



یکشنبه ۲۳ بهمن ۱۴۰۱ - شماره ۱۵۷۲

بندر دریانوردی

برقراری سفرهای گردشگری دریایی درآروندرد



مدیر بنسادر دریانوردی آسپادان از برقراری سفرهای گردشگری دریایی در آروندرد خبر داد و گفت: سفرهای گردشگریمری دریایی تا نوروز ۱۴۰۲ ادامه دارد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، کابینهی مالکی زاده به ایرنا افزود:در راستای ارتقای شاخص های گردشگری دریایی پایدار و توسعه اقتصادی اولین سفر دریایی در آبراه بین المللی ارونرد انجام شد.مدیر بنادر و دریانوردی آبادان گفت:در این راستا بنادر آبادان به منظور افزایش کیفیت خدمات سفرهای دریایی ، یک پست اسکله مسافری به شنشاورهای گردشگری اختصاص داده است که این اسکله ظرفیت پهلو دهی ۲ شناور به صورت همزمان را دارد.مالکی زاده این کرد: علاوه بر آن ترمنیال مسافری بین المللی مجهز با ظرفیت ۲۰۰ نفر در هر سفر دریایی آماده شده است.وی افزود: در راستای افزایش ایمنی سفرهای دریایی ، یکفرونددبشک و همچنین شناور همیار ناچی در طول سفر شناور گردشگری دریایی ، گردشگران را همراهی می کند.مدیر کل بنادر و دریانوردی آبادان گفت: سازمان بنادر و دریانوردی در راستای حمایت از سرمایه گذاران و صاحبان شناورهای گردشگری ، ۹۰ درصد تخفیف در تعرفه بندری قائل شده. همچنین ۸۰ درصد سوخت پارانه ای با هدف رونق بخشیدن به صنعت گردشگری در آب های ارونرد رود و بهمنشیر اختصاص داده است.وی افزود:برنامه گردشگری دریایی ارونرد رود به صورت منظم تا نوروز ۱۴۰۲ اطلاع رسانی می شود تا شهروندان و گردشگران از جزئیات سفرها مطلع شوند.

جزئیات الحاق شناورهای جدید به دریایانی کشور

مراسم الحاق ۷۰فروند شناور پیشرفته تندرو به فرماندهی مرزبانی فراراجا در بندرعباس با حضور وزیر دفاع، فرمانده فراراجا و فرماندهان انتظامی کشور برگزار شد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، با حضور وزیر دفاع و فرمانده کل فراراجا ، ۶۰فروند شناور ۳۳ فوتی کلاس خلیج فارس، ۶فروند شناور HSC ارونرد و ۴فروند شناور ۲۰ فوتی کلاس حیدر ساخت متخصصان و دانشمندان صنایع دریایی وزارت دفاع به ناوگان مرزبانی فرماندهی انتظامی الحاق شد.مأموریت این شناورها، نظارت نرزی در آب های خلیج فارس و دریای خزر و حفظ و حراست از مرزهای آبی ایران اسلامی است. شناور حیدر قادر به دریایی در دریای مواج با ارتفاع موج بیش از ۸ متر و دهه و دارای قابلیت برگشت پذیری پس از واژگونی جهت حفظ تعادل و غرق نشدن شناور در زوایای زول بالا (۱۸۰ درجه) است. این شناور با رویکرد دستیابی به سرعت بالا، بر دریانوردی مناسب، قابلیت حرکت در موج و نیز فضای زیست کافی جهت خدمه طراحی و ساخته شده است. مأموریت اصلی شناور انجام عملیات جستجو و نجات، گشت و کنترل و بازرسی دریایی، آمین امنیت مرزهای دریایی، مبارزه با فعالیت های تروریستی و قاچاق مواد مخدر است. سامانه محر که این شناور شامل دو دستگاه موتور دیزل دریایی با توان حداکثر هر کدام ۱۲۰۰ اسب بخار تشکیل شده که با کوپل شدن به دو دستگاه سامانه و اترجت بومی، نیروی رانش لازم را جهت حرکت شناور ایجاد می کند. شناور خلیج فارس نیز شناوری با جش پدنه کامپوزیت است. این شناور قادر به دریایی در دریای مواج تا ارتفاع موج ۱ متر است.

توسعه اقتصاد دریامحور نیازمند وضع قوانین کاربردی تری است

رئیس فراکسیون اقتصاد انرژی مجلس شورای اسامی گفت: اقتصاد دریامحور دربرگیرنده جنبه های مختلفی است و برای توسعه اقتصاد آن به وضع قوانین کاربردی توسط مجلس نیاز دارد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، فریدون عباسی در نشست بررسی احداث بندر بزرگ خلیج فارس که در محل اداره کل بندر امام خمینی (ره) بر گزار شد، بیان کرد: هدف از این سفر اعضای این فراکسیون به خوزستان، شناخت بیشتر مشکلات فعلی در مسیر فعالیت های اقتصادی با محوریت حوزه انرژی است. وی بیان اینکه اقتصاد دریامحور یکی از موضوعاتی است که در حوزه حمل وقل و انتقال انرژی نقش بسیار مهمی دارد، گفت: روند تحقق اقتصاد دریامحور نیازمند تصمیم گیری ای کاربردی و وضع قوانین مناسب است که در این زمینه اعضای این فراکسیون به صورت میدانی در منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی و همچنین بندر امام خمینی (ره) حضور پیدا کردند. نماینده مردم کازرون و کوچمنار در مجلس تصریح کرد: این بازدیدها باعث شده تا در جریان ابعاد مختلفی از مشکلات قرار گیریم و با پیشنهاداتی که ارائه شده، قطعاً مجلس در فرآیند تصمیم گیری برای بودجه سال آینده کشور و همچنین برنامه توسعه هفتم به موضوع اقتصاد دریامحور و همچنین تسهیل در شکوفایی اقتصادی منطقه با محوریت انرژی، توجه ویژه ای خواهد داشت. رئیس فراکسیون اقتصاد انرژی مجلس یادآور شد: در خوزستان مجموعه های بندری مختلفی وجود دارد که زیرساخت های ای را تقویت می نماید با جدیت بیشتری در مسیر رشد اقتصادی کشور قرار گیرند. عباسی تصریح کرد: در این رابطه، فراکسیون اقتصاد انرژی مجلس مطالعات کارشناسی و اطلاعات شناسایی را در اختیار دارد که با انجام همکاری های لازم بین این اطلاعات و مشکلات شناسایی شده، برنامه مطلوبی برای توسعه منطقه در بخش بنادر و همچنین حوزه انرژی با محوریت پتروشیمی تدوین خواهد شد. وی تاکید کرد: کاهش نرخ بیکاری، ارتقای زیرساخت ها و بهروری در انجام امور تجاری بخصوص در زمینه اقتصاد دریامحور از جمله انتظاراتی است که فراکسیون اقتصاد انرژی مجلس از تدوین برنامه ریزی های مناسب است گرفته دارد.

تخریب واستحصال حریم سواحل و خورهای پوشهر ممنوع است

مدیر کل حفاظت محیط زیست استان بوشهر گفت: هر گونه تخریب و تصرف در سواحل و خوریات دریا غیر قانونی و مورد پیگیری قانونی قرار می گیرد. به گزارش اقتصادسراسرآمد، فرهاد قلی نژاد به ایرنا اعلام کرد: اراضی استحصال شده سواحل و خوریات بوشهر در سال های گذشته نیز شناسایی شده که اکنون در مرحله رسیدگی و پیگیری قضایی قرار دارد. وی اظهار کرد: سواحل دریا و خوریات بخشی از اکوسیستم ارزشمند دریا بوده که نقش ویژه ای در اکولوژی دریایی و پایداری جمعیت زیستمندان دریایی ویژه زادآوری جمعیت ماهیان و معیشت مردم ساحل نشین دارد؛ بنابراین هر گونه تخریب و تصرف در آن ممنوع است. مدیر کل حفاظت محیط زیست استان بوشهر یادآور شد: در سال های اخیر حفاظت از خوریات و سواحل استان بوشهر بر اساس قانون حفاظت و مدیریت تالاب ها پیگیری و از تخریب و تصرف این عرصه ها جلوگیری شده است. قلی نژاد با اشاره به اسناد بالادستی توسعه گفت : مدیریت سواحل باید براساس طرح مدیریت یکپارچه سواحل یا همان طرح ICZM صورت گیرد که در این طرح پهنه های کاربری در سواحل مطالعه و تعیین شده است.



بانگاه به سیاست های برنامه هفتم توسعه «اقتصاد سراسرآمد» بررسی می کند

مزیت نسبی کدام است، ساخت یا تعمیر کشتی؟



عنوان مقدمه ای مفصل پیش رو داریم؛ همان طور که می دانیم بیشتر تمدن های بشری در کنار آب راه ها شکل گرفته است. بنابراین ساختن وسیله ای برای تردد و حمل ونقل ساحل نشینان در آن زمان امری ضروری به حساب می آمده است. تاریخ مکتوب بشر، مشهورترین تمدنی که از دریانوردی سود برده را تمدن فینیقیه می داند و بر توفیق آن ها در توسعه دریانوردی در دریای مدیترانه و برپایی یک امپراتوری دریایی از سواحل لبنان امروزی تا تونس و مراکش صحه می گذارد.

تاریخ مکتوب صنعت کشتی سازی در کشور ما نیز سابقه ای بسیار طولانی دارد. قدیمی ترین سند کشف شده دریانوردی در ایران، مهری است که در جاشمش خوزستان به دست آمده است. تاریخ تمدن این ناحیه به شش هزار سال پیش از میلاد باز می گردد. در این مهر تصویر یک کشتی با سرنشینان آن نقش بسته است. سندهای دیگری نیز که نشان از دانش بالای ایرانیان در این صنعت دارد، به دست آمده است. اما مهم ترین این اسناد در هنگام حفر کانال جدید سوئز در سال ۱۸۶۶ کشف شد. در این کتیبه کشف شده، به حفر کانال قدیمی سوئز به دستور داریوش – پادشاه ایرانی – پس از پیروزی بر مصریان، اشاره شده است. از ذکر مثال های تاریخی که بگذریم این اکنون ملت هاست که پیشرفت یا عدم پیشرفتشان در عرصه ای را نشان می دهد. در حال حاضر میزان پیشرفت ما

برگزیده

در آستانه ۴۴ سالگی انقلاب

آغاز حمل و نقل کانتینری در دریای خزر



به عنوان یکی از ارکان توسعه این سواحل که مورد توجه ویژه مقام معظم رهبری می باشد دست به اقدام زده است. در همین راستا و در جهت تبدیل شدن به شرکتهی لجستیکی، گروه کشتیرانی ۲۰۰ دستگاه انواع واگن باری را به تولیدکنندگان داخلی سفارش داده که بخشی از آن ها هم اکنون در ناوگان ریلی متعلق به این گروه فعال شده اند. این در حالی است که گروه کشتیرانی مالکیت بیش از ۱۲۰۰ دستگاه واگن فعال را نیز در اختیار دارد.

بر اساس اعلام روابط عمومی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، این گروه طی سال گذشته بیش از ۳۸۰ میلیون دلار ا مایحتاج ناوگان خود را از تولیدات داخلی تأمین کرده است که رقمی بسیار قابل توجه بوده و به بخش های اقتصادی مربوطه رونقی مجدد بخشیده است. به نظر می رسد در پایان سال جاری نیز این رقم نسبت به سال قبل به رکوردی تازه برسد. همچنین و در راستای توسعه همکاری ها با تولیدکنندگان داخلی و جلوگیری حداکثری از خروج ارز، تمامی تعمیرات شناورهای قابل تعمیر در داخل با تکیه بر توان داخلی صورت می گیرد، انجام تعمیرات کانتینر و واگن های متعلق به ناوگان نیز با تکیه بر توان تولید داخلی انجام می شود. در حالی که به علت ماهیت بین المللی صنعت کشتیرانی، تکیه کامل بر تولید داخلی برای یک شرکت کشتیرانی در جهان کم نظیر است.

ضمناً، با الزام استفاده از سوخت کم سولفور توسط سازمان جهانی دریانوردی (IMO) از سال ۲۰۲۲، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با حمایت از تولید سوخت کم سولفور با تکیه بر توان شرکت های داخلی و در همکاری با شرکت های دانش بنیان، بیش

گروه صنایع دریایی – امید متین –

همواره این سوال در اذهان می چرخد که: ایران کشتوری دریایی است و از دو سو به دریا راه دارد. همچنین می دانیم که بازربری و حمل و نقل با کشتنی، ارزان ترین و مطمئن ترین روش است و نیز می دانیم که هر کشوری از جمله ایران، نیاز به کشتی دارد؛ پس چرا کشتی نمی سازیم؟ با توجه به هزینه ساخت، نیاز به زیرساخت ها، دانش فنی و تجهیزات کشتنی که هر کدام نیاز به هزینه زمان و ریال دارد و به آسانی دست نمی دهد، آیا بهتر است کشتی بخیریم و روی استراتژی تعمیرات کار کنیم و یا سرمایه گذاری کلان برای ساخت کشتنی نیاز کشور است و برنامه هفتم توسعه کشور باید به این سمت و سو برود؟ برای تشخیص وضعیت عمومی ساخت یا تعمیر کشتنی، به دنیای اطلاعات سری زدیم و با متنی از نویسنده ارجمند، زهرا اریشناهی مواجه شدیم که در شماره ۳۵۶ مجله صنعت حمل و نقل منتشر شده بود. بازخوانی این نوشتار را مناسب گرفت و نسبت آن را دم نظر قرار داد زیرا از انتظار این نوشتار برخی آمار و ارقام را کلی باید در نظر گرفت و نسبت آن را دم نظر قرار داد زیرا از انتظار این نوشتار مدتی گذشته است و تغییراتی به طور طبیعی در آمار و ارقام گفته شده، پیش آمده است؛ اما در کل به اصل موضوع کلمه ای وارد نمی کند. به هر روی، آن چه ما در پی آن هستیم پاسخ به این سوال های مهم است:

آیا ما مزیت نسبی برای ساخت کشتی داریم یا باید از خیر ساخت کشتی گذشته و به بخش تعمیرات آن به طور راهبردی نگاه کنیم؟ کشور ما با افتخار تجربه ساخت کشتی های بزرگ را دارد و فراماکس نمونه آن است. آیا می توان به سمتی حرکت کرد که بتوان بسا رقبای دور و نزدیک– مانند ترکیه و کره جنوبی –مقابله کرد؟ آیا مزیت اقتصادی دارد که ما بسدون رقابت با کشورهای پیشرفته در ساخت کشتنی، فقط در حد تأمین نیازهای داخلی اقدام به ساخت کنیم؟ آیا ساخت کشتنی به طور کلی مزیت اقتصادی برای ما دارد یا باید تعمیر کشتی را به عنوان مزیت در نظر بگیریم؟

هر چه هست، مواردی است که در آینده با کارشناسان در میان خواهیم گذاشت و سعی می کنیم بحث مفصلی در این باره در شماره های پیاپی در میان بگذاریم. برای شروع، این نوشتار را به

اندیشکده بندرکنگ

ارزیابی کالبدی بندر کنگ در استان هرمزگان هفتمین سمپوزیوم معماری و شهرسازی پایدار توسعه کالبدی پایدار در بنادر جنوب ایران



نویسنده گان: مهتاب جاو دان، معصومه حجتی، محمد حسین پور شاهرودی، آرتنا کهریزی

چکیده
ایران دارای تمدنی ریشه دار است که از قرون پیش از تاریخ تا کنون برجای مانده است. معماری بومی ایران سابقه های کهن دارد و در هر گوشه از آن بناهایی با معماریهای متفاوت چشم می خورد. شرایط اقلیمی مختلف ایران باعث شده تا در هر منطقه، معماری متناسب با آن اقلیم را داشته باشیم و معماری که در مناطق سردسیری انجام میشود با معماری اقلیم گرمسیری تفاوت باشد و بتواند خود را سازگار با محیط خویش کند و در این میان روستاها که جلوهی بارزی از حیات اقتصادی و اجتماعی محسوب می شوند توانسته اند با فاکتورهای اقلیمی از جمله تابش آفتابی، باد، پوشش گیاهی و مصالح بوم آورد به بهترین نوع خود را با مصالح خود سازگار کنند. معماری روستایی ایران دارای ویژگیهای منحصر به فردی است که با توجه به مسائل زیباشناختی پاسخگوی نیازهای اقلیمی هر منطقه است که پیروی از این اصول باعث صرفه جویی بر انرژی، حفاظت از محیطزیست و همچنین حفظ منابع فسیل شده است ولی متأسفانه امروزه با پیشرفت تکنولوژی و ورود به مصالح جدید به روستاها و بنود مهارت کافی معماران محلی در استفاده از این مصالح، هویت روستاها از بین رفته و دیگران سادگی، زیبایی، بی پیرایگی و انطباق با محیط طبیعی در میان نیست و رفته رفته روستاها در حال از بین رفتن هستند.

مقدمه
توسعه پایدار، توسعه ایی است که نیازهای اکنون را به گونه ای برآورده نماید که توان نسل های بعدی را جهت تأمین نیاز، کاهش ندهد و از «پایدار» امروزه به طور گسترده ای به منظور توصیف جهانی که در آن نظامهای انسانی و طبیعی توانمیرتوانند تا آینده ای دور ادامه حیات دهند به کار گرفته شوند. توسعه پایدار به معنی ارائه راه حلهایی در مقابل الگوهای فانی، کالبدی، اجتماعی و اقتصادی توسعه می باشد که بتواند از بروز مسائلی همچون نابودی منابع طبیعی، تخریب سامانههای زیستی آلودگی جهانی، تغییر اقلیم، افزایش بی رویه جمعیت، بی عدالتی و بیابن آمدن کیفیت زندگی انسانها جلوگیری کند و طبق یک تعریف دیگر استفاده موثر و همراه با آینده نگری از منابع موجود است که از عمده این منابع می توان منابع زیست محیطی را نام برد. ساختمان سازی پایدار می تواند به عنوان روش ساختی تعریف شود که با کتیبت کامل شدهای شامل کارآیی اقتصادی، اجتماعی و محیطی به طور وسیعی و بقا مییابد. بنابراین استفاده منطقی از منابع طبیعی و مدیریت مناسب مصالح خام به حفظ منابع کمک میکند. مصرف انرژی را کاهش می دهد و کیفیت محیطی را توسعه می بخشد. کالبدخانه به عنوان پوست دوم انسان، نیازمند داشتن ویژگی هایی است که آرامش را برای او در طول اقامتش به همراه داشته باشد. آرامش پذیری زمانی به وجود خواهد آمد که رابطه میان انسان، فضا و کالبد معماری در چارچوبی نظام مند و معنادر به وجود آید. قابلیت تنظیم رابطه مذکور در چارچوب یک محیط ساخته شده به تعاطلفپذیری به عنوان یکی از مهم ترین کیفیت فضایی در معماری بستگی دارد. کیفیت تعاطلفپذیری در فضاهای موجود در معماری دوره اسلامی قابل شناسایی است. اما در زمان معاصر با وجود تغییر نیازها و رفتارهای مخاطب، با وجود لزوم به کارگیری این مفهوم در معماری متأسفانه کمتر به آن پرداخته می شود.

معماری

معماری به عنوان یکی از قدیمی ترین علوم از پیشینه ای کهن برخوردار است. از زمانی که انسان باه عرصه حیات نهاد، خود را آغاز نمود و تا امروز با به پای بشر و سایر پدیده های بشری روند تکامل خود را طی کرده و دگرگونی های بسیاری را به خود دیده و به واسطه همین دگرگونی ها در طی زمان تعاریف آن نیز تغییر کرده است. معماری پدیده ای است که طی هزاران سال وجود داشته است و نمونه آن ها به شکل بناها و ساختمانهای متعدد در جهان پراکنده می باشد. معماری به فعالیت طراحی یک معمار گفته می شود که هم طراحی و در یک سطح بزرگ مانند طراحی شهری و چشم اندازها و هم طراحی کوچکتر مانند طراحی جزئیات مبلمان را شامل می شود (مجله معماری مساحت) از دیدگاه سنتی معماری هنر آفرینش است، آفرینشی زیبا که لازمه وجود حقیقی است. انسان سنتی استعداد آفرینندگی خود را از خداوند می داند. از همین رو از نگاه سنت معماری به عنوان هنر آفرینش و آراستن کالبد زندگی واجد بعد هستی شناسی است.

معماری صورتی از رویاها، باورهای فردی و ارزشهای اجتماعی را با شکلی معنیده به فناوری ساخت و متکی به زمان و مکان را با زبان و بیان خاص معماری برای زندگی انسان نظام فضایی می بخشند. واژه «معماری» در زبان غربی از ریشه «عمر» به معنای عمران و آبادی و آبادانی است. یعنی بسیار آباد کننده. معماری فرایند بازآفرینی و ساماندهی فضا با بهره گیری از عوامل مادی و صورتی، متناسب با نیازهای مادی و روحی انسان ها و در جهت کمال آنها می باشد.

معماری پایدار

معماری پایدار تفکر و نگرشی است برای سز ساز کردن طرح معماری با محیط زیست به تعبیر دیگر، معماری پایدار استفاده از ابزار طراحی و شیوه های ساخت و ساز را در محیطزیست به حداقل برساند. به طور کلی معماری پایدار دارای ابعاد گسترده و پیچیده ای است، بخش عظیمی از تعریف به پایداری یا معنای طراحی هوشمندانه در بهره گیری از عناصر اولیه موجود در طبیعت و هماهنگی و توازن با قوانین حاکم بر طبیعت (انرژی خورشیدی، باد و غیره) است.

طراحی پایدار یا طراحی بوم شناختی که به آن طراحی سبز معماری یا طراحی هم گفته می شود، یک فلسفه است. فلسفه طراحی ساختمان هایی که اصول پایدار ی بوم شناختی، اقتصادی و اجتماعی را رعایت می کنند. هدف از طراحی بناها با توجه به اصول پایدار ی و بوم شناختی، کاهش اتلاف انرژی و آلودگی محیط زیست است. معماری پایدار، زیر مجموعه طراحی پایدار و یکی از تحولات مهم معماری معاصر و واکنشی بشر دوستانه در برابر بحار عصر صنعت است.

در این نوع معماری، ساختمان نه تنها با شرایط اقلیمی منطقه خود را تطبیق می دهد، بلکه ارتباط متقابلی با آن برقرار می کند. معماری پایدار را می توان طراحی اکولوژیک دانست. در واقع معماری پایدار را میتوان نوعی طراحی قلمداد کرد که در طول چرخه حیات خویش با سیستم اکولوژیکی هماهنگی کامل دارد. در معماری پایدار مصالح ساختمانی و انرژی مصرفی به گونه ای مورد استفاده قرار می گیرند که کمترین تاثیر منفی روی محیطزیست را با کمترین اتلاف منابع داشته باشد.

پس مدیریت یک محیط پاک و سالم براساس بهره برداری از منابع طبیعی و اصولی (اکولوژیکی) که هدف طراحی ساختمانهای پایدار و کاهش آسیب آن بر روی محیط و منابع انرژی و طبیعت است که شامل قوانین زیر می باشد:

توسعه محیط طبیعی

حذف یا کاهش مواد سمی و با آسیب رساندن بر طبیعت ساختمان سازی معماری پایدار یک روش در طراحی است که به تقلیل مصرف منابع تجدید ناپذیر و بهینه سازی مصرف منابع تجدیدپذیر میپردازد و اظهار میدارد که آنچه را ما برای بقا نیاز داریم می توانیم از محیط زیست به دست آوریم.