

خبرنامه حمل و نقل (۱۱)

کد موضوعی: ۲۵۰

شماره مسلسل: ۱۰۵۷۷

دی ماه ۱۳۸۹

دفتر: مطالعات زیربنایی

به نام خدا

فهرست مطالب.

چکیده	۱
مقدمه	۱
۱. حمل و نقل برون شهری	۲
۱-۱. حمل و نقل جاده‌ای	۲
۱-۲. حمل و نقل ریلی	۴
۱-۳. حمل و نقل هوایی	۷
۱-۴. حمل و نقل دریایی	۱۰
۲. حمل و نقل درون شهری	۱۳
۲-۱. عمومی	۱۳
۲-۲. مترو	۱۴
۲-۳. اتوبوس	۱۷
۳. گزیده تازه‌های حمل و نقل از شبکه جهانی اینترنت	۱۷
منابع و مأخذ	۲۴



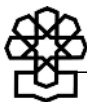
خبرنامه حمل و نقل (۱۱)

چکیده

در این گزارش، اخبار مرتبط با مباحث حمل و نقل برون شهری و درون شهری ارائه می‌گردد که در بخش اول، به اخبار مربوط به حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی می‌پردازد و در ادامه موارد خبری مرتبط با حمل و نقل درون شهری، از جمله حمل و نقل و ترافیک کلان‌شهرها ارائه و در نهایت به تازه‌های ترافیک پرداخته شده است.

مقدمه

امروزه حمل و نقل، یکی از اجزای مهم اقتصاد ملی محسوب شود و به دلیل داشتن نقش زیربنایی، تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش دربرگیرنده فعالیت‌هایی است که به شکلی گسترده در تمامی زمینه‌های تولید، توزیع، مصرف کالا و خدمات جریان داشته و در مجموعه فعالیت‌های اقتصادی نقش غیرقابل انکاری دارد. در حال حاضر هزینه حمل و نقل در قیمت تمام شده کالا در کشورهای توسعه‌یافته، در حال توسعه ۵ درصد است. لذا کاهش هزینه حمل و نقل و به تبع آن، کاهش هزینه کالاهای قابل عرضه در بازارهای مصرف می‌تواند زمینه توجه مشتریان را فراهم نماید. لذا برای برنامه‌ریزی‌های آینده، بررسی جایگاه کنونی و پتانسیل حمل و نقل در اقتصاد کشور، چشم‌انداز آتی جهانی آن و شناخت کمبودها و مشکلات مربوطه از گام‌های ضروری اولیه است.



۱. حمل و نقل برون شهری

۱-۱. حمل و نقل جاده‌ای

خسارت سالیانه تصادفات جاده‌ای بیش از ۱۸ هزار میلیارد تومان است



رئیس پژوهشکده حمل و نقل با تأکید بر سرمایه‌گذاری برای آموزش نیروی انسانی، اظهار داشت: خسارت ناشی از تصادفات جاده‌ای سالیانه ۱۸ هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان است. «هوشنگ عامری» افزود: برآوردهای انجام شده در مورد هزینه تصادفات جاده‌ای ایران نشان می‌دهد در سال ۱۳۸۶ بدون احتساب یارانه ۵۷۰ میلیون

تومان خسارت به وجود آمد که با محاسبه یارانه به رقم ۷۸۰ میلیون تومان می‌رسد..

وی ادامه داد: در سال ۱۳۸۸ هزینه تصادفات منجر به فوت رقمی بالغ بر ۱ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان بود در حالی که هزینه تصادفات اعم از جراحات سرپایی و یا سخت از ۱ میلیون و ۴۰۰ هزار تومان تا ۴۰ میلیون تومان می‌رسد.

رئیس پژوهشکده حمل و نقل از عوامل انسانی، جاده، محیط و خودرو به عنوان عوامل بروز تصادفات نام برد و افزود: باید فقدان سیستم کنترلی را به عنوان پنجمین عامل بروز تصادفات به‌شمار آورد. وی با بیان اینکه سیستم کنترلی عبارت است از نبود دستگاه‌های کنترلی همچون نیروی انتظامی در محل وقوع سوانح جاده‌ای، اضافه کرد: بررسی‌ها نشان می‌دهد که در ۶۵ درصد از تصادفات جاده‌ای راننده مقصر است که از این میزان ۴۱ درصد ناشی از عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی است.

وی با بیان اینکه با کنترل محسوس پلیس درصد تصادفات ناشی از رعایت نکردن قوانین راهنمایی و رانندگی به ۳ درصد کاهش می‌یابد، وی اظهار داشت: ۲۶ درصد از تصادفات به دلیل نبود نیروی کنترل‌کننده در محل‌های وقوع حوادث است.

رئیس پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و ترابری سهم جاده را در بروز تصادفات جاده‌ای ۱۸ درصد، وسایط نقلیه را ۱۳ درصد و سهم عوامل محیطی را در بروز تصادفات ۳ تا ۴ درصد عنوان کرد.

(دوشنبه، ۱۵ آذر ۱۳۸۹، www.irna.ir)



۱۰۰ میلیارد تومان برای نوسازی ۸۰ هزار کامیون



براساس مصوبه مجلس به ازای واردات هر دستگاه، یک دستگاه ماشین با عمر ۲۵ سال باید از رده خارج شود.

به گفته فرهاد صالحیان، مدیرکل اداره حمل و نقل و پایانه‌های استان تهران سازمان راهداری ۱۰۰ میلیارد تومان برای نوسازی ۸۰ هزار دستگاه کامیون اختصاص داده

است که ۱۰ میلیون تومان برای هر دستگاه یارانه و ۶۰ تا ۸۰ میلیون تومان وام تعلق می‌گیرد. واردات ناوگان جاده‌ای با عمر سه سال منوط بر اینکه به ازای واردات هر دستگاه، یک دستگاه ماشین با عمر ۲۵ سال از رده خارج شود در مجلس شورای اسلامی مصوب شد. به گفته صالحیان امسال باید ۱۵۰۰ دستگاه اتوبوس در کشور نوسازی شود که تا پایان آبان ماه ۷۰۰ هزار دستگاه اتوبوس در استان تهران نوسازی شده‌اند. (چهارشنبه، ۱۰ آذر ۱۳۸۹، ماهنامه صنعت حمل و نقل)

نمایش دوربین‌های نظارتی هوشمند سخنگو برای اولین بار در کشور



مرکز مدیریت راه‌های کشور آخرین دستاورد دوربین‌های نظارتی هوشمند خود را در نمایشگاه راه و ترابری به نمایش گذاشت.

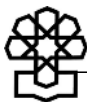
طییبی مدیر مرکز مدیریت راه‌های کشور با اعلام این خبر گفت: توسط این دستگاه می‌توان

ترافیک جاده‌ای و ازدحام ماشین‌ها در هر نقطه کشور را شناسایی کرد.

وی شناسایی زمان وقوع ترافیک، حرکت‌های یک‌طرفه ماشین‌ها برخلاف جهت، برخورد اجسام با ابعاد بیش از نیم متر و کاهش ناگهانی سرعت را از دیگر مزایای دستگاه فوق برشمرد.

طییبی اضافه کرد: بر روی این دستگاه آیفون دوطرفه نصب شده است که در صورت ایجاد حادثه در جاده و در صورت نیاز هریک از هموطنان می‌توانند با فشار دادن دکمه با مرکز مدیریت راه‌های کشور و شعب آن ارتباط برقرار کنند و مرکز نیز از طریق بلندگوی نصب شده بر روی دکل‌ها، راهنمایی لازم را نیز به حادثه دیدگان ارائه دهند.

(شنبه، ۱۳ آذر ۱۳۸۹، www.irna.ir)



نمایش حفاظ کابل ایمنی برای اولین بار در نمایشگاه راه و ترابری

حفاظ کابل ایمنی برای اولین بار در کشور با هدف کاهش مرگومیر در جاده‌ها در نمایشگاه وزارت راه و ترابری و صنایع وابسته به نمایش گذاشته شد.

این حفاظ ایمنی که در جاده‌های کشور نصب می‌شود تا بیش از ۹۰ درصد می‌تواند با قابلیت ویژه‌ای که دارد از مرگومیر و صدمات حوادث رانندگی بکاهد.

این سیستم در برخورد با خودرو با قابلیت انعطاف‌پذیری جذب نیرو ضربه به خود مانع از صدمه به راننده و سرنشینان خودرو می‌شود که هم‌اکنون سیستم یاد شده در اتوبان تهران - قم نصب شده است.

هم‌اکنون ۵ کیلومتر از این حفاظ در ۵ محور کشور نصب شده که وزارت راه و ترابری در برنامه‌ریزی‌های خود می‌خواهند تمامی جاده‌های کشور را به سیستم فوق مجهز کند تا شاهد کمترین آمار مرگومیر و حادثه در جاده باشیم.

تاکنون بیش از هزار برخورد با سیستم فوق انجام شده که هیچ کشته و زخمی به جای نمانده است حتی خودرو پس از برخورد با آن واژگون نیز شده است.

گفتنی است این حفاظها از فولاد تشکیل شده و دارای انعطاف بالایی است و ۹۰ درصد آن توسط متخصصین داخلی تولید می‌شود.

(یکشنبه، ۱۴ آذر ۱۳۸۹، www.tinnews.ir)



۱-۲. حمل‌ونقل ریلی

توسعه محور شرقی خطوط ریلی کشور

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور گفت: در راستای توسعه محور شرق کشور احداث طرح ریلی چابهار - زاهدان - مشهد به طول ۱۳۵۰ کیلومتر به زودی آغاز می‌شود.

مسعود رهنما گفت: این خط آهن از چابهار آغاز و پس از عبور از ایرانشهر، خاش و زاهدان به مشهد منتهی می‌شود.

وی با اشاره به اینکه بندر چابهار یک بندر آزاد است گفت: احداث خط ریلی چابهار - مشهد نقش بسزایی در توسعه این بندر دارد تا تعاملات ترانزیتی با کشورهای تازه استقلال یافته مانند افغانستان صورت پذیرد، همچنین کشوری مانند هندوستان که سالانه ۱۰ میلیون تن کالا به



کشورهای CIS را از طریق کشتی و با صرف زمان طولانی به بندر سن پترزبورگ صادر می‌کند بتواند عمده ترانزیت کالای خود را از طریق زمینی و خاک ایران انجام دهد.

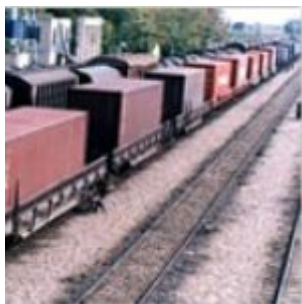
وی با بیان اینکه کل مسیرهای بالادستی در حال مطالعه است و مطالعه مرحله نخست این طرح به طول ۵۹۰ کیلومتر از چابهار تا زاهدان انجام شده است گفت: هفته آینده عملیات احداث آن از هر دو طرف آغاز می‌شود و هزینه ساخت هر کیلومتر این خط آهن به‌طور متوسط حدود ۳ میلیارد تومان است و امید است که بتوانیم تا ۳ سال و نیم دیگر آن را به اتمام برسانیم.

همچنین وی در مورد بودجه تخصیص یافته به این طرح رقم مطمئنی را اعلام نکرد و در این باره گفت: با توجه به اینکه در ایرانشهر دو واریانت اجرایی وجود دارد و انتخاب هر کدام تأثیر بسزایی در بودجه مورد نظر خواهد داشت، هنوز بودجه این طرح اعلام رسمی نشده است.

معاون وزیر راه در ادامه گفت: در حال حاضر ۴ هزار کیلومتر راه آهن در دستور احداث است و همچنین ساخت ۴ هزار کیلومتر دیگر نیز در دست مطالعه و بررسی است. وی تأکید کرد: برای تکمیل زیرساخت‌های کشور دولت در نظر دارد سالیانه ۹۰۰ تا ۱۰۰۰ کیلومتر راه آهن احداث کند.

(جمعه، ۱۲ آذر ۱۳۸۹، www.iran4rah.com)

با جابجایی ۱/۹ میلیارد تن کیلومتر رکورد تناژ بارگیری راه‌آهن کشورمان شکسته شد



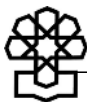
معاون بهره‌برداری و سیر و حرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی گفت: رکورد تناژ بارگیری راه‌آهن جمهوری اسلامی در آبان‌ماه سال جاری شکسته شد.

غضنفر فولادی گفت: راه‌آهن جمهوری اسلامی تن کیلومتر حمل شده را به‌طور مرتب با ماه‌ها و سال‌های گذشته تطبیق می‌دهد که

براساس آخرین آمار در آبان‌ماه امسال تن کیلومتر حمل شده ۱ میلیارد و ۹۲۱ تن کیلومتر بوده است.

وی با بیان اینکه این آمار تا پایان سال ممکن است، تغییر کند، اظهار داشت: در سال ۱۳۸۰ این آمار ۱ میلیارد و ۲۹۴ میلیون تن کیلومتر بوده و در سال گذشته هم به رقم ۱ میلیارد و ۸۶۹ تن کیلومتر رسید.

(شنبه، ۹ آذر ۱۳۸۹، www.tinnews.ir)



به‌رغم مزایای حمل‌ونقل ریلی نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای، تعرفه آن بیشتر است. مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل ریلی وزارت نیرو با اشاره به اینکه جدا از مفهوم عمومی حمل‌ونقل در کشور نیستیم، تصریح کرد: حق دسترسی به شبکه ریلی و تعرفه یکی از دلایلی است که منجر شده تمایل به استفاده از حمل‌ونقل جاده‌ای بیشتر باشد، زیرا در حمل‌ونقل ریلی صاحبان و مالکان باید برای دسترسی به شبکه حمل‌ونقل ریلی هزینه‌هایی را پرداخت کنند.

محمد ساطعی با تأکید بر اینکه به‌رغم مزایای حمل‌ونقل ریلی نسبت به حمل‌ونقل جاده‌ای تعرفه آن بیشتر است، اظهار کرد: در حمل‌ونقل جاده‌ای یارانه‌های بیشتری پرداخت می‌شود و در نتیجه سهم فرآورده‌های نفتی در حمل‌ونقل ریلی بسیار ناچیز و حدود ۵ درصد است.

این کارشناس حمل‌ونقل با اشاره به اینکه برای بررسی این امر پروژه ریل نفت که مورد حمایت شرکت راه‌آهن، وزارت راه و ترابری و نفت است مطرح شده است، خاطرنشان کرد: این پروژه از طریق راه‌آهن به اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها معرفی شده و در نهایت به‌عنوان یک پروژه بین‌المللی ثبت شده و درباره آن مطالعات صورت می‌گیرد تا دلایل ناچیز بودن سهم فرآورده‌های نفتی در حمل‌ونقل ریلی مشخص شود.

ساطعی گفت: بررسی‌ها در سطح ملی نشان می‌دهد یکی از دلایل این امر این است که از ۸۵ انباری که نفت که در حوزه تأمین فرآورده‌های نفتی عمل می‌کنند، فقط ۱۵ انبار متصل به شبکه ریلی هستند. وی ادامه داد: باید درباره طرح‌های توسعه ریلی، پالایشگاه‌ها، نیروگاه‌ها، شبکه خطوط و انبارها مطالعاتی انجام شود تا با هم هماهنگ باشند تا در موارد ممکن حمل‌فرآورده‌های نفتی از طریق شبکه راه‌آهن صورت بگیرد.

(شنبه، ۱۳ آذر ۱۳۸۹، www.wisna.ir)

صرفه‌جویی ۹۰۰ هزار دلاری با ساخت واگن لبه بلند در داخل کشور

مدیرعامل واگن‌سازی کوثر هزینه خرید واگن‌های مسافری دست دوم را ۱۵۰ هزار یورو اعلام کرد و گفت: قیمت واگن‌های نو بین ۸۰۰ هزار تا ۱ میلیون یورو است و با اینکه تولیدات ما در حد استاندارد جهانی است. اما به‌دلیل بالا بودن قیمت، شرکت‌های داخلی حاضر به خرید واگن‌های نو نیستند.

وی تأکید کرد: بالا بودن قیمت مواد اولیه، رکود اقتصادی، قفل شدن تسهیلات بانکی و تحریم باعث شده است تا قیمت واگن‌های تولیدی در ایران نسبت به سایر کشورها بالاتر باشد، از طرفی به دلیل بحران اقتصادی هم‌اکنون شرکت‌های روسی و اوکراینی پیشنهادهای بهتری را به خریداران واگن‌های ریلی در ایران می‌دهند. مردانی صرفه‌جویی ارزی تولید این واگن‌ها در داخل را بیش از



۹۰۰ هزار دلار برشمرد و افزود: شرکت واگن‌سازی کوثر فعالیت خود را با ۱۸۰ نفر نیروی کار از نیمه دوم سال گذشته آغاز کرده است و در صورت تکمیل مرحله دوم و سوم این شرکت برای بیش از هزار نفر اشتغال‌زایی می‌شود.

(چهارشنبه، ۱۰ آذر ۱۳۸۹، www.farsnews.ir)

کاهش فاصله ریلی بندرانزلی تا تهران؛ با راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی

کاهش فاصله ریلی بندرانزلی تا تهران به ۳۶۶ کیلومتر و تسهیل در حمل‌ونقل کالاهای وارداتی و صادراتی از اهداف پروژه راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی و تأثیرات آن بر کشور است. از تأثیرات دیگر این پروژه می‌توان به کاهش هزینه‌ها و زمان، ترانزیت از بندر انزلی به بندرعباس و بندرامام و ارتباط با گیلان برای جابجایی مسافر از این استان به سایر نقاط کشور اشاره کرد. راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی به طول ۲۰۵ کیلومتر موجب تسهیل و ارتقا در ترابری ریلی ترانزیتی کریدور شمال - جنوب می‌شود. بنابراین گزارش؛ اعتبار هزینه شده پروژه یاد شده تا پایان سال ۱۳۸۸، معادل ۶۸۴ میلیارد ریال و اعتبار مصوب در سال جاری ۷۷۲ میلیارد و ۸۵۰ میلیون ریال بوده است.

(پنجشنبه، ۱۸ آذر ۱۳۸۹، www.tinnews.ir)

۳-۱. حمل‌ونقل هوایی

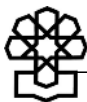
ایران در افق ۱۴۰۴ در بخش هوایی ۲۲/۵ میلیارد دلار سرمایه آزاد می‌خواهد



رئیس سازمان هواپیمایی کشوری کاپیتان نخجوانی رسیدن به برنامه چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ در بخش هوایی دستیابی به ۵۵۰ فروند هواپیمای مدرن است که سرمایه ای بالغ بر ۲۲/۵ میلیارد دلار می‌طلبد و با حضور در اقتصاد آزاد و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی دست‌یافتنی است.

رضا نخجوانی گفت: با توجه مدیران و مسئولان بخش هوایی کشور در رسیدن به استانداردها و مقررات وضع شده بین‌المللی از بسیاری از کشورهای منطقه و حتی از بین ۱۶۵ کشور جهانی مرتبه بالایی را داریم و در این مورد سازمان هواپیمایی کشوری همواره برای رسیدن به استانداردهای روز و بهره‌مندی از تکنولوژی‌های مدرن دنیا پیشتاز بوده است.

(سه‌شنبه، ۱۶ آذر ۱۳۹۸، www.Tinnews.ir)



کاهش سن ناوگان هوایی به ۱۵ سال تا پایان برنامه پنجم صورت می‌گیرد



رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با بیان اینکه تا پایان برنامه پنجم سن ناوگان را تا ۱۵ سال کاهش می‌دهیم، عنوان کرد: جایگزینی هواپیماهای جدید از وظایف مهم سازمان هواپیمایی است.

وی ادامه داد: با فراهم شدن زیربنای اقتصادی برای شرکت‌های هواپیمایی امید است شرکت‌های هواپیمایی دارای

پتانسیل‌هایی برای اصلاح ناوگان خود باتوجه به ماده (۱۴۵) لایحه برنامه باشد تا برای راحتی مسافران و توسعه ناوگان مشکلی نباشد.

نخجوانی با اشاره به توانمندی‌های شرکت‌های هواپیمایی تصریح کرد: درخصوص پروازهای داخلی این امکان را می‌دهیم که خارجی‌ها در مسیرهای داخلی رفت و آمد داشته و در پروازهای بین‌المللی پیشرفت و همکاری داشته باشیم.

وی سن ناوگان را تا پایان برنامه پنجم ۱۵ سال اعلام کرد و گفت: برنامه‌ای برای نوسازی ناوگان در نظر گرفته‌ایم تا سن ناوگان را کاهش و به ۱۵ سال برسانیم.

(دوشنبه، ۱۵ آذر ۱۳۹۸، www.Tinnews.ir)

سن ناوگان هوایی از برنامه چهارم عقب‌تر است

به دلیل کمبود اعتبارات و عدم ارائه تسهیلات بانکی، ایرلاین‌ها توانایی نوسازی ناوگان هوایی را ندارند و سن ناوگان هوایی کشور از میزان مشخص شده در برنامه چهارم عقب‌تر است که آزادسازی قیمت بلیت هواپیما می‌تواند زمینه‌ساز نوسازی ناوگان و ارتقای کیفیت خدمات و ایمنی باشد.

علیرضا منظری، کارشناس حمل و نقل هوایی گفت: در بخش ناوگان هوایی کم و کاستی‌هایی وجود دارد؛ مسافران بالقوه‌ای داریم که می‌توانند با هواپیما جابجا شوند، اما چون ناوگان ضعیف است و مشکلاتی دارد نتوانسته‌ایم در این زمینه موفق باشیم که به نظر می‌رسد با اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها و به‌روز شدن قیمت سوخت هواپیما و آزادسازی قیمت بلیت این مشکل حل شود. وی خاطر نشان کرد: براساس قانون برنامه پنجم توسعه باید تا پایان برنامه، قیمت بلیت هواپیما براساس بازار اخذ شود که می‌تواند زمینه‌ساز ارتقای کیفیت خدمات شرکت‌های هواپیمایی و نوسازی ناوگان هوایی کشور باشد.

(چهارشنبه، ۱۷ آذر ۱۳۹۸، www.Tinnews.ir)



ارتقای سطح ایمنی پروازها با برگزاری دوره‌های آموزشی مدیریت استرس ناشی از سوانح دبیر جامعه متخصصین مراقبت پرواز گفت: براساس تأکید اتحادیه بین‌المللی کنترلرهای ترافیک هوایی، ارتقای سطح ایمنی پروازها منوط به برگزاری دوره‌های آموزشی مدیریت استرس ناشی از سوانح بحرانی است.

وی اظهار کرد: در صنعت حمل‌ونقل هوایی مدیریت استرس و آثار ناشی از بروز سوانح و حوادث هوایی برای همه افراد درگیر از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است به طوری که موفقیت کشورها در آموزش و اجرای این طرح، به‌عنوان یکی از شاخص‌های تعیین‌کننده حرفه‌ای کشورها در عرصه جهانی مورد توجه قرار می‌گیرد.

مرادی خاطر نشان کرد: با توجه به اینکه سوانح هوایی عمق و تأثیر بسیار زیادی در بین افراد دارد و پس از وقوع حادثه مدت‌ها عوارض آن در ذهن افراد می‌ماند و کنترلرهای ترافیک هوایی اولین متهم و مقصر سوانح هوایی مطرح می‌شوند برای کاهش استرس روحی و روانی کنترلرها باید دوره‌های آموزشی برگزار و این موضوع در صنعت هوایی کشور نهادینه شود.

وی با اشاره به اینکه ایران از سال ۲۰۰۲ عضو اصلی و رسمی ایفاتکا بوده است، گفت: با رشد صنعت هوانوردی مدیریت استرس ناشی از سوانح بحرانی بیشتر احساس می‌شود.

(شنبه، ۱۳ آذر ۱۳۸۹، www.Isna.ir)

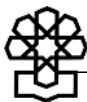
اولین هواپیمای زیستی وارد خطوط پرواز می‌شود

یک شرکت هواپیمایی از آوریل ۲۰۱۱ اولین هواپیمای مسافربری که ۵۰ درصد از انرژی خود را از سوخت زیستی تأمین می‌کند وارد خطوط پرواز خواهد کرد.

شرکت هواپیمایی لوفتانزا اعلام کرد که از آوریل ۲۰۱۱ یک فروند هواپیمای «ایرباس» A321 را وارد خط هوایی هامبورگ - فرانکفورت خواهد کرد. این هواپیما ۵۰ درصد از انرژی خود را از سوخت زیستی تأمین می‌کند.

سوخت‌های زیستی از روغن‌های گیاهی مشتق شده‌اند. میزان انتشار دی‌اکسیدکربن این سوخت‌ها در حد صفر است، به طوری که این نوع سوخت‌ها همان میزان دی‌اکسیدکربنی را در اتمسفر رها می‌کنند که توسط گیاهان جذب می‌شود. لوفتانزا پیش‌بینی کرده است این هواپیمای زیستی جدید چهار پرواز روزانه را در ۶ ماه اول فعالیت خود انجام دهد.

در طول فاز آغازین، یکی از دو موتور A321 با سوخت زیستی عمل خواهد کرد، درحالی که موتور دوم همچنان از سوخت موتور جت که از نفت مشتق شده است استفاده می‌کند. در طول این پروژه ۶ ماهه از انتشار هزار و ۵۰۰ تن دی‌اکسیدکربن جلوگیری می‌شود.



هزینه این پروژه ۶/۶ میلیون یورو است که ۲/۵ میلیون یورو آن را دولت آلمان پرداخت می‌کند. درحال حاضر هزینه سوخت زیستی ۳ تا ۵ برابر بیشتر از سوخت فسیلی موتورهای جت است. رئیس هیئت مدیره لوفتانزا در این خصوص گفت: فکر می‌کنیم که این سوخت زیستی موفقیت‌های بزرگی به دست آورد. هدف ما این است که تا سال ۲۰۲۰ تمام هواپیماهای خطوط هوایی خود را با یک ترکیب متغیر از ۵ تا ۱۰ درصد سوخت زیستی تغذیه کنیم.

(جمعه، ۱۲ آذر ۱۳۸۹، www.mehrnews.com)

۴-۱. حمل و نقل دریایی

پیش‌بینی رشد ظرفیت‌های بندری در طول برنامه پنجم



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه درحال حاضر ۲۵ درصد ظرفیت کشتیرانی در دریای خزر متعلق به ناوگان ایران است گفت: در نظر داریم این میزان به ۵۰ درصد افزایش پیدا کند.

سیدعطا الله صدر افزود: حدود ۹۳ درصد واردات و

صادرات کالا از طریق بنادر و مرزهای آبی صورت می‌گیرد که این امر نقش تعیین‌کننده‌ای در توسعه مبادلات بازرگانی در کشور دارد.

وی افزود: درحال حاضر ظرفیت بنادر کشور به حدود ۱۵۹ میلیون تن در سال می‌رسد.

صدر ظرفیت کانتینری بنادر کشور را ۴ میلیون و ۴۰۰ تن TEU عنوان کرد و اظهار داشت:

ظرفیت ترانزیتی در بنادر کشور نیز حدود ۲۰ میلیون تن است.

وی درخصوص عملکرد مسافری بنادر نیز گفت: درحال حاضر ۶ میلیون مسافر از طریق بنادر

کشور جابجا می‌شوند که این تعداد تا پایان برنامه پنجم به ۱۰ میلیون مسافر خواهد رسید.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به ۲ هزار میلیارد تومان پروژه‌های در دست اجرای این

سازمان اشاره کرد و گفت: با اجرای فاز دو طرح توسعه بندر شهید رجایی ظرفیت این بندر از ۳

میلیون TEU به ۶ میلیون TEU افزایش پیدا خواهد کرد.

وی با بیان اینکه طرح توسعه بندر چابهار درحال انجام و منابع مورد نیاز آن تأمین شده است

گفت: باید صاحبان کالا را ترغیب کنیم تا از این بندر حداکثر استفاده را داشته باشند. معاون وزیر

راه و ترابری درخصوص بندر انزلی گفت: درحال حاضر ظرفیت بندرانزلی به ۱۰ میلیون تن در

سال می‌رسد که با اتمام طرح توسعه این رقم ۲۰ میلیون تن در سال افزایش پیدا می‌کند.



صدر ظرفیت فعلی بندر نوشهر را نیز ۲ میلیون تن در سال عنوان کرد و گفت: این رقم در برنامه پنجم توسعه به ۵ میلیون تن در سال افزایش خواهد یافت.

به گفته مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اجرای فاز دوم طرح توسعه بندر امیرآباد ظرفیت این بندر از ۵ میلیون تن به ۱۰ میلیون تن در سال افزایش پیدا خواهد کرد. وی با تأکید بر توسعه بندر کوچک در کنار توسعه بندر مهم کشور افزود: سازمان بنادر و دریانوردی در طول برنامه پنجم توسعه در نظر دارد که اهداف خود را از نظر کمیت و کیفیت دنبال کند.

صدر با بیان اینکه از نظر کمی در نظر داریم تا پایان برنامه پنجم ظرفیت بندر به ۲۰۰ میلیون تن در سال افزایش پیدا کند اضافه کرد: همچنین در نظر داریم که ظرفیت کانتینری بندر به ۷ میلیون TEU تا پایان برنامه پنجم برسد.

صدر ارتقای سطح بهره‌برداری از بندر کشور را از اقدامات مهم سازمان بنادر و دریانوردی عنوان کرد و گفت: در نظر داریم بندر نسل سوم را در کشور ایجاد کنیم.

وی بر ارتقای ظرفیت ترانشیپی بندر در کنار توسعه ترانزیت تأکید کرد و گفت: باید سهم خود را در بازار منطقه و تجارت دریایی منطقه ارتقا دهیم. وی از ارتقای ایمنی آبراه‌های کشور و مقابله با آلودگی‌های نفتی آب‌های کشور به‌عنوان اقدامات در دست اجرای این سازمان نام برد.

صدر در ادامه به ارتقای سطح دانش دریانوردان در کشور تأکید کرد و گفت: با ارتقای سطح دانش دریانوردی در کشور، دریانوردان ایرانی علاوه‌بر فعالیت در ناوگان ایران می‌توانند در ناوگان کشورهای دیگر نیز فعالیت کنند.

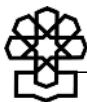
(یکشنبه، ۱۴ آذر ۱۳۸۹، www.Tinnews.ir)

ساخته شدن بزرگ‌ترین کشتی مسافربری جهان در فنلاند



بزرگ‌ترین کشتی مسافربری جهان که ۱۰۰ در صد با انرژی خورشیدی کار می‌کند، در کشور فنلاند ساخته شده و شبیه به یک شهر کوچک است. این کشتی توانایی حمل ۶۳۶۰ مسافر با ۲۱۶۰ خدمه را دارد. این کشتی، انرژی مورد نیاز خود را به‌وسیله

صفحه‌هایی که انرژی خورشیدی دریافت می‌کنند و ۵۰۰ متر مربع از سطح این کشتی را اشغال کرده است، تأمین می‌کند.



این کشتی ۲۲۵۲۸۲ تن وزن دارد و ارتفاع آن نیز برابر با ارتفاع یک ساختمان ۲۰ طبقه است، با این اوصاف، این کشتی پنج برابر بزرگتر از کشتی مشهور تایتانیک است. در داخل این کشتی، سالن‌های ورزشی بسکتبال، والیبال، زمین بازی گلف و دیوارهایی برای ورزش صخره‌نوردی وجود دارد. ۴ استخر بزرگ شنا نیز در آن وجود دارد.

علاوه بر اینها در کشتی مذکور، یک سالن بزرگ وجود دارد که صبح‌ها به یک استخر بزرگ تبدیل می‌شود و عصرها تبدیل به سالن نمایشی با گنجایش ۶۰۰ صندلی این کشتی دربرگیرنده اولین باغ شناور در جهان است و در آن یک منطقه استوایی با صدها نخل و حدود ۱۲۰۰۰ درخت ساخته شده است. این کشتی که به بزرگ‌ترین کشتی سبز در دنیا مشهور شده است، با هزینه ای بالغ بر ۱ میلیارد و ۲۵۴ میلیون دلار در کشور فنلاند ساخته شده است.

(پنجشنبه، ۱۸ آذر ۱۳۸۹، www.iran4rah.com)

صادرات ۴۵۵ میلیون دلار محصول کشاورزی از بنادر خوزستان

رئیس سازمان جهاد کشاورزی خوزستان گفت: در ۸ ماه نخست امسال ۹۰۰ هزار تن انواع محصولات کشاورزی به ارزش ۴۵۵ میلیون دلار از طریق گمرکات و بنادر خوزستان به خارج از کشور صادر شده است.

سیدمجید موسوی افزود: این محصولات که شامل تره‌بار، سبزیجات، سیب درختی، هندوانه، خربزه، پیاز و خرما بوده به کشورهای حاشیه خلیج فارس و عراق صادر شده است. وی سهم وزنی و ارزشی این گروه از صادرات غیرنفتی از کل صادرات استان را به ترتیب ۱۰/۳ و ۱۲/۸ درصد عنوان کرد.

موسوی گفت: عمده صادرات محصولات کشاورزی از بنادر خرمشهر، آبادان، بندر امام، مرزدریایی خرمشهر و گمرک‌های شلمچه و چذابه به خارج صادر شده است.

(سه‌شنبه، ۱۶ آذر ۱۳۸۹، www.Tinnews.ir)



۲. حمل و نقل درون شهری

۲-۱. عمومی

پیش‌نیاز مشترک هدفمندی یارانه‌ها و هوای پاک؛

توسعه حمل و نقل عمومی



اجرای شدن قانون هدفمندی یارانه‌ها در جامعه تأثیرات متفاوتی بر جای خواهد گذاشت که یکی از اصلی‌ترین بخش‌های تأثیرپذیر از اجرای این قانون، ناوگان حمل و نقل عمومی در شهرها خواهد بود.

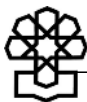
اجرای این قانون، رو آوردن بیشتر مردم به سیستم حمل و نقل عمومی را در پی خواهد داشت و

همچنین شدت یافتن آلودگی هوا به خصوص در تهران و برخی دیگر از کلان‌شهرها لزوم توجه به این ناوگان را بیش از پیش مشخص می‌کند.

در همین ارتباط حسن غفوری‌فرد، عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی گفت: توسعه حمل و نقل عمومی مهمترین عامل کاهش آلودگی هوای تهران است. وی اظهار کرد: مجلس بودجه‌ای به مبلغ ۲ میلیارد دلار در نظر گرفته که ۱ میلیارد دلار آن برای متروی تهران و ۱ میلیارد دلار دیگر برای متروی سایر کلان‌شهرها پیش‌بینی شده، اما متأسفانه تاکنون اقدامی در رابطه با تخصیص آن انجام نشده است.

غفوری‌فرد تصریح کرد: حمل و نقل عمومی نه تنها اهمیت بسیار بالایی در رابطه با صرفه‌جویی در وقت مردم دارد، بلکه بر کاهش میزان مصرف سوخت و نیز کاهش میزان آلودگی هوا هم بسیار تأثیرگذار است. این درحالی است که معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران نیز با اشاره به اهمیت حمل و نقل عمومی و اجرایی شدن قانون هدفمندکردن یارانه‌ها، گفت: ابعاد هدفمندسازی یارانه‌ها در اقتصاد کشور بسیار بزرگ است و به همان نسبت که تأثیرگذاری اساسی و حوزه نفوذ گسترده‌ای دارد، نیاز به پیش‌بینی‌های گسترده و برنامه‌ریزی‌های اساسی نیز دارد.

سیدجعفر تشکری‌هاشمی اضافه کرد: با حذف یارانه‌ها بدیهی است بسیاری از کالاها و خدمات نرخ واقعی خود را پیدا کنند و با افزایش نسبی نرخ‌ها مواجه شویم، اما این نسبت باید معقول و کنترل شده باشد. وی افزود: با تدبیر شهردار تهران نرخ اتوبوس و مترو تا پایان سال افزایش پیدا نمی‌کند و این درحالی است که جابجایی یک مسافر با اتوبوس ۳۷۰ تومان و با مترو ۴۱۰ تومان هزینه دارد، اما



به‌طور میانگین از هر مسافر اتوبوس بلیتی ۵۰ تومان و از هر مسافر مترو ۱۰۰ تومان دریافت می‌کنیم و شهروندان همین الان هم از یارانه خوبی در این دو بخش برخوردارند.

وی اضافه کرد: سرمایه‌گذاری در مترو از دوام و عمر بسیار بالایی برخوردار است، در صورتی که در اتوبوسرانی به دلیل استهلاک بالا و عمر پایین اتوبوس‌ها و قطعات یدکی آنها، وضعیت نگران‌کننده است و مدیریت شهری همیشه در حال پرداخت یارانه به حمل‌ونقل عمومی است. وی اضافه کرد: در حال حاضر از حدود ۲۲ میلیون جابجایی روزانه، ۴ تا ۵ میلیون با تاکسی و مسافربر شخصی، ۴/۵ میلیون با شبکه اتوبوسرانی و مینی‌بوسرانی و ۱/۷ میلیون با مترو صورت می‌گیرد و در مجموع ۵۰ درصد سفرها با حمل‌ونقل عمومی و نیمه‌عمومی و ۵۰ درصد مابقی نیز با خودروهای شخصی، موتورسیکلت‌ها و سرویس‌های اختصاصی انجام می‌شود.

همچنین سیدکاظم دلخوش، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با اشاره به ضرورت توسعه حمل‌ونقل عمومی در زمان هدفمندی یارانه‌ها، گفت: حمل‌ونقل عمومی و مخصوصاً مترو را می‌توان به عنوان مهمترین موضوع، در زمان هدفمندسازی یارانه‌ها دانست؛ زیرا با رفع دغدغه‌های این بخش، شاهد اثرگذاری مثبت آن در سایر بخش‌ها خواهیم بود.

وی با بیان اینکه کمک به توسعه حمل‌ونقل عمومی در همه زمان‌ها و به‌خصوص در هدفمندسازی یارانه‌ها اولویتی اساسی و ضروری است، افزود: با توسعه مترو و دیگر وسایل حمل‌ونقل، در موضوعاتی همچون ترافیک، آلودگی هوا، سلامت شهروندان، هزینه‌های زندگی، وقت و زمان شهروندان و... نیز شاهد شرایط بهتری خواهیم بود.

(جمعه، ۱۲ آذر ۱۳۸۹، www.Tehran.citypress.ir)

۲-۲. مترو

پرداخت ۶۰ درصد بودجه متروی تهران

معاون بودجه معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس‌جمهور از تخصیص متوسط ۶۵ درصد بودجه عمرانی کل کشور تاکنون خبر داد. رحیم ممبینی با بیان اینکه رقم ۶۵ درصد متوسط پرداختی‌هاست، افزود: در برخی پروژه‌های حساس یا دارای اهمیت بالا این میزان تخصیص افزایش یافته است برای مثال تاکنون ۹۵ درصد بودجه‌ی طرح آبرسانی قم پرداخت شده است.

وی با بیان اینکه در قانون بودجه امسال ۳۲۵ میلیارد تومان به مترو تهران اختصاص یافته است، گفت: تاکنون ۶۰ درصد بودجه مترو تهران توسط دولت پرداخت شده است. او ادامه داد: همان‌طور که می‌دانید مجلس شورای اسلامی هنگام بررسی لایحه بودجه سال جاری، کاهش ۲۸



درصدی در بودجه عمرانی اعمال کرد، بنابراین بودجه‌ای که دولت برای مترو تهران در امسال در نظر داشت، ۲۸ درصد بیش از ۳۲۵ میلیارد تومان بوده است.

وی افزود: برای مترو کرج ۷۷/۶ میلیارد تومان، مترو مشهد ۱۳۲ میلیارد تومان، مترو اصفهان ۱۰۰ میلیارد تومان، مترو شیراز ۱۰۰ میلیارد تومان، مترو تبریز ۹۹/۵ میلیارد تومان، مترو اهواز ۷۷/۶ میلیارد تومان، مترو قم ۷۹ میلیارد تومان و مترو کرمانشاه ۲۸/۶ میلیارد تومان در قانون بودجه امسال در نظر گرفته شده است.

(سه‌شنبه، ۱۶ آذر ۱۳۸۹، www.isna.ir)

۷ درصد عقب‌ماندگی در حوزه توسعه مترو



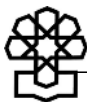
ارشادمندش رئیس سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور گفت: با توجه به کمک‌های ویژه دولت نهم، متأسفانه در این زمینه ما شاهد ۱۰ درصد عقب‌ماندگی در حوزه توسعه مترو هستیم.

حمیدرضا ارشادمندش گفت: در توسعه حمل و نقل شهری ۲۸ درصد در زمینه اتوبوس درون‌شهری توسعه داشته‌ایم و این درحالی

است که در این زمینه ما انتظار ۴۰ درصد توسعه را داشته‌ایم، در زمینه تاکسیرانی نیز ۲۵ درصد، مترو ۱۰ درصد، بوده است این درحالی است که با توجه به کمک‌های ویژه دولت نهم و دهم متأسفانه در این زمینه ما شاهد ۷ درصد عقب‌ماندگی در حوزه توسعه مترو هستیم.

وی افزود: امیدواریم در برنامه‌های آتی و تصویب برنامه‌های بودجه‌ای، نقصانی که در بخش مترو داشته‌ایم با کلنگ‌زنی‌هایی که در سال آینده صورت می‌گیرد را تأمین کنیم. ارشادمندش با توجه به قرارگرفتن در آستانه طرح هدفمندی‌سازی یارانه‌ها گفت: امروز اولویت ما تحویل مینی‌بوس‌ها برای شهرستان‌های زیر ۱۰۰ هزار نفر استان تهران و البرز است و تحویل این خودروها با تسهیلات ۲۰ میلیون تومانی با بازپرداخت ۴ تا ۶ درصد سود است.

معاون امور عمرانی وزیر کشور در ادامه به اقدامات صورت گرفته با سازمان حمل و نقل و سوخت و محیط زیست و سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور اشاره کرد و گفت: در قالب طرح نوسازی و تجهیز و توسعه حمل و نقل توافق تولید ۱ هزار دستگاه مینی‌بوس و تزریق آنها به بخش حمل و نقل صورت گرفته است با توجه به برنامه‌ریزی‌ها و تخصیص بسته‌های حمایتی این توافقات به‌طور قاطع صورت گرفته است.



وی اظهار داشت: هیچ افزایش قیمتی تا پایان سال برای حمل و نقل عمومی نداریم و افزایش قیمت سوخت توسط دولت و به طور یارانه‌ای تخفیف داده خواهد شد.

(شنبه، ۱۳ آذر ۱۳۸۹، www.iscanews.ir)

اصفهان به مترو نیاز ندارد



استاندار اصفهان گفت: با توجه به شرایط خاص این شهر تاریخی، اصفهان اصلاً به مترو نیاز ندارد. علیرضا ذاکر اصفهانی افزود: درخصوص مسیر مترو نگران نباشید و نهایت تلاش خود را انجام می‌دهم تا آثار تاریخی اصفهان در معرض تخریب قرار نگیرد.

مسیر نخست خط مترو طبق طراحی انجام شده، از خیابان حافظ وارد نقش جهان و از خیابان سپه خارج می‌شود و در مسیر جایگزین نیز تونل مترو از زیر بازار گذر می‌کند که آن هم دارای مشکلاتی است.

وی تأکید کرد: می‌توان با استفاده از راهکارهای دیگر و تکنولوژی‌های روز چون تراموا مسئله حمل و نقل شهری در اصفهان را مرتفع کرد. کما اینکه به اعتقاد من احداث مترو در هر نقطه‌ای از شهر اصفهان می‌تواند مشکلاتی را ایجاد کند، زیرا این شهر تاریخی در جای جای خود آثار تاریخی نهفته‌ای دارد که مترو آسیبی جدی برای آن به‌شمار می‌رود.

بعلاوه باید پیش از ایجاد زیرساخت‌های میراث فرهنگی و گردشگری به آثار تاریخی در حال تخریب و در معرض تهدید استان توجه ویژه شود چنانچه اکنون بسیاری از کاروانسراها و مناره‌های اصفهان در حال تخریب هستند. بی‌شک رسیدگی به میراث فرهنگی و آثار تاریخی نیازمند توجه ویژه تمام دستگاه‌های مرتبط با این امر است، زیرا متأسفانه در یک مورد خاص و براساس شکایت‌های صورت گرفته از سوی مردم و برخی دستگاه‌ها، دستور تخریب یک اثر تاریخی ثبت شده در فهرست آثار تاریخی ملی از سوی مرجع قضایی صادر شده که البته مورد اعتراض استانداری قرار گرفت.

(چهارشنبه، ۱۰ آذر ۱۳۸۹، www.esfahan.citypress.ir)



۲-۳. اتوبوس

سهام اتوبوس‌ها در آلودگی هوای شهر کمتر از ۱ درصد



مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه با بیان اینکه سهم اتوبوس‌ها در آلودگی هوای تهران کمتر از ۱ درصد است گفت: با وجود آنکه میزان تولید آلاینده‌های اتوبوس‌ها بسیار کم است اما اقدامات ویژه‌ای برای کاهش هرچه بیشتر تولید آلاینده‌های اتوبوس‌ها در دست اجرا داریم. پیمان

سنندجی با بیان این مطلب اظهارکرد: عمر متوسط اتوبوس‌های خصوصی و بلیتی نیز حدود چهار سال است و حدود نیمی از اتوبوس‌های شهر تهران نیز گاز سوز هستند که این مسئله سبب شده سهم ۷ هزار دستگاه اتوبوس فعال در شهر در میزان تولید آلودگی هوا کمتر از ۱ درصد باشد.

وی افزود: باوجود این تمهیدات ویژه برای کاهش تولید آلاینده‌های اتوبوس‌ها در نظر گرفته شده است که از مهمترین آنها اجباری شدن استفاده از لنت ترمزهای بدون آزرست است.

(شنبه، ۱۳ آذر ۱۳۸۹، www.Tinnews.ir)

۳. گزیده تازه‌های حمل‌ونقل از شبکه جهانی اینترنت

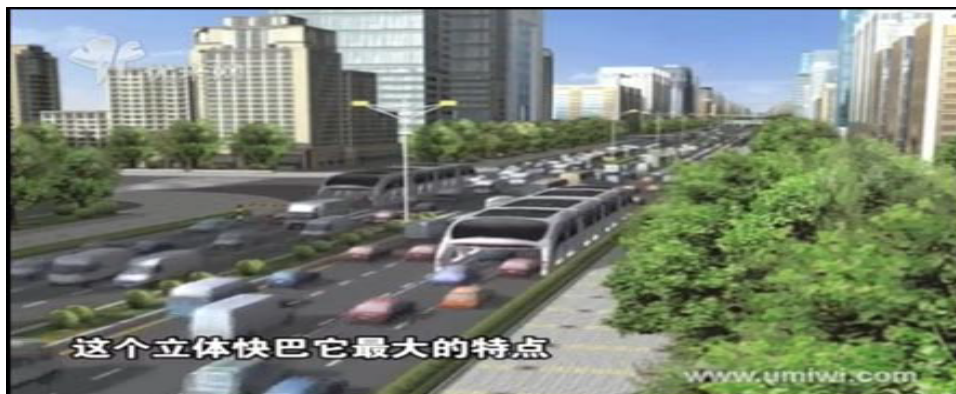
اتوبوس تندرویی که از روی خودروها رد می‌شود

چینی‌ها برای حل مسئله ترافیک، آلودگی و حمل‌ونقل عمومی در شهرهای بزرگ، اتوبوس سه‌بعدی تندرویی طراحی کرده‌اند که می‌تواند بدون آلودگی و ترافیک، تا ۱۲۰۰ مسافر را بر فراز سطح خیابان جابجا کند.

جابجایی افراد در شهرهای بزرگ، همیشه مسئله مهمی بوده است که برقراری تعادل در آن واقعاً کار دشواری به نظر می‌رسد، وگرنه تا به حال این تعادل برقرار شده بود! وقتی سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی کافی و جوابگو نباشند، مردم ترجیح دهند از خودروهای شخصی استفاده کنند که هم مشکل ترافیک و هم مشکل آلودگی را به همراه خواهد داشت. استفاده از مترو و قطارهای زیرزمینی هم همه جا امکانپذیر نیست و هزینه‌های بالایی دارد. از طرف دیگر اگر قرار باشد که خیابان‌ها پر از اتوبوس بشوند، باز مشکل ترافیک و آلودگی پابرجا خواهد بود. پس چاره چیست؟ به نظر می‌رسد که چینی‌ها جواب قابل قبولی برای این سؤال پیدا کرده‌اند.



این اتوبوس‌های تندرو، مسیر کاملاً مشخصی خواهند داشت و با شبکه برق شهری مرتبط خواهند بود. سلول‌های خورشیدی نصب شده روی سقف آنها هم بخشی از انرژی مورد نیاز آنها را تأمین کند. با این حال این اتوبوس‌ها سرعت چندانی ندارند و به درد سفرهای بین شهری نمی‌خورند، اما درون شهر، با قابلیت جابجا کردن ۱۲۰۰ نفر، می‌توانند راه‌حلی ایده‌آلی برای ترافیک شهری باشند.



چه وقتی که اتوبوس در حال حرکت باشد و چه زمانی که در ایستگاه توقف کرده باشد، دو خط خودرو می‌توانند از زیر آن عبور نمایند. با اینکه اغلب مسیر اتوبوس مستقیم خواهد بود، اما در صورت نیاز به گردش، هشداردهنده‌ها خودروهای زیر اتوبوس را آگاه خواهند کرد که چرخشی در مسیر خواهد بود. همچنین اسکنرهای رادار اتوبوس در صورت نزدیک شدن بیش از حد خودروها به چرخ‌های اتوبوس به آنها هشدار خواهد داد. سیستم مشابهی، به خودروهایی که ارتفاعی بیش از حد مجاز برای ورود به زیر اتوبوس دارند علامت می‌دهد که مسیر خود را تغییر بدهند.

(www.wikipedia.ir)



ابداع دوچرخه الکتریکی جدید هیدروژنی

محققان ایتالیایی در پروژه‌های دوچرخه الکتریکی جدیدی ابداع کردند که انرژی خود را از هیدروژن تأمین می‌کند. به گزارش مهر، باتری این دوچرخه هیدروژنی می‌تواند انرژی لازم برای طی مسافت ۱۵۰ کیلومتر را تأمین کند و شارژ آن تنها یک ربع ساعت به طول می‌انجامد. محققان مؤسسه فناوری‌های پیشرفته برای انرژی و شورای ملی تحقیقات نمونه آزمایشی این دوچرخه الکتریکی هیدروژنی را توسعه داده‌اند. این محققان در این خصوص توضیح دادند: «این دوچرخه با استفاده از یک سیستم تجمع هیدروژن حالت جامد انرژی خود را کاملاً از هیدروژن تأمین می‌کند و می‌تواند ۱۵۰ کیلومتر را بپیماید. هزینه این سیستم حدود ۱۸ یورو و هزینه انرژی هر کیلومتر برابر با ۱۲ سنت است. نسبت به سیستم‌های الکتریکی که در حال حاضر در بازار هستند و با باتری‌های سنتی انرژی خود را تأمین می‌کنند، این سیستم جدید نسبت به وزنی که دارد انرژی بیشتری تولید می‌کند و زمان شارژ آن از ۶ تا ۸ ساعت لازم در باتری‌های فعلی به تنها یک ربع ساعت کاهش یافته است.» براساس گزارش آنسا، هدف اصلی این پروژه، ایجاد دوچرخه‌های هیدروژنی تندرو مجهز به یک سیستم ترکیبی از پنل‌های خورشیدی فتوولتائیک و یک دستگاه الکترولیزکننده برای تولید هیدروژن از آب است. علاوه بر پروژه دوچرخه، این محققان در حال توسعه یک اتوبوس هیبریدی الکتریکی - هیدروژنی هستند.

(www.magrian.com)

توانمندی انعکاسی بالا برای دید تابلوها

مواد جدید به صورت تمام مکعبی و منشوری توسط Avery Demision معرفی شده است که دید تابلوها را بسیار بالا می‌برد. این محصول آنچنان که گفته می‌شود توسعه جدیدی در صفحات انعکاسی است و نور بیشتری را از چراغ‌های جلوی وسیله نقلیه منعکس کند. منشورهای تمام مکعبی به صورت بسیار کارآمد طراحی شده و تقریباً ۶۰ درصد از نور موجود را به راننده برگشت می‌دهند و می‌توان آن را با نسل قدیمی‌تر محصولات منشوری مقایسه کرد که تنها ۴۰ درصد از نور را به راننده برگشت می‌دهند. این محصول همچنین برای انعکاس دادن کامل طراحی شده و به طراحان و سازندگان تابلوها اجازه می‌دهد تا اشکال و حروف را دون تأثیرگذاری بر شرایط انعکاسی در کنار هم قرار دهند. منشور تمام مکعبی برای برآورد طیف گسترده‌ای از مسئولیت‌های مهندسی و بازرگانی طراحی شده و بنا به اظهارات شرکت با شرایط انعکاسی بالا جهت بهبود ایمنی راننده مهندسی شده است.

(www.udt-training.co)

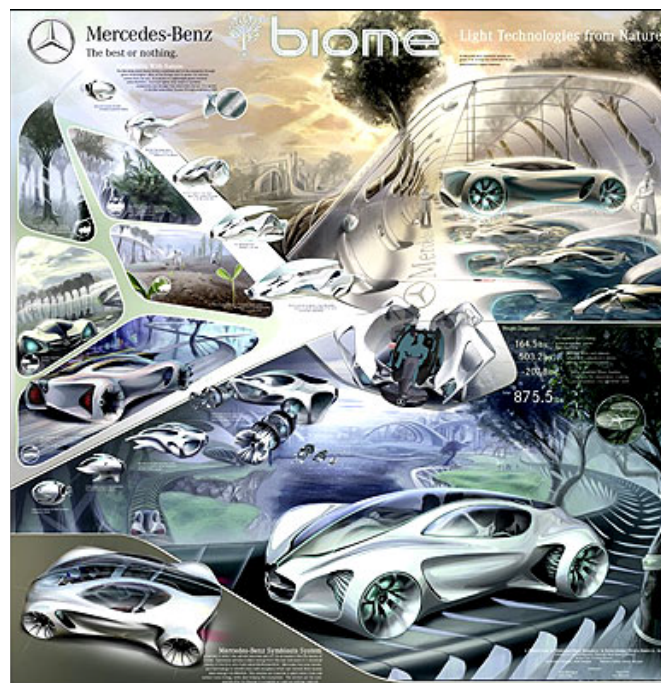


تصویر طرح مرسدس بنزی که مانند گیاه رشد می‌کند!

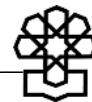
طرح جدید خودروی بنز می‌تواند خودرویی باشد که شاید همه انسان‌ها آرزوی داشتنش را داشته باشند. خودرویی که به گفته شرکت سازنده‌اش در کارخانه تولید نمی‌شود، بلکه قطعات مختلف آن از دانه‌های گیاهی رشد می‌کند؛ البته تا چند نسل آینده!

خودروی "Biom" که طرح ابتدایی آن در رقابت جنجالی طراحی خودروی لس‌آنجلس به نمایش گذاشته شده است بیشتر به خودروهایی شباهت دارد که در سری جنگ‌های ستاره‌ای دیده می‌شدند. "Biom" چهار سرنشینه بوده و صندلی‌های آن به شکل الگوی الماس در کنار یکدیگر قرار داده شده‌اند.

شگفت‌انگیزترین بخش درباره "Biom" این است که بنز اعلام کرده خودروی جدیدش نه در کارخانه، بلکه از دانه‌های گیاهان رشد می‌کند. شاید در ابتدا این گفته کمی غیرمعقول به نظر بیاید، اما مطمئن باشید توضیحات بیشتر کارخانه بنز نیز نمی‌تواند شدت شگفت‌انگیزی این ایده را کاهش دهد:



در ساخت بخش‌های مختلف Biom که وزن آن در حدود ۳۹۴ کیلوگرم تخمین زده شده، از دانه‌های درختانی استفاده خواهد شد که به واسطه مهندسی ژنتیکی می‌توانند به شکل قطعات خودرو رشد کنند و سوخت آن نیز ماده‌ای به نام نکتارزیستی ۴۵۳۴ است، ماده‌ای که هیچ آلودگی زیست‌محیطی به وجود نمی‌آورد.



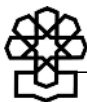
پوشش‌های پارچه‌ای Biom نیز نسوج کاملاً زیستی خواهند بود که باز هم از دانه‌های گیاهی تراریخته رشد خواهند کرد و در میان جاده، تنها محصول جانبی که از کارکردن موتور این خودرو به وجود می‌آید، اکسیژن خواهد بود.



دانه‌هایی که رشد آنها این خودرو را به وجود خواهد آورد در لابراتوارها کشت داده شده و فیبرهای زیستی نام دارند که از فلز و پلاستیک سبک وزن‌تر بوده، اما استحکام آنها بیشتر از فولاد است. با این حال جالب است بدانید که محصول نهایی، یعنی خودروی کامل Biom به صورت زیستی کاملاً تجزیه‌پذیر است؛ زمانی را تصور کنید که خودروهای فرسوده به صورت خود به خود به طبیعت بازگردند.

به گفته شرکت بنز، بخش داخلی Biom از یک DNA که بر روی ستاره جلویی بنز قرار دارد رشد کرده و بخش خارجی آن از دانه‌ای که بر روی ستاره پشتی قرار دارد، شکل خواهد گرفت. براساس گزارش گیزمگ، ستاره‌های بنز در هر یک از این بخش‌ها مطابق با سلیقه مشتریان دستکاری ژنتیکی می‌شوند و خودرو زمانی که کدهای ژنتیکی آن با کپسول دانه‌ها ترکیب می‌شود، آغاز به رشد می‌کند. همچنین چرخ‌های خودرو نیز از چهار دانه مجزا رشد خواهند کرد.

(سه‌شنبه، ۹ آذر ۱۳۸۹، www.mehr.news.com)



ساخت ماشین بادبانی که مخالف جهت باد حرکت می‌کند



این وسیله بیشتر شبیه خودروهای کارتینگ است که دو پنکه رومیزی غول‌پیکر روی آن نصب شده، اما طراحان این وسیله عجیب آن را ابتکاری بدیع در جهت ساخت خودروهای آینده می‌دانند. گروهی از دانشجویان دانشگاه بریستول در

انگلستان خودرویی بادی ساخته‌اند که با استفاده از نیروی حاصل از چرخش توربین‌ها حرکت می‌کند. این وسیله بیشتر شبیه خودروهای کارتینگ است که دو پنکه رومیزی غول‌پیکر روی آن نصب شده، اما طراحان این وسیله عجیب آن را ابتکاری بدیع در جهت ساخت خودروهای آینده می‌دانند.

برای حرکت به جلو، به نسیمی مستقیم و نسبتاً قوی نیاز است که ترجیحاً بالای ۱۸ کیلومتر در ساعت سرعت داشته باشد. باد با عبور از میان تیغه‌های توربین آن را به چرخش وامی‌دارد. هرچه قدر سرعت باد بیشتر باشد؛ پره‌های این توربین نیز سریع‌تر خواهند چرخید. از طریق مجموعه‌ای از پیچ و مهره‌ها و یک محور میل‌لنگ، نیروی حاصل از چرخش پره‌ها به چرخ‌ها منتقل شده و خودرو به سمت جلو حرکت می‌کند.

دکتر دیوید درای، مسئول این پروژه به بی‌بی‌سی گفت: «ما ادعا نداریم که خودروهای بادی آینده را می‌سازیم، اما با این پروژه دانشجویان این فرصت را پیدا می‌کنند تا نظریه‌ها و ایده‌های خود را به صورت عملی آزمایش کنند».

(www.TTic.ir)

ثبت رکورد جدید سرعت قطار در چین

قطار مسافربری چینی روز جمعه توانست به رکورد سرعت ۳۰۲ مایل بر ساعت (۴۸۶ کیلومتر بر ساعت) دست یابد. چین توانست بدون دستکاری یک قطار در خطوط راه‌آهن این کشور با سرعت ۴۸۶ کیلومتر بر ساعت مسیر بین پکن و شانگهای را به هم متصل کند. براساس گزارش خبرگزارش شینهوا، این سریع‌ترین رکورد سرعت است که تاکنون از یک قطار مسافربری اصلاح نشده در خدمت به ثبت رسیده است.

در سال ۲۰۰۷ یک قطار دستکاری شده در فرانسه توانست در یک آزمایش به سرعت ۵۷۴/۸ کیلومتر بر ساعت برسد. در سال ۲۰۰۳ نیز در ژاپن یک قطار مغناطیسی به سرعت ۵۸۱ کیلومتر بر ساعت رسید. این قطار چینی فاصله هزار و ۳۱۸ کیلومتر را با سرعت ۴۸۶ کیلومتر پیمود. این قطار



پرسرعت از سال ۲۰۱۲ رسماً وارد خطوط این مسیر می‌شود و می‌تواند زمان رسیدن از پکن به شانگهای را از ۱۰ ساعت فعلی به ۵ ساعت کاهش دهد.

این پروژه که با هزینه ۳۲/۵ میلیارد دلار اجرا می‌شود بخشی از تلاش بزرگ دولت چین برای کاهش زمان مسافرت میان شهرهای بزرگ این کشور است. چین در حال حاضر طولانی‌ترین شبکه راه‌آهن پرسرعت را دارد و قصد دارد تا سال ۲۰۱۲ بیش از ۱۳ هزار کیلومتر از مسیرهای راه‌آهنی این کشور را تحت پوشش شبکه پرسرعت قرار دهد. این کشور همچنین در تلاش برای رساندن سرعت قطارهای مسافربری خود به سرعت بیش از ۵۰۰ کیلومتر بر ساعت است.

(شنبه، ۱۳ آذر ۱۳۸۹، www.mehrnews.com)

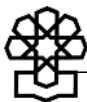
ابر خودرو ۶ چرخ

شرکت ایتالیایی کووینی، ابر خودرویی را با ۶ چرخ و طراحی ویژه به بازار عرضه می‌کند. ایده اولیه ساخت کووینی C6W از شرکت خودروسازی ایتالیایی کووینی مربوط به ۳۲ سال پیش است. ماشینی استثنایی با ۶ چرخ و بدنه‌ای از فایبرگلاس و فیبر کربنی با ۴۳۴ اسب بخار قدرت و سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت.



ایده ساخت این خودرو از یک ماشین مسابقه‌ای در سال ۱۹۶۷ گرفته شده و علاوه بر اینکه احتمال چپ کردن در آن به صفر رسیده، امکان ترمز سریع نیز تقویت شده است. البته این خودرو هنوز به شکل انبوه عرضه نشده و صحبتی از زمان عرضه و قیمت آن در میان نیست.

(چهارشنبه، ۱۷ آذر ۱۳۸۹، www.TTIC.Ir)



مرسدس ۲۰۱۱ خودرویی برای چهار فصل

کروک جدید مرسدس که برای سال ۲۰۱۱ طراحی شده، مدعی است که در تمامی فصول می‌تواند با سقف باز، هوای گرم و مطبوعی را در خودرو برای چهار سرنشین فراهم آورد البته معمولاً خودروهای کروک، در تئوری بهتر از عمل هستند.

گرم‌کننده سرو گردن: در صندلی‌های جلویی خودرو، سیستم پخش‌کننده هوای گرمی وجود دارد که از یک واحد گرمایی که قدری پایین‌تر در پشتی صندلی قرار گرفته منشأ می‌گیرد.

صفحه منحرف‌کننده مسیر باد: در سرعت‌های بالای ۱۰۰ مایل در ساعت می‌توانید دکمه‌ای را ۶ در وسط کنسول خودرو فشار دهید در این صورت، یک صفحه انحراف مسیر باد به ارتفاع ۶/۳۵ سانتیمتر بالای شیشه خودرو ظاهر می‌شود.

سقف نرم و عایق صوتی: سقف خودرو که یک اینچ ضخامت دارد از سه لایه با بافت پلی‌استر تشکیل شده است که باعث می‌شود هم عایق صوتی و هم عایق حرارتی باشد. در سرعت‌های بالاتر از ۲۵ مایل بر ساعت می‌توانید یک دکمه مخفی روی دسته صندلی را فشار دهید و بدین ترتیب سقف خودرو در عرض کمتر از ۲۰ ثانیه باز یا بسته خواهد شد.

منابع و مآخذ

1. www.aftab.ir
2. www.ahwaz.citypress.ir
3. www.citypress.ir
4. www.econews.ir
5. www.farsnews.com
6. www.hamshahrionline.ir
7. www.iran4rah.com
8. www.iraneconomist.com
9. www.irna.ir
10. www.isfahan.citypress.ir
11. www.itsiran.ir
12. www.kayhannews.ir
13. www.magiran.com
14. www.mashhad.citypress.ir
15. www.mehrnews.ir
16. www.mrt.ir
17. www.pmo.ir
18. www.rai.ir
19. www.tabriz.citypress.ir
20. www.tehran.citypress.ir
21. www.tehrooz.com
22. www.tinnews.ir
23. www.TTIC.ir
24. www.wikipedia.ir



شماره مسلسل: ۱۰۵۷۷

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: خبرنامه حمل و نقل (۱۱)

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه عمران)
تهیه و تدوین کنندگان: زهرا آذرنوش، حسن کریمزاده
مدیران مطالعه: ذبیح‌الله طلوعی، محمدرضا فارسیان
ناظر علمی: محسن صمدی
متقاضی: کمیسیون عمران
ویراستار تخصصی: —
ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی: —

تاریخ انتشار: ۱۳۸۹/۱۰/۱۳