

«اولین دستگاه موج نگار جهتی» به منظور برداشت مشخصات جهتی موج در پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی ساخته شد. به گزارش اقتصادسراآمد، دکتر سیدمسعود محموداف عضو هیئت علمی و مجری این طرح در این باره گفت: شناخت پدیده های مختلف از جمله اقلیم هوا، رژیم موج و جریان و سایر پدیده های طبیعی، مستلزم داده برداری میدانی با دسترسی به تجهیزات واردات این تجهیزات از کشورها به دلیل تحریم های دستگاه موج نگار جهتی» با هدف شناخت رژیم موج محیط های دریایی و اقیانوسی طراحی و ساخته شد. وی ضمن اشاره به قیمت بالای تجهیزات اندازه گیری هیدرو دینامیکی و از طرفی محدودیت خرید و واردات این تجهیزات از کشورها به دلیل تحریم های ظالمانه، اظهار کرد: به دلیل تحریم ها از بهره برداری خیلی از دستگاه های نوین بین المللی بی بهره هستیم. بنابراین در سال های اخیر سعی شده که نگاه ویژه ای به موضوع ساخت تجهیزات اندازه گیری میدانی در پژوهشگاه به عمل آید. به همین منظور در قالب یک طرح فناوری که مصوب شورای پژوهش و فناوری است موفق به ساخت دستگاه موج نگار جهتی در پژوهشگاه شدیم.

محموداف افزود: با استفاده از این دستگاه قادر خواهیم بود طیف دوبعدی امواج را استخراج نماییم. این دستگاه دوره آزمایش های اولیه خودش را طی نموده و به مرحله ای رسیده است که قرار است برای اولین بار در دریا به آب اندازی شود و آزمایش های اصلی در سواحل جنوبی و دریای خزر به عمل آید. وی، در بحث صرفه جویی ارزی در ساخت این دستگاه که با همکاری دانشگاه علم و صنعت ساخته شده است، گفت: ساخت این دستگاه حدود ۸ تا ۷ هزار دلار برای کشور هزینه در بر خواهد داشت که در مقایسه با نمونه خارجی حدود ۹۰ درصد صرفه جویی برای کشور به همراه دارد.

عضو هیئت علمی پژوهشگاه افزود: بعد از گذراندن مراحل نهایی داده برداری آزمایشی، مرحله تولید سفارشی و فروش را در دستور کار قرار خواهیم دادو تمامی دانشگاه ها، سازمان های دریایی و پژوهشگران و همچنین شرکت های مشاور می توانند از این دستگاه استفاده نمایند. با عنایت به این که در حال حاضر، قرارداد فروش اولین نمونه از این دستگاه در دست تنظیم و مبادله است.

افتتاح مشروط قطعه اول خط آهن درود-خرم آباد در سال ۱۴۰۶



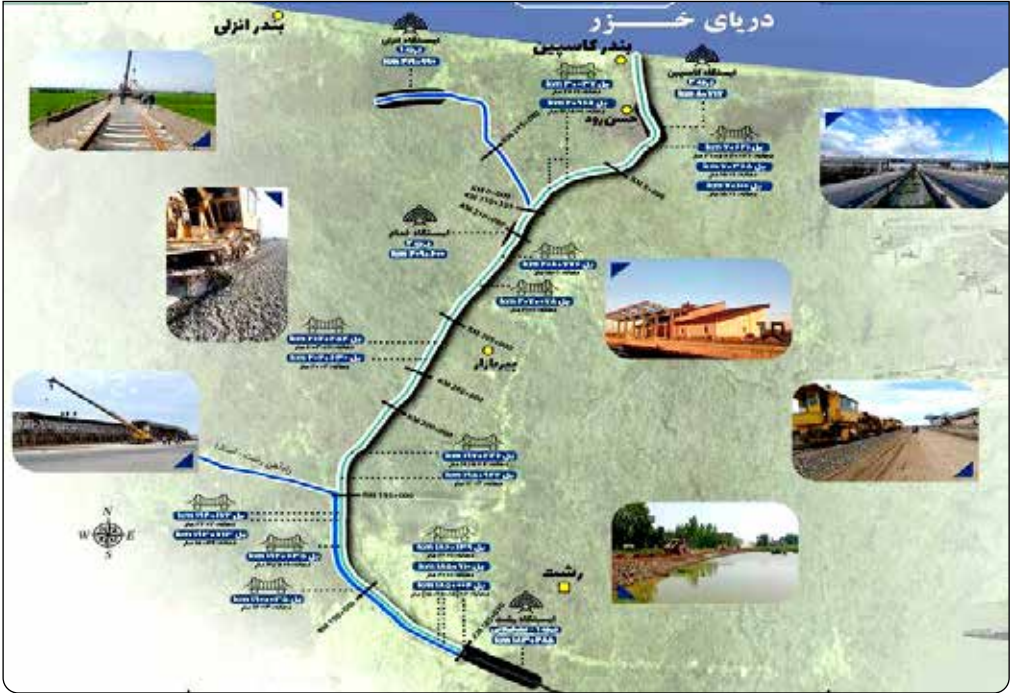
معاون وزیر راه و شهرسازی با اشاره به پیشرفت ۵۱ درصدی خط‌آهن دورود-خرم آباد، گفت: قطعه اول این پروژه سه سال آینده با تخصیص اعتبارات افتتاح می شود.

به گزارش اقتصاد سراآمد، امیرمحمود غفاری با بیان این‌که تامین منابع این پروژه روی ریل درست قرار گرفته است، اظهار کرد: با تخصیص یک همت دیگر آمادگی داریم کارگاه‌های خود را توسعه و افزایش دهیم.

وی با اشاره به از پرداخت صورت وضعیت ۱۰۰۰ میلیارد تومانی به پیمانکار این پروژه، ادامه داد: با برنامهریزی‌های خوبی که صورت گرفته زیرسازی یکومتر تا ۳۷ تا ۱۱۴ پروژه که بخش مهمی از پروژه است، پایان می یابد.

وی با اشاره به پیشرفت ۵۱ درصدی خط‌آهن درود-خرم آباد، افزود: پیمانکار اینس پروژه قرارگاه خاتم است که سال گذشته حدود ۱۲ درصد پیشرفت فیزیکی داشت و ۴٫۵ کیلومتر تونل آن حفاری شده است. این پروژه دو تونل بزرگ دارد که از بزرگترین تونل‌های خاورمیانه هستند.

وی یادآور شد: ۷۷درصد عملیات خاکبرداری و ۲۵ درصد عملیات خاکریزی این پروژه انجام شده است.



گروه ترانزیت – پروژه خط آهن رشت – کاسپین بخشی از مسیر ریلی قزوین – رشت است که عملیات اجرایی آن از

سال ۱۳۹۷ آغاز شد.(اما قرارداد احداث این مسیر ریلی همزمان با ساخت راه آهن قزوین – رشت در ۱۳۹۳ منعقد شده بود) و اینک مقرر است بعد از فراز و نشیب های بسیارپنج شنبه با حضور محمد مخبر سرپرست ریاست جمهوری بهره برداری شود. بنابراین پس از گذشت ۲دهه از کلنگ‌زنی و آغاز عملیات اجرایی خط آهن رشت – کاسپین برای اتصال بندار گیلان به شبکه ریلی کشور، سرانجام خط آهن رشت – کاسپین به نقطه پایانی رسید و پازل ترانزیتی کشور در راه گذر شمال– جنوب تکمیل شد و دریاهای شمال و جنوب از این طریق به هم وصل شدند.

طول این خط آهن ۳۷کیلومتر است و با احتساب خطوط ایستگاهی به ۴۰ کیلومتر هم می رسد.

اعتبار هزینه شده برای احداث این مسیر ریلی ۲۳ هزار میلیارد ریال است و با تکمیل و بهره برداری از آن علاوه بر تسهیل رویه‌های صادراتی، وارداتی و ترانزیت کشور یکی از مهمترین و راهبردی‌ترین راه‌گذرها یا کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی (کریدور شمال – جنوب) پس از سال‌ها فعال می‌شود.

کریدور شمال –جنوب یک ترانزیت چند وجهی است و براساس امضای توافقنامه ۱۲ سپتامبر سال ۲۰۰۰ (۲۲ شهریور ۱۳۷۹) بین کشورهای ایران، روسیه و هند شکل گرفت و هم‌اینک بین ۱۳ کشور ازآذربایجان، بلاروس، بلغارستان، ارمنستان، هند، ایران، قزاقستان، قرقیزستان، عمان، روسیه، تاجیکستان، ترکیه و اوکراین به تصویب رسیده است.

طبق این توافقنامه اروپای شمالی و غربی، فدراسیون روسیه، قفقاز، خلیج فارس (مسیر غربی)، آسیای مرکزی، خلیج فارس (مسیر شرقی) و دریای خزر، ایران، خلیج فارس (مسیر مرکزی) به یکدیگر متصل می‌شوند.

این خط آهن‌ا از مهمترین پروژه‌های ریلی و اولویت‌دار کشور با هدف تکمیل کریدور شمال – جنوب و آخرین بخش از کریدور ریلی دریا به دریا است که اتصال ریلی بندار جنوبی کشور به بندار شمالی را در استان گیلان فراهم می کند و از اهمیت ویژه‌ای در حوزه حمل و نقل داخلی، بار و مسافر برخوردار است و بندر کاسپین را به خط آهن سراسری وصل کرده و نقطه اتصال دریای خزر در شمال کشور به خلیج فارس، آب‌های آزاد بین‌المللی و دیگر کشورهای همسایه ایران خواهد بود. کارشناسان حوزه حمل و نقل دریایی باور دارند با تکمیل کریدور شمال – جنوب سالانه نزدیک ۲۵ میلیون تن کالا از مسیر ایران ترانزیت خواهد شد و درآمد ترانزیتی کشور به پنج میلیارد دلار می رسد. پروژه راه آهن رشت – انزلی بعنوان تکمیل کننده کریدور ریلی شمال – جنوب از پروژه های راهبردی و مهم کشور است که می‌تواند نقش بسزایی در تسريع صادرات و واردات جمهوری اسلامی ایران با کشورهای فدراتیو روسیه و جمهوری‌های قفقاز و نیز کشورهای اسکاندیناوی و شمال اروپا ایفاء کند. با توجه به اهمیت و ضرورت احداث این خط آهن برای اقتصاد کشور پیش از دولت سیزدهم پروژه پیشرفت چندانی نداشت و در دولت مردمی سیزدهم تکمیل و به انجام رسید.

پیشرفت کلی این پروژه تا نیمه بهمن ماه ۱۴۰۲ به گفته کارشناسان شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور ۹۵درصد بود، قطعه ۶ این پروژه عملیات زیرسازی (۱۷ کیلومتر عملیات خاکی هشت دهنه پل و ۶۸ دهنه آبرو) دارای پیشرفت فیزیکی ۱۰۰ درصد و عملیات روسازی نیز پیشرفت فیزیکی ۱۰۰ درصدی داشت. قطعه هفت هم عملیات زیرسازی ۱۸ کیلومتر عملیات خاکی ۹ دهنه پل و ۱۶۱ دهنه آبرو انجام شد و ایستگاه راه آهن پیربازار(خمام)هم ۹۳درصد پیشرفت فیزیکی برخوردار بود.

ایستگاه خمام (پیربازار)

ایستگاه راه آهن خمام در محور ریلی رشت – کاسپین در محوطه ای به مساحت ۲۱ هکتار با استفاده از تجهیزات ایرانی و توان مهندسان داخلی احداث شده است.

به گفته مدیرکل ساخت ساختمان راه آهن، بندار و فرودگاه های کشور ؛ زیربنای کل ساختمان‌ها و سایبان ایستگاه یک هزار و ۵۵۰ متر مربع و مساحت

ترمینال اصلی ۶۱۲ متر مربع است.

حسین بهجو با بیان اینکه گیلان یکی از سرسبزترین و بکرترین استان های کشور است و ایستگاه خمام هم منطق بر سبک خاص معماری استان و متأثر از اقلیم منطقه طراحی و احداث شده است، گفت: ساخت ایستگاه خمام با استفاده از فن آوری روز دنیا، مصالح و تجهیزات ایرانی به همراه طراحی پویا از بازترین ویژگی های آن است.

وی ساخت ایستگاه‌های راه آهن با تمرکز بر سهولت دسترسی آسان مسافران به امکانات را یکی از مهمترین شاخصه های طراحی دانست و افزود: در ایستگاه خمام این موضوع رعایت شده است تا در کمترین مساحت بیشترین کارایی برای مسافران در نظر گرفته شود.

خط گذاری ریل راه آهن رشت – کاسپین در محدوده داخلی منطقه آزاد انزلی ۸۰۰متر طول دارد. طبق توافقنامه ای که بین سازمان منطقه آزاد انزلی و شرکت زیرساخت در سال ۹۸ منعقد شد بخشی از تامین منابع مالی (۱۲ درصد) پروژه راه آهن رشت – کاسپین برعهده این سازمان بود.

زیرسازی، روسازی و ریل گذاری ۷۰۰متر از محدوده داخل فنس بندر کاسپین با سه هزار میلیارد ریال اعتبار توسط سازمان منطقه آزاد انزلی انجام

زمینه فعال سازی ظرفیت‌های ترانزیتی شمال کشور فراهم می شود.

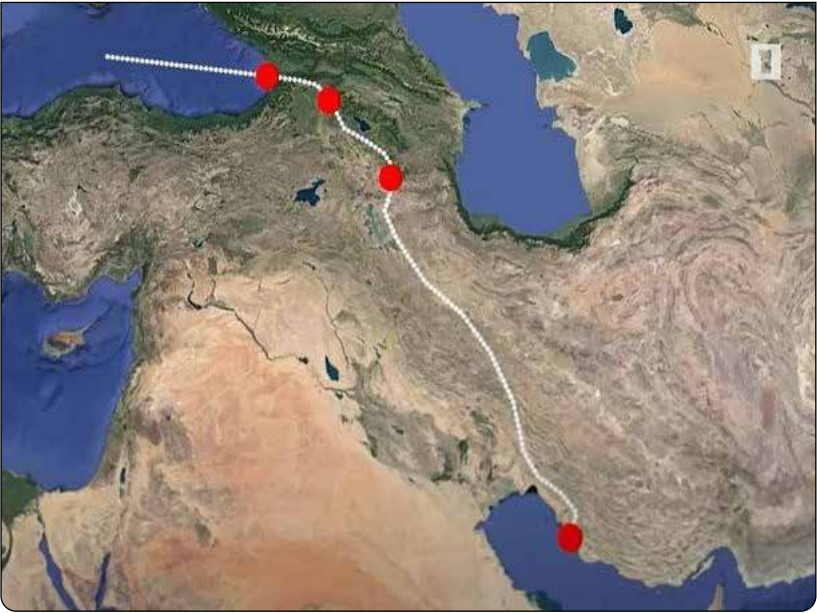
دبیر شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با اشاره به اینکه کشورمان بهترین سرزمین منطقه برای حمل و نقل و ترانزیت محسوب می شود، دیگر دستاورد بهره برداری از این پروژه را زمینه‌سازی برای توسعه روابط میان اعضای اوراسیا با کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس دانست.

این پروژه زمینه را برای توسعه روابط میان اعضای اوراسیا با کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس فراهم می کند.

وی تصریح کرد:یکی از مهمترین شاخص های تحقق سیاست های کلی اقتصاد مقاومتی در حوزه مناطق آزاد، ایفای نقش محوری در مناسبات حمل و نقلی کشورهای فرامنطقه ای است.

عبدالملکی تصریح کرد: با توجه به مزایا و معافیت های قانونی و موقعیت مکانی هر یک از این مناطق در کریدورهای بین المللی عبوری از چهار سوی ایران، هم افزایی با نهادهای دولتی و استفاده از توانمندی های بخش خصوصی داخلی و خارجی می تواند به بهره‌برداری حداکثری از مزیت‌های رقابتی و نسبی کشورمان منجر شود.

اسدالله عباسی استاندار گیلان نیز خط آهن رشت – کاسپین را تکمیل کننده کریدور شمال – جنوب و شرق به غرب عنوان کرد که نقش مهم و حیاتی در



ترانزیت کالا و تجارت خواهد داشت.

خط آهن رشت – کاسپین را تکمیل کننده کریدور شمال – جنوب و شرق به غرب اعلام کرد که نقش مهم و حیاتی در ترانزیت کالا و تجارت خواهد داشت

کریدور ریلی دریابه دریا

برای اجرای راه آهن رشت – کاسپین به عنوان بخشی از کریدور ریلی دریا به دریا ۳۰هزار میلیارد ریال هزینه شد و ارزش روز آن ۶۰ هزار میلیارد ریال است.

این پروژه دارای خطوط یک خطبه به طول ۲۷.۷ کیلومتر و ۲ خطبه به طول ۹.۳ کیلومتر (۲۵.۳ کیلومتر رشت – پیربازار تا بندر کاسپین ۹.۷ کیلومتر و داخل بندر ۲ کیلومتر است).

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور نیز این محور را یکی از اولویت‌های اجرایی و در واقع آخرین بخش از مسیر ریلی دریا به دریای کشور اعلام کرد.

خط آهن رشت – کاسپین در ایستگاه آخر؛

«روزنامه دریایی سرآمد» گزارش می دهد

تکمیل حلقه مفقوده

مسیر ریلی

خلیج فارس –دریای کاسپین

با اتصال بندار گیلان به شبکه ریلی کشور پازل ترانزیتی کشور

در راه گذر شمال – جنوب تکمیل شد

خیرالله خادمی بهره برداری از این محور ریلی را موجب توسعه ترانزیت و انتقال بارهای ورودی از دریای خزر و کشور روسیه به سمت بندار جنوبی کشور دانست و تأکید کرد: این خط آهن شرایط جدیدی در حمل و نقل ریلی کشور ایجاد می کند.

وی اظهار کرد: احداث ۱۸ دستگاه تقاطع و پل بزرگ و ۲۴۳آبرو در این مسیر کوتاه یکی از اقدامات قابل توجه در توسعه زیرساخت‌های ریلی کشور است.

وی با اشاره به دشواری های عملیات اجرایی راه آهن رشت –کاسپین ادامه‌داد: با توجه به زمین‌های کشاورزی اطراف و تملک اراضی مسیر از یک سو و نیز لجنی و آبدار بودن زمین‌های مسیر ساخت راه آهن از سویی دیگر این خط ریلی یکی از سخت‌ترین پروژه‌های راه‌سازی کشور کرد.

تزریق ۱۵هزار و ۸۵۰میلیارد ریال در دولت سیزدهم برای پروژه راه آهن رشت –کاسپین

استاندار گیلان هم گفت که از کل اعتبار هزینه شده برای این پروژه ۱۵ هزار ۸۵۰میلیارد ریال آن در دولت مردمی و انقلابی سیزدهم برای پروژه راه آهن رشت –کاسپین

استاندار گیلان ادامه داد: موانع خاصی در مسیر اجرا در این مدت وجود نداشت و فقط به دلیل بارندگی ها و عبور مسیر بین مزان؛ عملیات خاکریزی را دشوار کرده بود و احداث ابنیه، پل سازی و آبرها ها کند

پیش رفت و موجب شد اکنون به پایان کار برسیم. وی با بیان اینکه مسیر ریلی رشت – بندرکاسپین حلقه پایانی اتصال کریدور شمال – جنوب و شرق به غرب کشور است، گفت: با بهره برداری از این خط آهن بخش تجارت و اقتصاد کشورمان و استان گیلان شکوفا خواهد شد.

این پروژه در سال ۱۴۰۰ پس از سفر رئیس جمهور شهید به این استان ۶ هزار تا ۶ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال اعتبار داشت که با دستور شهید خدمت آیت الله رئیسی مبنی بر سرعت بخشیدن به این پروژه بیش از ۱۲ هزار میلیارد ریال اعتبار به این پروژه تزریق شد. راه آهن رشت – کاسپین یکی از مهمترین و اساسی ترین پروژه‌های ریلی کشور است که کریدور شمال – جنوب را در شاخه میانی دریای خزر به دریای عمان و خلیج فارس متصل می کند و امکان حمل و نقل ترکیبی را در فضای تجارت در کریدور شمال –جنوب فراهم می کند.

احداث این مسیر ریلی و تکمیل کریدور شمال – جنوب؛ تجارت بین المللی، منطقه‌ای و ترانزیت کالا و مسافر میان ایران و کشورهای منطقه و حتی فرامنطقه ای را افزایش خواهدداد و کشورهایی مانند آذربایجان و روسیه از کوتاه‌ترین مسیر به خلیج فارس و آب‌های آزاد متصل شده و در هزینه‌ها صرفه جویی می شود و ترانزیت کالای حوزه قفقاز با تکمیل راهگذر شمال – جنوب از ۶۰ روز به ۱۰ تا ۱۴ روز کاهش می یابد.

این پروژه در سال ۱۴۰۰ پس از سفر رئیس جمهور شهید به این استان ۶ هزار تا ۶ هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال اعتبار داشت که با دستور شهید خدمت آیت الله رئیسی مبنی بر سرعت بخشیدن به این پروژه بیش از ۱۲ هزار میلیارد ریال اعتبار به این پروژه تزریق شد. راه آهن رشت – کاسپین یکی از مهمترین و اساسی ترین پروژه‌های ریلی کشور است که کریدور شمال – جنوب را در شاخه میانی دریای خزر به دریای عمان و خلیج فارس متصل می کند و امکان حمل و نقل ترکیبی را در فضای تجارت در کریدور شمال –جنوب فراهم می کند.

احداث این مسیر ریلی و تکمیل کریدور شمال – جنوب؛ تجارت بین المللی، منطقه‌ای و ترانزیت کالا و مسافر میان ایران و کشورهای منطقه و حتی فرامنطقه ای را افزایش خواهدداد و کشورهایی مانند آذربایجان و روسیه از کوتاه‌ترین مسیر به خلیج فارس و آب‌های آزاد متصل شده و در هزینه‌ها صرفه جویی می شود و ترانزیت کالای حوزه قفقاز با تکمیل راهگذر شمال – جنوب از ۶۰ روز به ۱۰ تا ۱۴ روز کاهش می یابد.

