

خبرنامه حمل و نقل (۱۴)

کد موضوعی: ۲۵۰

شماره مسلسل: ۱۰۵۸۸

دی ماه ۱۳۸۹

دفتر: مطالعات زیربنایی

به نام خدا

فهرست مطالب

۱	چکیده
۱	مقدمه
۱	۱. حمل و نقل برون شهری
۱	۱-۱. حمل و نقل جاده‌ای
۵	۱-۲. حمل و نقل ریلی
۹	۱-۳. حمل و نقل هوایی
۱۱	۱-۴. حمل و نقل دریایی
۱۳	۲. حمل و نقل درون شهری
۱۳	۲-۱. مترو
۱۴	۲. گزیده تازه‌های حمل و نقل از شبکه جهانی اینترنت
۲۵	منابع و مآخذ



خبرنامه حمل و نقل (۱۴)

چکیده

این خبرنامه در دو بخش حمل و نقل برون شهری و درون شهری ارائه شده است. در بخش اول، اخبار مربوط به حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی ارائه شده است و در بخش حمل و نقل درون شهری نیز به اخبار مرتبط با حمل و نقل و ترافیک کلان‌شهرها پرداخته شده است و در نهایت تازه‌های ترافیک ارائه می‌شود.

مقدمه

امروزه بخش حمل و نقل به عنوان پیش‌نیاز و زیربنای توسعه، دارای نقش اساسی و کارآمد در باروری استعداد های بالقوه جوامع بوده که توجه به استفاده بهینه از ظرفیت‌های این بخش و تعیین سیاست‌هایی در جهت افزایش کارایی آن از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. بنابراین حمل و نقل از امور زیربنایی و یکی از اجزای مهم چرخه در بهبود تولید و مصرف محسوب می‌شود و در فرآیند رشد اقتصادی، نقش بسیار مهم و تأثیرگذاری دارد، ضمن آنکه از فرآیند رشد و توسعه اقتصادی تأثیرپذیری دارد.

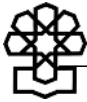
۱. حمل و نقل برون شهری

۱-۱. حمل و نقل جاده‌ای

۶۰ درصد اهداف برنامه چهارم توسعه در بخش حمل و نقل تحقق نیافت

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی از عدم تحقق ۶۰ درصدی اهداف برنامه چهارم توسعه در بخش حمل و نقل خبر داد. مهرداد لاهوتی اظهار داشت: براساس برنامه چهارم توسعه، تکمیل حداقل ۵۰ درصد شبکه آزادراهی و بزرگراه‌های مرتبط‌کننده مرکز استان‌ها باید انجام می‌شد، ولی در حال حاضر در بخش آزادراه ۷/۵ درصد و در بزرگراه‌ها ۳۶ درصد تحقق یافته است.

وی احداث ۶۸۰۰ کیلومتر راه‌آهن را از اهداف قانون برنامه چهارم عنوان و خاطرنشان کرد: در این بخش فقط ۱۸۰۰ کیلومتر ساخته شده و این موضوع به هیچ‌وجه



رضایتبخش نیست.

عضو کمیسیون عمران مجلس حذف کامل نقاط سانحه‌خیز جاده‌ای را از دیگر بندهای این قانون برشمرد و اذعان داشت: در حذف این نقاط بسیار ضعیف عمل شده به طوری که تنها ۴۰ درصد آن عملی شده است.

لاهوتهی به ارزیابی نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای پرداخت و یادآور شد: براساس برنامه چهارم توسعه عمر اتوبوس‌ها باید به زیر ۱۳ سال، کامیون به کمتر از ۱۹ سال، مینی‌بوس به زیر ۲۵ سال و سواری باید زیر ۱۰ سال و سن ناوگان هوایی قرار بود به کمتر از ۱۸ سال می‌رسید.

عضو کمیسیون عمران مجلس با بیان اینکه برای تحقق برنامه چهارم توسعه در بخش حمل‌ونقل به ۱۳۳ هزار میلیارد تومان نیاز داشتیم، متذکر شد: **مبلغ ریالی تخصیص‌یافته فقط ۴۰ درصد اهداف برنامه چهارم بوده و دولت و وزارت راه‌وترابری را مقصر عدم اجرای کامل اهداف برنامه چهارم در بخش حمل‌ونقل می‌دانیم.**

لاهوتهی تأکید کرد: دولت و وزارت راه‌وترابری باید از پتانسیل بخش خصوصی به‌عنوان یک عامل مهم اقتصادی استفاده می‌کرد ولی متأسفانه تمام تکیه دولت به اعتبارات و منابع دولتی است و نتایج ضعیف آن در حال حاضر به‌خوبی ملموس است.

(دوشنبه، ۲۹ آذر ۱۳۸۹، www.ilna.ir)

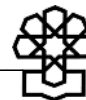
۲۴ هزار میلیارد تومان به توسعه زیرساخت‌های وزارت راه اختصاص یافت



معاون اول رئیس‌جمهور با بیان اینکه با انتقال پول‌های ایران به کشورهای امن آنها حاضر شدند سه تا هشت برابر آن تسهیلات در اختیار ما بگذارند، گفت: از این محل ۲۴ هزار میلیارد تومان به وزارت راه و ۲۱ هزار میلیارد تومان هم به توسعه پارس جنوبی اختصاص یافت.

محمدرضا رحیمی اظهار داشت: با انتقال پول‌های ایران از این کشورها به کشورهای امن آنها حاضر شدند سه تا هشت برابر آن امکانات در اختیار ما بگذارند که ۲۴ هزار میلیارد تومان اختصاص‌یافته به راه‌آهن هم از همین محل تأمین خواهد شد.

وی اضافه کرد در گام نخست ۱۲ هزار میلیارد تومان برای ۱۲ مسیر پیش‌بینی شده



که هفته گذشته برای اجرا به وزارت راه و ترابری ابلاغ شد و تا آخر سال نیز در مجموع ۲۴ هزار میلیارد تومان اختصاص خواهد یافت.

رحیمی با بیان اینکه در بهره‌برداری از گاز در پارس جنوبی از قطر عقب هستیم، افزود: برای جبران عقب‌ماندگی‌ها ۲۱ هزار میلیارد تومان هم از همین محل به توسعه پارس جنوبی اختصاص یافت.

معاون اول رئیس‌جمهور در بخش دیگر سخنان خود گفت: ایران در نقطه‌ای از جهان قرار گرفته است که کشورهای بسیاری باید از آن عبور کنند و از طرف دیگر در شمال و جنوب آن منابع گسترده انرژی قرار دارد.

رحیمی با بیان اینکه می‌توان به اندازه دو برابر نفت از ترانزیت کسب درآمد کرد، افزود: باید با توسعه زیرساخت‌ها و اطلاع‌رسانی مناسب در زمینه اهمیت ترانزیت از این فرصت به نحو مطلوب استفاده کنیم.

وی سپس اضافه کرد: در حال حاضر سهم ترانزیت ۷ میلیون تن است و تا آخر سال این رقم به ۱۰ میلیون تن می‌رسد و اگر هر سال ۲۰ درصد به این ظرفیت افزوده شود. دستیابی به رقم ۷۰ میلیون تن ترانزیت کالا دور از دسترس نخواهد بود.

رحیمی با اشاره به مزیت‌های استان‌های مختلف کشور گفت: قرار بود با کمک استانداران در سال جاری ۱ میلیون و ۱۰۰ هزار شغل در کشور ایجاد شود که در برخی از استان‌ها تاکنون ۱ میلیون و ۴۰۰ هزار شغل ایجاد شده است.

(دوشنبه، ۲۹ آذر ۱۳۸۹، www.ilna.ir)

تا پایان دولت دهم حجم ترانزیت کالا از کشور به ۴۰ میلیون تن می‌رسد

وزیر راه و ترابری پیش‌بینی کرد: تا پایان دولت دهم حجم ترانزیت کالا از کشور به ۴۰ میلیون تن در سال برسد.

بهبهانی در گفتگو با خبرنگاران، گفت: با توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل هدفگذاری بلندمدت ما جابجایی ۷۰ میلیون تن کالا است که این رقم در دولت‌های بعدی محقق خواهد شد.

وی احداث محورهای شرق چابهار - زاهدان - سرخس، انعقاد تفاهمنامه میان رؤسای جمهوری سه کشور منطقه شرق دریای خزر برای احداث راه آهن گرگان - اینچه برون - برکت به قزاقستان، محور قزوین - رشت - آستارا و قم به قزوین را از مهمترین محورهای ریلی ترانزیتی ذکر کرد.

وزیر راه با اشاره به تصویب قطع رابطه با انگلیس از سوی نمایندگان مجلس و تأثیر



آن بر پروازهای دو کشور، اظهار داشت: معلوم نیست که با تعلیق همکاری ها، این پروازها هم قطع شود یا خیر، اما باید در این زمینه مطالعات بیشتری صورت گیرد. بهبهانی در عین حال گفت: پروازهای ایران و انگلستان بسیار کم است و در هفته دو پرواز به این کشور داریم.

(دوشنبه، ۲۹ آذر ۱۳۸۹، www.ilna.ir)

بهترین موقعیت استراتژیک ایران در بخش ترانزیت هنوز شناسایی نشده است

معاون وزیر راه و رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای موقعیت ایران با داشتن مهمترین کریدورهای جهان در بخش ترانزیت را استثنایی دانست و گفت: برای توسعه آن از تمامی ظرفیت‌ها استفاده خواهیم کرد.

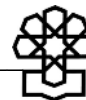
وی در مورد گزارش عملکرد هشت‌ماهه معاونت خود اظهار داشت: پارامترهای مهم در این معاونت کاهش هزینه، کاهش مدت‌زمان، افزایش کیفیت عبور و ایمنی سرلوحه برنامه بخش حمل و نقل قرار گرفته است و امیدواریم در توسعه ظرفیت‌ها از تمامی توان بخش‌های مختلف به نحو احسن بهره‌مند شویم.

نماینده ویژه دولت با بیان این مطلب که تمام همت خود را برای افزایش جابجایی کالا در کشور با توسعه پایانه‌ها، بنادر و خطوط ریلی خواهیم گذاشت یادآور شد: در کارگروه‌های کارشناسی که در بخش ترانزیت برگزار شد قرار بر این است تا دو سال آینده ظرفیت ترانزیت کالا ۲۵ میلیون تن برسد و دورنمای آن را ۷۰ میلیون تن ترسیم کرده‌ایم.

افندی‌زاده اظهار داشت: با خرید ایکس‌ری و نصب آن در گمرک برای کاهش زمان بازرسی و توسعه شبکه ریلی و همچنین کاهش مدت زمان توقف در پایانه‌ها و افزایش بزرگراه‌ها و همچنین بازبینی در تعرفه‌ها قصد داریم توجه دیگران را به بخش ترانزیت ایران معطوف نماییم.

وی از تمامی دست‌اندرکاران مخصوصاً در بخش وزارت امور خارجه برای افزایش تبادلات بین‌المللی و شناسایی حلقه‌های مفقوده در بخش ترانزیت یادآور شد: با بازگذاشتن دست بخش خصوصی و کاهش معضلات سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی را برای توسعه تمامی زیربخش‌ها خصوصاً در بخش ریلی، دریایی و جاده‌ای به‌کار بسته‌ایم تا شرایط مناسب برای توسعه ظرفیت‌ها در بخش ترانزیت کشور بیش از پیش ایجاد شود.

(دوشنبه، ۲۹ آذر ۱۳۸۹، www.iran4rah.com)



در برنامه پنجم چهره روشنی برای بخش حمل و نقل تعریف نشده است. آقایی با اشاره به برنامه پنجم توسعه از فقدان ترسیم آینده‌ای روشن و مشخص برای بخش حمل و نقل در این برنامه انتقاد کرد و گفت: جای تأسف دارد که در برنامه پنجم توسعه چهره روشنی برای پنج سال آینده تعریف نشد. رئیس کمیسیون عمران با تأکید بر لزوم نگاه جدی و دارای برنامه به توسعه حمل و نقل در کشور گفت: شایسته‌تر بود که در برنامه پنجم توسعه، مجلس و نمایندگان با نگاهی جدی‌تر موضوع حمل و نقل را بررسی می‌کردند و برای آن اهدافی مشخص می‌کردند. وی همچنین افزود: البته در بخش حمل و نقل ریلی در برنامه پنجم تصمیمی گرفته شد که می‌تواند باعث گسترش خدمات‌رسانی به مردم شود و آن هم تغییر اساسنامه راه‌آهن بود که امیدواریم با اجرای صحیح بتواند هدف و منظور این ماده را برآورده کند. (شنبه، ۲۷ آذر ۱۳۸۹، www.Tinnews.ir)

۱-۲. حمل و نقل ریلی

۱۴ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان برای توسعه خطوط ریلی و جاده‌ای اختصاص یافت



شهریار افندی‌زاده روز دوشنبه در همایش ملی ترانزیت در مسیر توسعه گفت: ۱۲ هزار میلیارد تومان برای توسعه ریلی کشور در نظر گرفته می‌شود و ۲ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان نیز برای تبدیل راه‌های اصلی به بزرگراه اختصاص می‌یابد که مصوبات آن در بودجه سال‌های ۱۳۹۰، ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ ابلاغ می‌شود.

وی با اشاره به موقعیت جغرافیایی ایران و ظرفیت‌های موجود برای توسعه ترانزیت اظهار داشت: اتصال به آب‌های آزاد و همسایگی کشورهای آسیای میانه که محصور در خشکی هستند، بر اهمیت این موقعیت می‌افزاید.

نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت ادامه داد: ایران در مسیر کریدورهای تاریخی و معروف نظیر راه مروارید، راه شاهی و جاده ابریشم قرار دارد که نشان‌دهنده مناسب بودن جایگاه ایران برای حمل و نقل بین‌المللی است.

افندی‌زاده تصریح کرد: کریدور تراسیکا، جاده ابریشم، کریدور شمال به جنوب و کریدور شرق به غرب جزء محورهای ترانزیتی اصلی منطقه‌ای و بین‌المللی است که از



سرزمین‌های ایران عبور می‌کنند.

وی با اشاره به برنامه دولت برای فعال‌سازی کریدور شمال به جنوب اظهار داشت: با استفاده از این مسیر ۴۰ درصد هزینه‌های حمل‌کاهش می‌یابد.

معاون وزیر راه اظهار داشت: کریدور تاریخی جاده ابریشم هم در ایران به دو شاخه می‌شود که یکی از ترکیه به اروپا رفته و دیگری به عراق، سوریه و آفریقا متصل می‌شود.

افندی‌زاده ادامه داد: در دولت نهم و دهم فعال کردن محور شرق و در راستای توسعه شرق کشور، پروژه ریلی چابهار - زاهدان - سرخس مطرح شد که با تکمیل این مسیر ریلی دریای عمان به ترکمنستان و افغانستان متصل می‌شود.

وی هزینه پایین، زمان کم، مسیر ایمن و کیفیت عبور کالا، پارامترهای مد نظر صاحبان کالا برای استفاده از کریدورهای بین‌المللی ذکر کرد و افزود: ۱۱ هزار و ۸۰۰ میلیارد دلار تبادلات تجاری ترانزیتی در دنیا انجام شده است که ۳ هزار و ۹۰۰ میلیارد دلار آن مربوط به مبادلات اروپا و آسیا بوده است.

نماینده ویژه دولت در ترانزیت اظهار داشت: در هشت‌ماهه اول سال جاری ۶ میلیون و ۵۲۳ هزار تن جابجایی کالا از ایران صورت گرفت که این رقم نسبت به مدت مشابه در سال گذشته ۴۳ درصد رشد را نشان می‌دهد.

افندی‌زاده ادامه داد: از این رقم ۵ میلیون و ۵۹۳ هزار تن کالا از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای و ۹۲۳ هزار تن کالا از طریق راه‌آهن جابجا شده است.

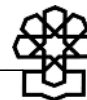
معاون وزیر راه و ترابری همچنین گفت: در برنامه چهارم توسعه مقرر شده بود ۷ میلیون تن جابجایی کالای ترانزیتی در کشور صورت گیرد که این رقم در سال ۱۳۸۸ محقق شد که نسبت به سال ۱۳۸۷، حدود ۲۰ درصد رشد داشت.

وی افزود: برنامه‌ریزی دولت طی دو سال آینده ظرفیت‌سازی برای جابجایی ۲۵ میلیون تن کالای ترانزیتی در سال است.

(دوشنبه، ۲۹ آذر ۱۳۸۹، www.iran4rah.com)

چاره کاهش تلفات جاده‌ای گسترش راه‌آهن است

آقای با بیان اینکه ایران بیشترین تلفات جاده‌ای را به نسبت تعداد خودرو دارد، تأکید کرد: بهترین چاره کاهش تلفات جاده‌ای گسترش حمل‌ونقل ریلی است، زیرا ما بیش از ۱۰۰ میلیون نفر تقاضای سالیانه برای استفاده از سیستم حمل‌ونقل ریلی داریم که تنها حدود ۲۵ میلیون نفر را می‌توانیم جابجا کنیم و این یعنی ما تنها نیاز یک‌چهارم از



مسافران را تأمین می‌کنیم و ناچار سه‌چهارم از آنها به بخش جاده‌ای سرازیر می‌شوند. وی همچنین افزود: متأسفانه ناوگان ریلی و خطوط ریلی ما فرسوده است و علاوه بر این بهره‌وری ما در بخش حمل و نقل عمومی نیز پایین است و این موجب شده تا ناوگان حمل مسافر و حمل بار ما دچار مشکلات عدیده است. (شنبه، ۲۷ آذر ۱۳۸۹، www.Tinnews.ir)

افزایش تقاضا برای حمل ریلی کانتینر در پی هدفمند شدن یارانه‌ها

تقاضا برای استفاده از خطوط ریلی کشور به‌منظور حمل کانتینرهای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی به کشور در روزهای اخیر با افزایش چشمگیری مواجه شد. در پی هدفمند شدن یارانه‌های سوخت در کشور و افزایش قیمت گازوئیل و به‌تبع آن برخی مشکلات در حمل و نقل کالاها از طریق شبکه جاده‌ای، تقاضا برای حمل کانتینر از طریق راه‌آهن افزایش یافته است. بنابراین گزارش بیشترین میزان تقاضاها برای حمل کانتینرهای پر از بندرعباس به سمت تهران و حمل کانتینرهای خالی از تهران به سمت بندرعباس برای بارگیری در بندر شهید رجایی است.

گزارش فوق می‌افزاید این اتفاق درحالی است که توان ناوگان ریلی کشور در این مسیر و به‌خصوص در بندر شهید رجایی جوابگوی تقاضای به‌وجود آمده نیست و در برخی موارد به دلیل کندی مانور واگن‌ها به انصراف صاحبان کالا از استفاده از شبکه ریلی انجامیده است.

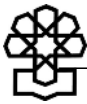
گزارش فوق حاکی است، طی سال‌های گذشته استفاده از شبکه راه‌آهن برای حمل کانتینر تنها حدود ۵ درصد از حجم حمل و نقل کانتینری در کشور را تشکیل داده است. (دوشنبه، ۶ دی ۱۳۸۹، www.mana.ir)

لزوم تکمیل پروژه برقی کردن خط آهن تبریز - آذرشهر در نیمه اول سال آینده

قائم‌مقام راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در دیدار با هیئتی از راه‌آهن روسیه، خواستار



تکمیل پروژه برقی کردن خط آهن تبریز - آذرشهر تا نیمه اول سال آینده توسط طرف روسی شد. طالب زارع اظهار داشت: در این راستا بستر مناسب برای سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل ریلی با استفاده از منابع داخلی و خارجی فراهم شده است.



وی افزود: آزادسازی تعرفه حمل بار و مسافر و خصوصی‌سازی در بخش حمل و نقل ریلی از مهمترین برنامه‌های در دست اقدام است و در این راستا راه‌آهن تاکنون ۹۰ درصد شرکت‌های زیرمجموعه خود را به بخش خصوصی واگذار کرده است.

قائم‌مقام راه‌آهن تکمیل محورهای ترانزیتی اعم از کریدور شمال به جنوب و غرب به شرق را از دیگر اولویت‌های راه‌آهن اعلام و تصریح کرد: تحقق این امر نیازمند سرمایه‌گذاری عظیمی است که براساس قانون برنامه پنجم توسعه و عنایت ویژه دولت به توسعه حمل و نقل ریلی، بستر لازم جهت سرمایه‌گذاری خارجی در این بخش فراهم شده است.

وی افزود: همکاری بین راه‌آهن ایران و روسیه در زمینه انتقال تکنولوژی، برقی کردن خطوط ریلی، بازسازی خطوط و تأمین ناوگان از موضوعات مشترک بسیار مناسب برای همکاری بین دو کشور است.

(چهارشنبه، ۱ دی ۱۳۸۹، www.iran4rah.com)

توان و تخصص شرکت‌های داخلی در اجرای پروژه‌های ریلی نادیده گرفته می‌شود

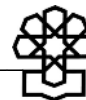


مدیرعامل شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی راه‌آهن با انتقاد از روند کند و فرسایشی دستگاه‌های دولتی در واگذاری پروژه‌های ریلی به شرکت‌های داخلی دارای توان و تخصص گفت: با روند کنونی تحقق اهداف چشم‌انداز بیست‌ساله در بخش توسعه راه‌آهن امکانپذیر نیست.

ابوالفضل گلزاری با بیان اینکه در سند چشم‌انداز بیست‌ساله کشور ذکر شده تا افق سال ۱۴۰۴ شمسی ۲۵ هزار کیلومتر راه‌آهن باید در کشور ایران ایجاد شود، گفت: در حال حاضر ۹ هزار کیلومتر راه‌آهن در کشور احداث شده و با روند کنونی احداث خطوط ریلی اهداف سند چشم‌انداز در این بخش محقق نمی‌شود.

مدیرعامل شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی راه‌آهن تأکید کرد: درحالی که قبل از انقلاب اسلامی کل خطوط ریلی کشور ۴ هزار کیلومتر بود، ظرف سی سال ۵ هزار کیلومتر به آن اضافه شد و برای تحقق چشم‌انداز باید سالی ۱۵۰۰ کیلومتر ریلگذاری جدید در کشور انجام شود.

وی افزود: عملکرد پنج سال اخیر نشان می‌دهد سالیانه ۱۲۰ تا ۱۳۰ کیلومتر



ریلگذاری در کشور صورت گرفته است، این درحالی است که ۶ سال از سند چشم‌انداز بیست‌ساله گذشته و روند گذشته احداث خط آهن نشان می‌داد، با این روند امکان رسیدن به هدف چشم‌انداز دور از ذهن است.

گلزاری گفت: درحالی که هزینه ایجاد هر کیلومتر احداث راه‌آهن در مسیرهای بدون تونل و پل ۱/۲ تا ۱/۵ میلیارد تومان برآورد می‌شود، این رقم در مسیرهای دارای پل و تونل تا ۳/۵ میلیارد تومان می‌رسد.

گلزاری تأکید کرد: با توان فنی پرسنل شرکت و ماشین‌آلات پیشرفته برای ریلگذاری می‌تواند سالیانه حداقل ۱۰۰۰ کیلومتر ریلگذاری انجام دهد، اما متأسفانه از این توان داخلی استفاده نمی‌شود.

گلزاری تأکید کرد: تا تفکر سنتی در مدیران راه‌آهن وجود دارد، بعید می‌دانم پروژه‌های ریلی تا چشم‌انداز کشور محقق شود و ۲۵ هزار کیلومتر راه‌آهن ایجاد خواهد شد.

وی گفت: درحال حاضر دستگاه پیشرفته ریلگذار SVM1000 در زمینه ریلگذاری خودکار در جنوب کشور وجود دارد که می‌تواند روزانه ۲/۵ تا ۳ کیلومتر از مسیر را ریلگذاری کند و اگر یک شرکت بخواهد آن را وارد کند حداقل ۲۰ میلیارد تومان سرمایه نیاز دارد، اما این دستگاه مدت یک سال است که در سیرجان بیکار مانده است.

مدیرعامل شرکت خدمات مهندسی خط و ابنیه فنی راه‌آهن تصریح کرد: اعتقاد دارم از محل ضایعات موجود راه‌آهن شامل ریل‌های فرسوده و واگن‌های از رده خارج می‌توان یک راه‌آهن جدید در کشور به اندازه راه‌آهن موجود ایجاد کرد.

گلزاری در مورد میزان ضایعات راه‌آهن گفت: طبق آخرین آمار ۳۰۰ هزار تن ضایعات ریلی و واگن‌های فرسوده و ادوات ریلی در کشور وجود دارد که می‌توان با فروش آن به شرکت‌های پیمانکاری پروژه‌های راه‌آهن را به‌صورت رایگان انجام داد.

(جمعه، ۲۶ آذر ۱۳۸۹، www.farsnews.ir)

۳-۱. حمل‌ونقل هوایی

تا سال ۱۳۹۷ تمام هواپیماهای ایران بازنشسته خواهند شد



مدیرعامل شرکت هواپیمایی ایران ایرتور اعلام کرد: علی‌رغم ابلاغیه صورت گرفته از سوی سازمان خصوصی‌سازی برای واگذاری این شرکت هواپیمایی، ایران ایرتور همچنان در بلاتکلیفی به‌سر می‌برد.



مهدی صادقی، با بیان اینکه کلیه اقدامات آماده‌سازی برای واگذاری این شرکت هواپیمایی صورت گرفته است، تصریح کرد: به صلاح نیست که این شرکت هواپیمایی در بالاتکلیفی به سر ببرد.

وی با بیان اینکه تا سال ۱۳۹۷ تمام هواپیماهای ایران بازنشسته خواهند شد، گفت: در حال حاضر ناوگانی که به دلیل تحریم‌های ناجوانمردانه وضعیت چندان مناسبی ندارد و در حالی که طبق برنامه چهارم توسعه عمر آن با احتساب تحریم باید به ۱۵ سال می‌رسید هم‌اینک ۱۹ سال عمر دارد.

صادقی، تأمین ایمنی پرواز را از اولویت اصلی سازمان هواپیمایی عنوان کرد و گفت: در حال حاضر ایمنی در صنعت هوانوردی ایران در شرایط حداقل به‌سر می‌برد که موظف به ارتقای آن و اتخاذ تدابیری در این زمینه هستیم. وی با اشاره به روند فزاینده بدهی ایرلاین‌ها به شرکت‌های فرودگاهی یادآور شد: پیش‌بینی می‌شود که با افزایش ۳۰ درصدی نرخ بلیت هواپیما، شرکت‌های هواپیمایی بتوانند میزان قابل توجهی از بدهی‌های خود را به شرکت فرودگاه‌ها پرداخت کنند.

مدیرعامل شرکت هواپیمایی ایران ایرتور در رابطه با سیاست شرکت فرودگاه‌ها در زمینه افزایش نرخ تعرفه‌های فرودگاهی افزود: در صورت افزایش نرخ تعرفه‌های فرودگاهی شرکت‌های هواپیمایی در زمینه ارائه خدمات با مشکلات عدیده‌ای مواجه می‌شوند.

(شنبه، ۲۷ آذر ۱۳۸۹، www.Tinnews.ir)

نگهداری فرودگاه‌ها نیازمند تأمین اعتبارات است

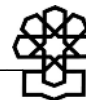


رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل شرکت فرودگاه‌های کشور با تأکید بر اینکه توسعه فرودگاه‌ها، پیشرفت اقتصادی و فرهنگی را در پی خواهد داشت، گفت: نگهداری فرودگاه‌ها نیازمند تأمین اعتبارات لازم است.

محسن اسماعیلی افزود: در ساخت فرودگاه‌ها باید به نیاز هر منطقه، استان و شهر توجه شود.

اسماعیلی بر اقتصادی شدن فرودگاه‌ها تأکید کرد و گفت: با توجه به اینکه هزینه‌های فرودگاهی سنگین است، تلاش داریم با شناسایی بخش‌های جذاب فرودگاهی زمینه را برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فراهم آوریم.

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌های کشور با اعلام اینکه تنها سه فرودگاه مهرآباد، مشهد



و امام خمینی (ره) ضررده نیستند و هزینه‌های خود را تأمین می‌کنند، افزود: ما از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در فرودگاه‌ها استقبال می‌کنیم.

وی در ادامه به تدوین طرح جامع برای فرودگاه‌های کشور اشاره کرد و گفت: تاکنون طرح جامع ۱۰ فرودگاه تدوین و آماده شده و امیدواریم تا پایان سال ۱۳۹۱ طرح‌های جامع برای دیگر فرودگاه‌ها آماده شود.

(سه‌شنبه، ۳۰ آذر ۱۳۸۹، www.Tinnews.ir)

۴-۱. حمل‌ونقل دریایی

ترانشیپ کالا در بنادر ایران ۵۷ درصد کاهش یافت



تجزیه و تحلیل آمارهای آبان‌ماه از کاهش ۴/۸ درصدی تخلیه و بارگیری کانتینر در بنادر کشور حکایت دارد.

عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر در

بنادر کشور اگرچه طی هشت‌ماهه امسال با

۱۵/۳ درصد افزایش از مرز ۱/۹ میلیون TEU

کانتینر گذشت، اما آمار یک‌ماهه آبان حکایت

از کاهش ۴/۸ درصد عملیات کانتینری در بنادر ایران دارد. حجم تخلیه و بارگیری کانتینر در بنادر کشور از ۲۴۰ هزار و ۳۴۶ TEU کانتینر در آبان‌ماه سال گذشته به ۲۲۸ هزار و ۷۰۶ TEU کانتینر در آبان امسال کاهش داشته است.

بنابراین گزارش آمار تفکیکی هریک از بنادر در آبان‌ماه امسال نشان می‌دهد بندر شهید رجایی با حدود ۱۲ درصد کاهش عملیات کانتینری روبرو شده که در طول سال‌های اخیر بی‌سابقه است.

این درحالی است که دیگر بنادر کانتینری کشور از جمله بنادر امام، خرمشهر و بوشهر در آبان با افزایش ۲ تا ۲۰۰ درصدی در عملیات کانتینری خود مواجه بوده‌اند.

عملیات کانتینری بندر شهید رجایی در این ماه بیش از ۲۵ هزار TEU کانتینر نسبت به ماه مشابه سال قبل کاهش داشته است.

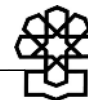
در این میان به اعتقاد کارشناسان با کاهش ۱۴ درصدی ترانشیپ طی هشت ماه امسال و ۵۷ درصدی در آبان‌ماه ممکن است روند نزولی ورود کانتینر به بنادر کشور از جمله بندر شهید رجایی تا پایان سال ادامه پیدا کند. این درحالی است که از ابتدای سال تا پایان آبان‌ماه بیش از ۳۶۹ هزار تن از حجم ترانشیپ به بنادر ایران کاسته شده است.



در حال حاضر بندر شهید رجایی ظرفیت پذیرش ۳/۳ میلیون TEU کانتینر را داراست که به اعتقاد کارشناسان در صورت جذب نشدن کانتینرهای ترانشیپ به این بندر سالیانه حدود ۱/۵ میلیون TEU کانتینر از ظرفیت آن خالی خواهد ماند. این در حالی است که در صورت افتتاح فاز دوم بندر شهید رجایی ظرفیت این بندر به بیش از ۶/۳ میلیون TEU کانتینر خواهد رسید. طی هفته‌های اخیر مسئولان از جمله معاون اول رئیس‌جمهور سخنان مختلفی در خصوص لزوم هاب شدن بندر شهید رجایی بیان کرده‌اند. از سوی دیگر مدیرعامل سازمان بنادر و مدیرکل بنادر استان هرمزگان نیز از برنامه‌های جدید برای رونق ترانشیپ در این بندر خبر دادند. مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان روز گذشته رشد تخلیه و بارگیری کانتینر در بندر شهید رجایی طی هشت‌ماه گذشته را ۱۰/۵ درصد اعلام کرد. (سه‌شنبه، ۳۰ آذر ۱۳۸۹، www.Tinnews.ir)

صرفه‌جویی دو میلیون یورویی با بومی‌سازی نوعی شناور لایروب

شرکت کشتی‌سازی صدرا امید چابهار در سال‌های اخیر با هدف کسب تکنولوژی ساخت قطعات و سازه پیچیده انواع شناور و سازه‌های فراساحلی و در ادامه بومی‌سازی آن، توانستند تکنولوژی ساخت شناور لایروب کاتر ساکشن را برای نخستین بار در منطقه خلیج فارس و دریای عمان به دست آورند. انتقال تکنولوژی و ساخت این شناور علاوه بر ارتقای دانش صنعتگران کشور، صرفه‌جویی ارزی به میزان ۲ میلیون و ۴۵۰ هزار یورویی را به دنبال داشته است. لایروب کاتر ساکشن ساخت ایران با توانایی یک موتور اصلی به قدر ۱ هزار و ۱۱۵ کیلووات قادر است پمپ لایروب شناور را فعال کند. این پمپ می‌تواند در هر ساعت ۱۳۰۰ مترمکعب گل‌ولای را در عمق ۱۴ متری لایروبی و از طریق لوله‌های تخلیه تا فاصله ۱۵۰۰ متری در محل مورد نظر، بازیافت و تخلیه کند. این شناور لایروب مجهز به واترجت است که این امکان را ایجاد می‌کند تا از اسکله جدا و داخل حوضچه جابجا شود. یادآوری می‌شود، نمایشگاه دستاوردهای بومی‌سازی و خودکفایی صنعت و معدن، از ۱۶ تا ۲۱ دی‌ماه امسال با هدف معرفی دستاوردهای فعالان صنعتی و معدنی کشور در بخش‌های مختلف طراحی و مهندسی، ساخت قطعات و ماشین‌آلات و اجرای پروژه‌هایی در رشته‌های مختلف صنعت و معدن برگزار می‌شود (دوشنبه، ۲۹ آذر ۱۳۸۹، www.Tinnews.ir)



۲. حمل و نقل درون شهری

۲-۱. مترو

مترو روزانه ظرفیت جابجایی ۳/۵ میلیون مسافر را دارد

مدیرعامل شرکت متروی تهران و حومه با بیان که ظرفیت جابجایی مترو تا پایان سال به ۲ میلیون مسافر در روز می‌رسد، گفت: ظرفیت مترو بیش از ۳/۵ میلیون سفر در روز است که به دلیل کمبود واگن شهروندان نمی‌توانند از این ظرفیت استفاده کنند.

محسن هاشمی با اشاره به اعتبارات پرداخت شده مترو از سوی دولت گفت: از بودجه ۴۵۰ میلیارد تومانی بخش عمرانی مترو تاکنون ۱۶۰ میلیارد تومان آن از سوی دولت پرداخت شده است. براساس قانون ۶۰ میلیارد تومان نیز باید بابت یارانه بلیت مترو پرداخت شود که تاکنون از بودجه ۳ میلیارد تومان مشترک برای یارانه بلیت اتوبوس و مترو پرداخت شده است.

وی با بیان اینکه تنها توقع شرکت مترو پرداخت بودجه‌های قانونی آن است، اظهار کرد: در مجموع از ۱۵۰۰ میلیارد تومان بودجه مترو در سال ۱۳۸۹، معادل ۱۶۰ میلیارد تومان آن پرداخت شده که این ۱۱ درصد بودجه قانونی مترو است.

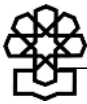
وی افزود: هم‌اکنون سهم ۱ میلیارد دلاری مترو از حساب صندوق ذخیره ارزی نیز با وجود اینکه ۹ ماه از سال می‌گذرد پرداخت نشده است.

مدیرعامل شرکت متروی تهران و حومه خاطرنشان کرد: در حال حاضر روزانه ۱ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر مسافر با مترو جابجا می‌شود که تا پایان سال این عدد به ۲ میلیون مسافر در روز می‌رسد.

هاشمی گفت: البته ظرفیت مترو بیش از ۳/۵ میلیون سفر در روز است که به دلیل کمبود واگن شهروندان نمی‌توانند از این ظرفیت استفاده کنند.

وی افزود: هم‌اکنون تمام تلاش شهرداری بر این است که واگن‌های بیشتری به مترو اضافه کند. اگر بودجه‌های مربوط به مترو تخصیص داده شود، این روند سرعت بیشتری خواهد گرفت و واگن‌های بیشتری به مترو اضافه می‌شود و در نتیجه از ظرفیت‌های موجود مترو استفاده بهینه‌تری می‌شود.

(جمعه، ۲۶ آذر ۱۳۸۹، www.Tinnews.ir)



افزایش ۴۰ درصدی مسافران مترو پس از هدفمندی یارانه‌ها

معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران با ارائه آمار مسافرت‌های درون‌شهری براساس وسیله مورد استفاده، از افزایش چشمگیر مسافران حمل‌ونقل عمومی پایتخت در پایان هفته نخست اجرای هدفمندسازی یارانه‌ها خبر داد. براساس این آمار استقبال تهرانی‌ها از حمل‌ونقل عمومی به‌گونه‌ای بوده که هر سه بخش حمل‌ونقل شهری یعنی مترو، اتوبوسرانی و تاکسیرانی شاهد افزایش قابل توجه مسافران بوده‌اند.

اما در این میان استفاده از مترو آن قدر زیاد بوده که برای نخستین بار در تاریخ حمل‌ونقل ریلی پایتخت، تعداد مسافران روزانه از مرز ۲ میلیون نفر در روز عبور کرده و مسئولان اعلام کرده‌اند که در هفته‌های آتی نیز این افزایش همچنان سیر صعودی داشته باشد. این درحالی است که متوسط مسافران روزانه پایتخت نزدیک به ۱/۴ میلیون نفر و در روزهای پرتراфик تا ۱ میلیون و ۷۰۰ هزار نفر بوده است. اگر در کنار این موضوع، افزایش نزدیک به ۱۴ درصدی مسافران اتوبوس‌های شرکت واحد را هم قرار دهیم شاید بتوان این‌طور نتیجه گرفت که عدم افزایش نرخ بلیت که شهردار تهران پیش از اجرای طرح هدفمندی وعده آن را به شهروندان تهرانی داده بود اصلی‌ترین دلیل این استقبال باشد و شاید هم حلقه فرهنگ‌سازی برای استفاده از حمل‌ونقل عمومی جهت کاهش آلودگی هوا با تعامل مردم مواجه شده و بخشی از مسافران مترو و اتوبوس برای آن که راحت‌تر بتوانند در تهران نفس بکشند این مرکب را برای خود انتخاب کرده‌اند.

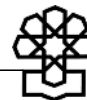
(دوشنبه، ۶ دی ۱۳۸۹، www.Tinnews.ir)

۳. گزیده تازه‌های حمل‌ونقل از شبکه جهانی اینترنت

افق‌های تازه در صنعت حمل‌ونقل هوایی

فرض کنید سیستم حمل‌ونقل هوایی ساخته شود که همچون یک نعلبکی غول پیکر در پهنه آسمان به پرواز درآید و با استفاده از کابل بسیار قدرتمندی که از آن آویزان شده، ساختمان‌های اداری و مسکونی را در گوشه و کنار شهر و حتی کشور





جابجا کند! درحالی که حتی فکر کردن به این موضوع نیز خالی از هیجان نیست، اکنون تصور کنید که تا چند سال دیگر چنین ایده‌ای رنگ واقعیت به‌خود بگیرد. Skylifter پاسخ به رویایی است که بسیاری از کودکان و بزرگسالان در ذهن دارند.



چند دهه است که طرفداران سفرهای هوایی همواره منتظر ساخت چیزی شبیه یک هواپیمای بسیار بزرگ هستند تا با استفاده از آن بتوان سازه‌های بسیار بزرگ را از روی زمین بلند کرد و پس از طی مسافتی، آن را در گوشه‌ای دیگر روی زمین گذاشت. در حقیقت این ایده آنچنان از جذابیت برخوردار است که بسیاری از همین افراد تحقق آن را بی‌شبهات به یک معجزه نمی‌دانند، هرچند باید پذیرفت که در عصر حاضر و با توجه به پیشرفت‌های خیره‌کننده‌ای که در فناوری‌های مختلف روی می‌دهد، تحقق بسیاری از ایده‌ها به واقعیت درحال تبدیل شدن به یک رویه عادی است! با گذشت هر سال طرح‌های مفهومی جدیدی درخصوص سیستم‌های حمل‌ونقل هوایی سبک‌تر از هوا ارائه می‌شود که نتیجه آنها چیزی نیست جز زنده نگاه داشتن امیدها برای ساخت هواپیمایی عظیم با قابلیت جابجایی ساختمان‌های گول‌پیکر. یکی از تازه‌ترین ایده‌هایی که در این زمینه ارائه شد محصول تفکر خلاقانه گروهی از محققان در استرالیا است که از آن به Skylifter یاد می‌شود. درحالی که این ایده هنوز در مرحله یک برنامه مفهومی است و خبری از ساخت آن حداقل برای یک دهه آینده نیست، اما با توجه به قابلیت‌هایی که برای آن تعریف شده است، بسیاری از کارشناسان آن را نمود واقعی بشقاب پرنده‌ها می‌دانند.

فناوری Skylifter در حقیقت یک بالن‌گازی قابل هدایت است و همان‌طور که از نام آن مشخص است برای انتقال محموله‌های باری بسیار سنگین، حجیم یا آسیب‌پذیر طراحی شده که نمی‌توان با استفاده از هواپیماهای باری فعلی، اقدام به جابجایی آنها کرد. این سیستم حمل‌ونقل هوایی قابلیت آن را دارد تا ۱۵۰ تن را در هوا جابجا کند. این یک



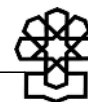
رکورد قابل توجه است که تاکنون نمونه آن در هیچ نقطه‌ای از جهان ارائه نشده است. شرکتی که این ایده خلاقانه را ارائه کرده از طرح‌های اولیه نیز درخصوص تنوع محموله‌های باری قابل انتقال با آن، رونمایی کرده است. با این حال گستره محموله‌های باری قابل حمل با این سیستم نوین بسیار متنوع و وسیع است که شاید در هیجان‌انگیزترین تصور ممکن بتوان به جابجایی ساختمانی بزرگ و چند طبقه اشاره کرد. استفاده از این سیستم حمل‌ونقل هوایی در موارد اضطراری نظیر وقوع سیل یا زمین‌لرزه ارزش و اهمیت آن را به خوبی نشان می‌دهد. در چنین مواردی می‌توان سازه‌های موقتی را که برای اسکان اضطراری طراحی و ساخته شده‌اند در زمان بسیار اندکی به نقاط آسیب‌دیده و عمدتاً غیرقابل دسترس منتقل کرد.

همچنین انتقال بیمارستان‌های صحرایی از جمله کاربردهایی است که برای این ایده خلاقانه تعریف شده است، اما استفاده از این طرح تنها به موارد اضطراری که عمدتاً با نگرانی همراه است، ختم نمی‌شود. چشمانتان را ببندید و منظره‌ای را تصور کنید که در آن کپسول بزرگ و مجلی - که با استفاده از کابل‌های بسیار محکم به Skyliifter متصل شده‌اند - در هوا معلق است. این کپسول قابلیت حمل ۸۰ تا ۱۰۰ گردشگر را دارد و درحالی که محیطی متفاوت از محیط هواپیماها را تجربه می‌کنند از گشت‌وگذار در آسمان آن هم در زیر سایه یک نعلبکی یا بشقاب پرنده‌ای غول‌پیکر لذت می‌برند.

(یکشنبه، ۲۸ آذر ۱۳۸۹، www.TTIC.ir)

طرح کشتی که با نیروی باد و انرژی خورشیدی کار می‌کند

کشتی که با نیروی باد و انرژی خورشیدی کار می‌کند طراحی شد. کشتی‌ها با موتورهای غول‌پیکرشان یکی از مهمترین منابع مصرف سوخت‌های فسیلی در روی کره زمین هستند و در این راستا یکی بزرگ‌ترین عوامل آلوده‌کنندگان محیط زیست نیز محسوب می‌شوند. بیش از ۸۰ درصد حمل‌ونقل کالا از طریق دریا انجام می‌شود و براساس این بسیار مهم است که بتوان راهی یافت تا آلودگی کشتی‌های اقیانوس‌پیما را به حداقل رساند. طراح بزرگ صنایع نیکلاس سلیمان برای به تحقق رساندن این مهم تلاش‌های فراوانی کرده است. طرح‌هایی که در زیر می‌بینید چند نمونه از کشتی‌های است که با کمک قدرت باد و انرژی خورشیدی کار می‌کنند. کشتی بادبانی طراحی شد ۱۵۶ متر طول دارد و قادر است ۸۰۰ مسافر را در اقیانوس و مسیرهای طولانی جابجا کند.



طرح‌های دیگری که از این طرح در دست است زیردریایی‌هایی کوچکی طراحی شده است که با نیروی چتر بادی قادر به جابجایی می‌باشند. طرح زیردریایی با پنجره بزرگ آن که فضای زیر دریا را به زیبایی نمایان می‌سازد برای طراحان و دست‌اندرکاران صنایع زیردریایی بسیار جالب توجه است.

(سه‌شنبه، ۲۳ آذر ۱۳۸۹، www.irmanews.ir)

هواپیمایی که زیر آب می‌پرد!

شرکت فناوری اقیانوس هاوکس یک وسیله نقلیه جدید تولید کرده که قادر است زیر آب پرواز کند!

این خودرو که سوپر فالکن عمیق پرواز شناور نام دارد، دومین نوع از این‌گونه خودروهاست و مانند سایر خودروهای هاوکس بیشتر شبیه هواپیماهای زیر آب است تا زیردریایی، زیرا به جای بالا و پایین رفتن، از طریق ستون آب اوج می‌گیرد.

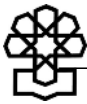
اولین هواپیمای سوپرهاوک در سال ۲۰۰۸ آماده شد و به قیمت نیم میلیون دلار به تام پرکینز، یکی از سرمایه‌داران جسور آمریکایی، فروخته شد.

این خودرو ۱۸۲۰ کیلو وزن داشته و قادر است تا ۳۰۵ متر در آب پایین برود. این وسیله با دو باتری ۴۸ ولت لیتیوم فسفات کار کرده و می‌تواند تا ۶ ساعت در آب سفر کند.

(دوشنبه، ۲۹ آذر ۱۳۸۹، www.Tinnews.ir)

ساخت موتورسیکلت هیبرید الکتریکی در ایران

دانشمندان ایرانی موتورسیکلت هیبرید الکتریکی با قابلیت شارژ باتری و صرفه‌جویی در



مصرف سوخت تولید کردند. سیدحسین سیدمحمدی مجری طرح نخستین موتورسیکلت هیبرید الکتریکی، در این باره گفت: این موتورسیکلت با هدف صرفه‌جویی در مصرف سوخت با سه کارکرد سوخت بنزین، برق و هیبریدی طراحی و ساخته شده است. وی افزود: این موتورسیکلت با کاهش مصرف بنزین می‌تواند درصد زیادی از مصرف سوخت و آلاینده‌ها را کاهش دهد. مجری این طرح با بیان اینکه سامانه سوخت‌رسانی این موتور به صورت دیجیتالی مدیریت می‌شود خاطر نشان کرد: همچنین موتورسیکلت هیبرید الکتریکی برای نمایش عملکرد و اطلاعات موتور به نمایشگر دیجیتال مجهز است. (دوشنبه، ۲۲ آذر ۱۳۸۹، www.Tinnews.ir)

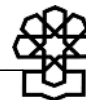
نگاه خارجی‌ها به ربات کاوشگر زیردریایی ایران جلب شد

طراح اولین دستگاه رباتیک کاوشگر زیردریایی ساخت داخل گفت: براساس مطالعات صورت گرفته تاکنون هیچ‌گونه گزارش آکادمیکی مبنی بر طراحی ساخت نمونه هوشمند این دستگاه در دنیا ارائه نشده است.

محمدرضا هدایتی با بیان اینکه این دستگاه برای اولین بار در ایران در مدت زمان کوتاه توسط متخصصین داخلی طراحی و ساخته شده است گفت: این دستگاه که کاوشگر دریایی خلیج فارس نام دارد با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی و با هدف شبیه‌سازی میزان تأثیر نیروی رانش کشتی‌های بزرگ بر روی دیواره اسکله‌ها در زمان پهلودهی و جدا شدن کشتی‌ها، به‌عنوان یک دستگاه تست غیرمخرب طراحی و ساخته شده است. این استاد دانشگاه با بیان اینکه ایده اصلی این طرح از مهندس صدر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی بوده است گفت: این دستگاه در مدت‌زمان پنج ماه با سرمایه‌ای حدود ۶۰ میلیون تومان طراحی و ساخته شده است.

هدایتی با تأکید بر اینکه این دستگاه تنها مدلی است که می‌تواند در بنادر جهان برای سلامت‌سنجی و مونیتورینگ وضعیت سازه‌ها مورد استفاده قرار گیرد گفت: این سیستم قابلیت آزمایش سلامت‌سنجی سازه‌های بتنی در بخش بنادر که بخش مهم آن سازه بندر است را داراست.

وی گفت: این دستگاه آثار مخرب شناورها را بر روی مواد و رسوب‌های تشکیل‌دهنده بستر در طول عمر یک سازه مورد بررسی قرار می‌دهد. هدایتی ادامه داد: این ربات شبیه‌ساز بررسی آثار هیدرودینامیک مربوط به نیروهای وارده از شناورها به



بدنه دیوارهای اسکله بتنی را با توجه به جنس مواد پای اسکله بررسی می‌کند.

طراح اولین دستگاه رباتیک کاوشگر زیردریایی ساخت داخل گفت: براساس بررسی‌های انجام شده از اواسط دهه ۱۹۹۰ تاکنون ۴۰ درصد از بنادر مهم دنیا در اثر پهلو گرفتن و یا جدا شدن کشتی‌های بزرگ از بندر دچار مشکلاتی نظیر کوتاه شدن عمر اسکله و صرف هزینه‌های گزاف جهت تعمیر و نگهداری اسکله‌ها شده‌اند.

هدایتی با تأکید بر پرهزینه بودن سازه‌های دریایی گفت: گرانتی‌ترین سازه‌های بتنی کشور در بندر شهید رجایی قرار دارد که لازم است تمهیداتی در رابطه با بررسی صدمات احتمالی به‌کارگیری تراسترهای فوق بزرگ در آن اندیشیده شود.

وی اضافه کرد: تمهیداتی که منجر به مشخص شدن پاسخ به یک سؤال مهم است که آیا کشتی‌های اقیانوس‌پیما در هنگام پهلو گرفتن و یا جدا شدن از بندر مجاز به استفاده از پروانه جانبی و پروانه اصلی خود هستند یا خیر.

هدایتی به کاربردهای متنوع دستگاه رباتیک پژوهشی و تحقیقاتی زیردریایی اشاره کرد و گفت: این دستگاه دارای کاربردهای متنوعی در حوزه نفت، سلامت‌سنجی لوله‌های نفتی، سلامت‌سنجی کابل مخابرات دریایی، سلامت‌سنجی بدنه کشتی، بررسی‌ها و بازرسی‌های امنیتی، استخراج اشیای گمشده در دریا و محیط زیست است.

وی با بیان اینکه ارائه این دستاورد در نهمین همایش بین‌المللی دوسالانه سواحل بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS2010) مورد توجه سایر کشورهای شرکت‌کننده واقع شده است گفت: برای ساخت این دستگاه سفارش و پیشنهادهایی را از کشورهای نظیر مالزی و سنگاپور و همچنین دبی داشتیم. هدایتی گفت: درخصوص ساخت این دستگاه هشت مقاله در سطح بین‌المللی ارائه شده است که حاصل آن طراحی و ساخت اولین دستگاه تحقیقاتی و کاوشگر زیردریایی است.

(چهارشنبه، ۱ دی ۱۳۸۹، www.Tinnews.ir)

ساخت هواگردهای کوچک و تاکسی‌های هوایی

رئیس مرکز طرح‌های کلان ملی فناوری معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری در ادامه درخصوص سومین طرح کلان ملی فناوری تحت عنوان «طراحی و ساخت هواگردهای کوچک» گفت: هواگردهای کوچک شامل هواپیماهای سبک و فوق سبک است که ۱۴ تا ۱۹ نفر ظرفیت دارد.

وی هدف اصلی از طراحی و ساخت این بالگردها را چنین توضیح داد: با تحقق این

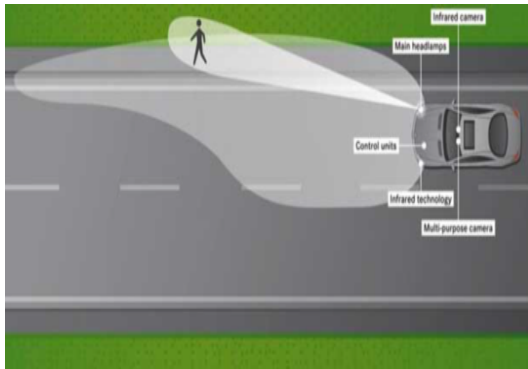


طرح، شرکت‌هایی در کشور راه‌اندازی می‌شوند که خدمات هوایی به مردم ارائه خواهند داد. در بخشی از این طرح، تاکسی‌های هوایی ظرف دو سال آینده در کشور راه‌اندازی شده و خدمات خود را ارائه خواهند داد.

به گفته وی، به موازات طراحی و ساخت هواگردهای کوچک، زمینه راه‌اندازی تاکسی‌های هوایی در کشور نیز فراهم خواهد شد تا خانواده‌ها برای مسافرت‌های گروهی از این خدمات بهره‌مند شوند.

(چهارشنبه، ۱ دی ۱۳۸۹، www.isna.ir)

نوآوری بنز، جهت حفاظت از جان عابران



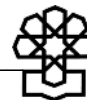
مرسدس بنز امکان تازه‌ای را به اتومبیل‌های لوکس این شرکت اضافه کرده که «سیستم خودکار کمکی دید در شب» نام دارد. این سیستم خودکار عابران را تشخیص داده و برای هشدار، یکی از چراغ‌های جلو را روشن خواهد کرد.

از سال ۲۰۰۹ تاکنون فناوری تازه‌ای در اتومبیل‌های لوکس مرسدس بنز به‌کار گرفته شده است که با استفاده از پرتوهای فروسرخ، عابران پیاده را هنگام شب در جاده‌ها تشخیص داده و روی صفحه کنترل اتومبیل حضور آنها را هشدار می‌دهد.

سال جاری امکان تازه‌ای به این بخش اضافه شده است که «سیستم خودکار کمکی دید در شب» نام دارد و هنگامی که دوربین فروسرخ عابر پیاده‌ای را تشخیص دهد، توسط آن نور یکی از چراغ‌های اتومبیل فرد را هدف خواهد گرفت تا همزمان به راننده و عابری که دارد کنار جاده حرکت می‌کند، هشدار دهد.

به گزارش گیزمگ در این سیستم زمانی که دوربین دید در شب و فروسرخ تعبیه شده در اتومبیل، حضور یک عابر پیاده را اعلام می‌کند، یکی از چراغ‌های اصلی اتومبیل به شکل خودکار روشن خواهد شد تا فرد را به وضوح نشان دهد و همزمان هشدار برای راننده و او باشد. این دوربین فروسرخ از فاصله ۸۰ متری می‌تواند فرد را رؤیت کرده و حضور او را روی صفحه کنترل اتومبیل نمایش دهد. مطابق تحقیقات مرسدس بنز این روش‌شناسی مشکلی برای رانندگان پشت سر یا پیش روی این خودروها ایجاد نخواهد کرد.

مطابق اعلام مؤسسه تحقیقات بزرگراه‌های آلمان، میزان کشته شدن عابران پیاده در



جاده های بین شهری در هنگام شب، پنج برابر این تعداد در روز است و این درحالی است که مسافرت های شبانه تنها یک پنجم حجم جابجایی بین شهری را تشکیل می دهند. آخرین تغییر اعمال شده در سیستم دید در شب مرسدس بنز می تواند با هشدار به موقع به عابران پیاده و رانندگان این تلفات را به حداقل برساند.



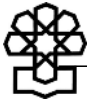
فناوری دیگری که از تابستان ۲۰۱۱ مورد استفاده قرار خواهد گرفت، سیستم چراغ های خودکار جلو است که می تواند با استفاده از یک دوربین تعبیه شده روی داشبورد اتومبیل، نور بالا و برد آن را برای رؤیت اتومبیل هایی که دارند حرکت می کنند یا توقف کرده اند، به شکل خودکار تنظیم کند.

(چهارشنبه، ۱ دی ۱۳۸۹، www.TTIC.ir)

طراحی خودرویی برای خانمها از طرف خانمهایی دیگر

شرکت ولوو با هدف جلب رضایت خانمها و سازگاری با نوع رانندگی و برآوردن خواسته های آنها دست به ابتکار جالبی در صنعت خودرو زده است.

رئیس شرکت ولوو برای دستیابی به چنین هدفی در سال ۲۰۰۵ از خود خانمها کمک می گیرد. او تعدادی طراح و مهندس زن از سراسر دنیا برای طراحی و ساخت چنین خودرویی دعوت کرده و از آنها می خواهد خودرویی را طراحی کنند که هم مورد علاقه زنان باشد و هم با حفظ استانداردهای صنعت خودروسازی، نیازها و خواسته آنها را برآورده سازد. ماریا ویدل کریستنیس، ایوا لیزا اندرسون، الناهولمبرگ، ماریا آگلا، کاملیا پالمیرتز، سینتیا شارویک، آنا روزن، لینا اکلاند، تاتینا باتویسچیتیم، زنانی هستند که تیم ۹ نفره طراحی این خودرو را تشکیل دادند.



خودرویی که آنها طراحی کردند، بی‌نظیر بود و در نمایشگاه ۲۰۱۰ تحت عنوان وای‌سی‌سی (YCC) به نمایش گذاشته شد. با توجه به استقبال از این خودرو شرکت ولوو اقدام به تولید انبوه آن کرده است. ویژگی‌های این خودرو که مخصوص زنان طراحی شده است، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: سوار و پیاده شدن به آن بسیار راحت است.

هیچ راهی برای دسترسی راننده به موتور و قسمت‌های حساس وجود ندارد. یعنی کاپوت ماشین باز نمی‌شود. زیرا این ماشین فقط در هر ۵۰۰۰۰ کیلومتر نیاز به تعویض روغن دارد. در صورت خرابی یا نیاز به هر نوع سرویسی به‌صورت خودکار توسط فرستنده‌ای به نزدیک‌ترین تعمیرگاه مجاز اطلاع می‌دهد. این خودرو با لاستیک پنچر نیز قادر به ادامه حرکت است یعنی خانم راننده نیازی به توقف و تعویض لاستیک ندارد.

راننده خانم این خودرو تنها می‌تواند به ماشین بنزین زده یا آب شیشه شور را پر کند. درب باک و مخزن شیشه شور هم به‌گونه‌ای طراحی شده که با بیرون کشیدن سرشلینگی به‌صورت اتوماتیک بسته می‌شود.

پارک کردن آن بسیار آسان است. یعنی هنگام پارک، سیستم هوشمند این خودرو با تشخیص، اعلام می‌کند که آیا جای کافی برای پارک هست یا نه و در صورت لزوم به خانم راننده در پارک کردن، کمک می‌کند.

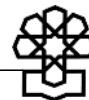
با توجه به اینکه مسئولیت خرید خانه معمولاً با خانم‌هاست. دست‌های آنها بعد از خرید معمولاً پر است و بازکردن درب خودرو، به‌خصوص در مواقع هوای بارانی با دست پر در دسترس است.

به همین دلیل سیستم درب‌ها طوری طراحی شده که با رسیدن راننده کنار خودرو اتوماتیک‌وار نزدیک‌ترین درب باز می‌شود و فضای مناسبی برای جاسازی اسباب و وسایل دارد.

همچنین کاپوت جلو و گلگیرها و قوس سقف طوری طراحی شده است که راننده بتواند جلو و عقب واقعی را دیده و درک کند.

فرمان، صندلی راننده، پدال‌ها و پنل جلو به‌صورت خودکار با وضعیت نشستن و اندازه پاهای راننده تنظیم می‌شود و پدال‌های این خودرو در صورت تصادف جمع شده تا آسیبی به پای راننده وارد نشود.

با توجه به روحیه خانم‌ها در تغییر دکوراسیون و مبلمان خانه، طراحی روکش صندلی‌ها و تودوزی به‌گونه‌ای است که به راحتی قابل تعویض و تغییر است.



بزرگترین و پرسرعت‌ترین‌های ۲۰۱۰

نشریه دیسکاوری با رو به پایان گذاشتن سال ۲۰۱۰ میلادی انتشارترین‌های سال گذشته را آغاز کرده و لیستی از برترین رکوردهای سال رو به پایان میلادی را منتشر کرده است.

بزرگ‌ترین کشتی (کروز): در ۱۳ نوامبر سال ۲۰۱۰ کشتی متعلق به شرکت بین‌المللی کارائیب رویال به نام «Allure» از فنلاند به خانه خود در فلوریدا رسید. این کشتی خواهر کشتی غول پیکر دیگری به نام «Oasis» است که از سال ۲۰۰۹ بر روی آب دریاها شناور است. این دو کشتی از بسیاری از جنبه‌ها با یکدیگر برابرند: هر دو در حدود ۶۵ متر از سطح دریا ارتفاع داشته و از ۱۶ عرشه و فضایی برای پذیرایی از ۵ هزار و ۴۰۰ نفر برخوردارند. همچنین تعداد کارمندان این دو کشتی بالای ۲ هزار نفر است.



MEHR

همچنین طول هر دو این کشتی‌ها ۳۶۰/۸۸ متر است، اما از نظر فنی Allure در حدود ۶ سانتیمتر از Oasis بلندتر است و همین اختلاف اندک کشتی Allure را به بزرگ‌ترین کشتی مسافرتی کروز در جهان تبدیل کرده است.

سریع‌ترین قطار جهان: قطار CRH-380A با نام مستعاری هارمونی در دوره‌ای آزمایشی در اوایل دسامبر ۲۰۱۰ توانست به سرعت ۴۸۶ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. این سرعت در حدود ۶۴ کیلومتر بر ساعت بالاتر از سرعتی است که هارمونی در دوره آزمایشی خود در سپتامبر سال جاری انجام داد.

به گزارش مهر، چین مالک بزرگ‌ترین شبکه ریل‌های قطارهای پرسرعت در جهان است که طول آنها روی هم رفته به ۷ هزار و ۵۴۷ کیلومتر می‌رسد و این کشور قصد دارد طول ریل‌های راه‌آهن خود را تا سال ۲۰۲۰ به ۱۵ هزار و ۹۹۸ کیلومتر افزایش دهد.



براساس گزارش اکونومیک‌تایمز چین درحال مطالعه و ساخت قطارهایی است که سرعت آنها برابر ۶۰۰ کیلومتر بر ساعت است.

(شنبه، ۴ دی ۱۳۸۹، www.mehrnews.ir)

نخستین خودروی میکروهیبرید ایرانی به بازار می‌آید

روابط عمومی ایران‌خودرو - ۲۰۰ دستگاه خودروی میکروهیبرید به مناسبت دهه مبارک فجر به بازار می‌آید.

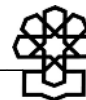
علی معصومی مدیر پروژه هیبرید شرکت ایران‌خودرو با بیان این مطلب گفت: توسعه فناوری هیبرید بخشی از رویکرد ایران‌خودرو در بهره‌گیری از فناوری‌های مدرن برای کاهش مصرف سوخت است.

وی تصریح کرد: سمند ال ایکس میکروهیبرید، امکان کاهش مصرف سوخت فسیلی را فراهم ساخته و گام اول در راه توسعه فناوری سوخت پاک توسط ایران‌خودرو به‌شمار می‌رود.

مدیر پروژه هیبرید ایران‌خودرو خاطرنشان ساخت: خودروی هیبرید بخشی از انرژی مورد نیاز خود را از موتورهای برقی و بخش دیگر را از بنزین، گازوئیل یا گاز تأمین می‌کند و در سه سطح میکروهیبرید، مایلد هیبرید و فول هیبرید مطرح و محصول ایران‌خودرو در این مرحله از نوع میکروهیبرید است.

وی افزود: مهمترین ویژگی سمند میکروهیبرید که در مدت زمانی حدود یک سال و با سرمایه‌گذاری ایران‌خودرو به اجرا در آمده، این است که در توقف، خاموش و با فشردن مجدد پدال کلاچ دوباره روشن می‌شود، به همین دلیل برای کارکرد به‌عنوان تاکسی در سفرهای داخل شهری بسیار مناسب و اقتصادی است.

معصومی تأکید کرد: این فناوری فعلاً بر روی موتور ایکس یو ۷ توسعه‌یافته، اما در



گام بعدی موتور ای اف ۷ (موتور ملی) به این فناوری مجهز می‌شود که در این صورت، بر روی سیکل استاندارد رانندگی حدود ۷/۵ درصد، کاهش مصرف سوخت ایجاد می‌کند. مدیر پروژه هیبرید ایران‌خودرو اظهار داشت: در سمند میکروهیبرید، با تغییر در استراتژی ای سی یو، موتور در حالت کارکرد درجا خاموش شده که مهمترین دستاورد آن، کاهش مصرف سوخت در توقف‌ها بدون آسیب‌دیدگی به قوای محرکه است. میزان صرفه‌جویی در مصرف سوخت حاصل از به‌کارگیری فناوری میکروهیبرید در ترافیک شهری، بسته به ترافیک، بین ۱۲ تا ۲۰ درصد برآورد می‌شود. وی تصریح کرد: توسعه فناوری هیبرید در ایران‌خودرو با تلاش کارشناسان مرکز تحقیقات ایران‌خودرو انجام گرفته و ایران‌خودرو اولین خودروساز ایرانی است که با همراهی شرکت‌های توانمند زنجیره تأمین خود، نسبت به طراحی و تولید انبوه خودروهای میکروهیبرید در ایران اقدام کرده و در آینده نیز محصولات در سطوح مایلدهیبرید و فول‌هیبرید به بازار معرفی خواهد شد.

(سه‌شنبه، ۷ دی ۱۳۸۹، www.iraneconomist.com)

منابع و مأخذ

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: ۱۰۵۸۸

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: خبرنامه حمل و نقل (۱۴)

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه عمران)
تهیه و تدوین کنندگان: زهرا آذرنوش، حسن کریمزاده

مدیر مطالعه: ذبیح الله طلوعی

ناظر علمی: محسن صمدی

منتقایی: کمیسیون عمران

ویراستار تخصصی: —

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی: —

تاریخ انتشار: ۱۳۸۹/۱۰/۲۶