراسرآمد، در راستای اهداف دولت سیزدهم در توسعه بنادر کشور، این شرکت به ارائه ظرفیت ها، توانمندی های جدید شرکت آمازشگاه فنی و مکانیک خاک در حوزه های مختلف انجام مطالعه ژئوتکنیک، کاوش های صحرایی و آزمایش های مرغوبیت مصالح مورد نیاز در سواحل و بنادر می پردازد. بر اساس این خبر مدیران و کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی در بازدید اخیر خود از این مجموعه، عه مهندسی مشاور همکار، ضمن آشنایی علمی و عملی با تجهیزات شرکت آمازشگاه فنی و مکانیک خاک با ویژگی ها و عملکرد مختلف تجهیزات بر روی زمین و دریا آشنا و سؤال های خود را مطرح کردند. در این بازدید مدیران و کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی و مهندسین مشاور همکار از بخش های مختلف آمازشگاهی و تجهیزات حفاری و دستگاه cptu و نیز توانمندی های اداره کل همسایه مشاور شرکت آمازشگاه فنی و مکانیک خاک در انجام آزمایش های ژئوتکنیک و سامانه های شرکت بازدید کردند. در پایان مقرر شد سازمان بنادر و دریانوردی با معرفی پروژه های عمرانی برای انجام مطالعه و مقده کنترل کیفیت پروژه های در دست اجرا اقدام و مقدمه توسعه همکاری ها، حضور و ارائه خدمات فنی و مهندسی توسط شرکت آمازشگاه فنی و مکانیک خاک را در سواحل کشور فراهم کند.

تلاش برای ایجاد ۶۰۰ فرصت شغلی برای جوانان بومی خرمشهر

مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: با ایجاد زیرساخت ها و حمایت از سرمایه گذاری خارجی تلاش برای ایجاد ۶۰۰ فرصت شغلی برای جوانان بومی منطقه از سوی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر ادامه دارد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، نوراله اسعدی به ایرنا اظهار داشت: اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر حمایت کامل خود را از سرمایه گذاران اعلام کرده و متعهد است تمام امکانات را برای سرمایه گذاری فراهم کند.مدیر کل بندر و دریانوردی خرمشهر با اشاره به فعالیت های نتیجه بخش و خوب شرکت دانش بنیان با بندر گفت: فعالیت این شرکت در راستای عمل به شعار سال است و بندر خرمشهر هر آن چه که نیاز است وارد میدان می کند تا کسب و کار در این منطقه رونق بگیرد. وی عنوان کرد: امکانات و تجهیزات مناسبی از جمله ترمنال کانتینری و غیر کانتینری همچنین انبارهای با ظرفیت ۳۰۰ میلیون دلار در زمینه تولید کربنات استرانسیوم در خرمشهر وجود داشته و در زمینه حمل و نقل دریایی و تخلیه و بارگیری هیچ مشکلی در این مجتمع بندری وجود ندارد. یک شرکت دانش بنیان با مشارکت سرمایه گذاران چینی در ۲ فاز و با سرمایه گذاری ۳۰۰ میلیون دلار در زمینه تولید کربنات استرانسیوم در خرمشهر وجود دارد و راه اندازی این بندر با راه اندازی این شرکت ۶۰۰ فرصت شغلی برای جوانان خرمشهر ایجاد می شود.بندر خرمشهر با برخورداری از ۲۰ پست اسکله، ۳۲۰ هکتار وسعت، تجهیزات پیشرفته، قرار گرفتن در محدوده منطقه آزاد تجاری اروند، بهره مندی از سیستم حمل و نقل چند وجهی و اتصال به کربودر بندرامام خمینی (ره) به عنوان سوین بندر آزاد کشور در حوزه خلیج فارس محسوب می شود. این بندر با موقعیت استراتژیک خود و نزدیکی به بازار کشورهای عراق و کویت یکی از مهمترین بنادر تجاری کشور در زمینه صادرات به کشورهای حاشیه خلیج فارس به شمار می آید.