

# خبرنامه حمل و نقل (۲۰)

## به نام خدا

### فهرست مطالب

۱	چکیده
۱	مقدمه
۲	اخبار داخلی
۲	۱. حمل و نقل برون شهری
۲	۱-۱. حمل و نقل جاده‌ای
۷	۱-۲. حمل و نقل ریلی
۱۱	۱-۳. حمل و نقل هوایی
۱۳	۱-۴. حمل و نقل دریایی
۱۴	۲. حمل و نقل درون شهری
۱۴	۲-۱. مترو
۱۵	۲-۲. مترو در ایران
۱۸	۲-۳. گزیده تازه‌های حمل و نقل از شبکه جهانی اینترنت
۲۲	منابع و مأخذ



## خبرنامه حمل و نقل (۲۰)

### 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 جمع‌آوری 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 نیز تازه‌های ترافیک ارائه شده است.

### مقدمه

هرچند که حمل و نقل و برقراری زیرساخت‌های ارتباطی به‌عنوان تنها عامل توسعه به حساب نمی‌آید و علل و عوامل دیگری هم هست که موجب رشد و توسعه اقتصادی می‌شود، اما نباید از خاطر دور داشت که یکی از عناصر کلیدی در شکل‌گیری و توسعه فعالیت‌های اقتصادی، توسعه زیرساخت‌های ارتباطی و حمل و نقل است. آثار اقتصادی حمل و نقل را می‌توان در رابطه با فعالیت‌هایی مانند صنایع و معادن، کشاورزی، بازرگانی، خدمات و ... برشمرد. اگر نگاهی به کشورهای پیشرفته جهان ببینیم مشاهده خواهیم کرد که آنها نه تنها وجود و برقراری زیرساخت‌های ارتباطی را در اولویت‌های جانمایی فعالیت‌های اقتصادی (به‌طور اعم) مورد تأکید قرار داده‌اند بلکه به موازات سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف اقتصادی، سرمایه‌گذاری‌های مناسبی را در امر حمل و نقل صورت داده‌اند تا از این طریق بتوانند زمینه توسعه ارتباط مابین بخش‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی جامعه را فراهم و برقرار نمایند.

اهمیت و نقش حمل و نقل برای توسعه بخش‌های اقتصادی و اجتماعی به حدی است که سازمان ملل به منظور بهبود توسعه اقتصادی، اجتماعی کشورهای عقب‌مانده و یا در حال توسعه، بهبود همه‌جانبه حمل و نقل و زیرساخت‌های ارتباطی را مطرح می‌نماید و با اعلام دهه‌های حمل و نقل، طرح‌ها و پروژه‌هایی را به منظور توسعه و بهبود سیستم حمل و نقل معرفی و مطرح می‌کند.



## اخبار داخلی

### ۱. حمل و نقل برون شهری

#### ۱-۱. حمل و نقل جاده‌ای

##### بیمه حلقه مفقوده تصادفات



افزایش روزافزون سوانح و حوادث حمل و نقل جاده‌ای و خسارات مالی و جانی ناشی از آنها در زمره مهمترین چالش‌هایی است که توجه و تعمق تحلیلگران ترافیک را بیش از پیش می‌طلبد.

در حال حاضر در زمینه مرگ و میر ناشی از

حوادث رانندگی در جهان، هنوز ایران جزء کشورهای پرتصادف محسوب می‌شود و تصادفات، سومین علت مرگ و میر در کشور شناخته شده است. در حال حاضر معضلات و حوادث ترافیکی یک فاجعه در ابعاد «ملی» است که هر سال جان ۲۲ هزار ایرانی را می‌گیرد و روزانه سه تا چهار درصد ثروت ملی را نابود می‌کند. در راستای بررسی و تحلیل این معضل، سازمان‌های مختلفی از سطوح مختلف در افزایش ایمنی نقش داشته که در این میان شرکت‌های بیمه از پتانسیل و نقش بسزایی در کاهش سوانح و حوادث برخوردار هستند و اغلب نقش آنها به صورت غیرمستقیم است. به طوری که روش‌هایی که شرکت‌های بیمه می‌توانند از آن طریق سبب کاهش تصادفات شوند فراتر و پیچیده‌تر از آن چیزی است که در نگاه اول به چشم می‌آید، در این راستا کارشناسان بر این باورند، صنعت بیمه با دریافت حق بیمه متناسب با ریسک رانندگان می‌تواند نقش مهمی در اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی و جلوگیری از بروز تخلفات و در نتیجه کاهش تصادفات داشته باشد، نقشی که به نظر می‌رسد تاکنون چندان مورد توجه برنامه‌ریزان قرار نگرفته است.

تفکیک رانندگان پرخطر از کم‌خطر امری ضروری به نظر می‌رسد، زیرا با اجرای آن، ضمن دریافت حق بیمه متناسب با ریسک، آمار تخلفات رانندگی و تصادفات نیز کاهش قابل توجهی می‌یابد و از طریق میزان حق بیمه‌نامه شخص ثالث می‌توان جلوی بسیاری از حوادث جانی و مالی را گرفت طبق شرایط بیمه‌نامه شخص ثالث، میزان حق بیمه وسیله نقلیه براساس حجم و قدرت موتور و نوع کاربری محاسبه می‌شود و هیچ‌گونه تفاوتی بین راننده باتجربه و راننده تازه‌کار یا راننده پرخطر و کم‌خطر وجود ندارد و همین امر باعث می‌شود یک وسیله نقلیه توسط افراد مختلف به صرف داشتن گواهینامه مورد استفاده قرار گیرد، در صورتی‌که در اکثر کشورهای توسعه‌یافته نظیر اروپا و آمریکا مبنای محاسبه حق بیمه شخص ثالث در درجه اول سابقه رانندگی



و نداشتن تخلف و تصادفات است و همین امر باعث می‌شود افراد به هنگام رانندگی از بیم جرائم سنگین و افزایش حق بیمه؛ مقررات رانندگی را رعایت نمایند.

طبق قانون جدید بیمه شخص ثالث، در صورت تصادف دو وسیله نقلیه، در صورتی که طرفین تصادفات اختلافی نداشته باشند و نوع تصادف نیز مالی باشد، با داشتن بیمه نامه معتبر می‌توان برای دریافت خسارت به شرکت‌های بیمه مراجعه کرد. این درحالی است که به گفته افسران راهنمایی و رانندگی علت بیشتر تصادفات؛ رعایت نکردن مقررات راهنمایی و رانندگی است و در واقع با ایجاد یک تصادف بین دو وسیله نقلیه یک تخلف رانندگی صورت گرفته که بیشتر آنها از سوی رانندگان پرخطری است که معمولاً مقررات را رعایت نمی‌کنند.

چرا نرخ حق بیمه راننده‌ای که نه یک‌بار، بلکه چندین بار با یک وسیله نقلیه، عامل تصادف بوده و شهروند یا شهروندانی را به کام مرگ کشانده با یک راننده کم‌خطر که در طول عمرش حتی یک‌بار خسارتی برای مردم و جامعه به بار نیاورده، یکسان باشد؟

در این راستا برخی از پژوهش‌های انجام شده بیانگر این موضوع است که ۱۵ درصد رانندگان پریسک هستند و این افراد درحالی که بیشترین نقش را در ایجاد حوادث رانندگی دارند، حق بیمه یکسان با دیگر رانندگان دارند.

### آمار نشان می‌دهد که بیشتر تصادفات منجر به فوت توسط پنج درصد از رانندگان اتفاق

افتاده است، بنابراین باید برای کاهش حوادث رانندگی بیمه رانندگان را طبقه‌بندی کرد.

بیمه‌نامه‌های شخص ثالث می‌توانند با تنوع همراه باشند، به این معنا که برای خودروهای مختلف، بیمه‌نامه‌های متفاوت صادر شود. برای نمونه برای خودروهایی که قرار است در داخل شهر تردد کنند با خودروهایی که می‌خواهند در جاده‌ها حرکت کنند، بیمه‌نامه‌های مختلف صادر شود. بیمه حلقه مفقوده تصادفات در ایران درحالی به زلزله خاموش تبدیل شده که به دلیل نبود برنامه منسجم و همگرایی دستگاه‌ها، دستاوردی چندان مثبت و قابل قبول در این زمینه حاصل نشده است؛ زیرا این موضوع نیازمند نگاه ملی و فرادستگاهی است.

عادلانه‌ترین روش در تعیین قیمت بیمه شخص ثالث این است که علاوه بر ریسک وسیله نقلیه، ریسک افراد نیز مورد توجه قرار گیرد. این امر اتخاذ سیاست‌های کارآمدی را از جانب مسئولان کشور می‌طلبد. در تبیین فرمول‌های جدید جریمه، به منظور کاهش تصادفات رانندگی، مسئولان به سایر عواملی که در بیمه اتومبیل نقش دارند نیز توجه کنند و تا زمانی که میزان ریسک تصادفات رانندگی کاهش نیابد، نمی‌توان انتظار داشت که بیمه‌نامه‌های جذاب با حق بیمه‌های مناسب به افراد جامعه ارائه شود. تغییر نظام بیمه‌ای کشور می‌تواند برای ارتقای صنعت بیمه مؤثر واقع شود.



## بایدها و نبایدهای حوزه حمل و نقل در سال جهاد اقتصادی



اصلاح الگوی مصرف برای سال ۱۳۸۸، همت مضاعف و تلاش مضاعف برای سال گذشته و جهاد اقتصادی برای سال جاری از جمله گزینه‌های مقام معظم رهبری است که رویکردی اقتصادی داشته است.

با توجه به اینکه اسناد بالادستی همچون قانون اساسی، سند چشم‌انداز بیست‌ساله و برنامه‌های پنج‌ساله توسعه اهدافی را که باید به آن دست یافت، طی بازه‌های زمانی مشخص تعریف کرده‌اند. بدون شک سالی که گذشت سال سرنوشت‌سازی برای اقتصاد بود، سالی که اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها به عنوان بخش مهمی از طرح تحول اقتصادی کلید خورد. با این حال هدفمندی یارانه‌ها تنها یک گام از طرح بزرگ تحول اقتصادی است و اجرای کامل آن نیاز به همیاری و همدلی همه نهادهای دولتی و غیردولتی دارد تردیدی نیست که موفقیت کامل اجرای این برنامه در گرو همکاری و کار و تلاش جهادگونه آحاد ملت است.

براساس سند چشم‌انداز بیست‌ساله، در افق ۱۴۰۴ باید در مجموع ۲۵ هزار کیلومتر راه آهن در کشور وجود داشته باشد این درحالی است که هم‌اکنون این رقم کمتر از ۱۰ هزار کیلومتر است و برای دستیابی به این هدف باید سالیانه هزار کیلومتر خط آهن در کشور احداث شود.

از سوی دیگر براساس اهداف چشم‌انداز، سهم حمل و نقل عمومی باید ارتقا یافته و تعادلی بین شقوق مختلف حمل و نقل ایجاد شود تا از این طریق از میزان تصادفات جاده‌ای و تلفات ناشی از آن کاسته شود. یکی از مهمترین مسائل پیش روی وزارت راه و ترابری پروژه‌های نیمه‌تمام است هرچند انتظار می‌رود با به سرانجام رسیدن طرح جامع حمل و نقل این پروژه‌ها نیز سروسامانی پیدا کند با این حال باید پذیرفت که پروژه‌های نیمه‌تمام هزینه‌های زیادی را بر وزارت راه و ترابری تحمیل می‌کند و ضروری است با اولویت‌بندی این پروژه‌ها حداقل در سال جاری بخشی از این پروژه‌ها به مرحله بهره‌برداری برسد.

نوسازی ناوگان حمل و نقل از دیگر مسائل پیش روی وزارت راه و ترابری در سال جاری است. امری که با اجرای قانون هدفمندی‌سازی یارانه‌ها در سالی که گذشت، ضرورت مدیریت هزینه‌ها در سطوح خرد و کلان بیش از پیش نمایان شده است. از سوی دیگر هزینه‌های نگهداری و استفاده از ناوگان فرسوده حمل و نقل در بخش‌های مختلف جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی قابل تأمل است. هرچند در سال گذشته گام‌های مهمی در این زمینه برداشته شد، با این حال تداوم برنامه خارج کردن ناوگان فرسوده از شبکه حمل و نقل همچنان ضرورت خود را حفظ کرده است.

موضوعی دیگری که نباید از نظر دور داشت بهره‌وری پایین صنعت حمل و نقل کشور است. به



اعتقاد کارشناسان حوزه حمل و نقل به همان میزانی که باید به توسعه زیرساخت‌های عمرانی توجه کند، ضروری است ظرفیت‌های مغفول مانده در این صنعت را شناسایی و با رفع گره‌های کور آن حداقل از امکانات موجود به نحو بهینه‌ای استفاده کند.

بودجه و امکاناتی که سالیانه به این بخش اختصاص می‌یابد، به خوبی گواه این است که جبران کمبودها در بخش حمل و نقل ممکن نیست مگر با حرکت جهادی تا همه ظرفیت‌هایی که به هر دلیل استفاده بهینه‌ای از آنها نمی‌شود، برای رسیدن به این هدف به کار گرفته شود.

حمل و نقل به‌ویژه در حوزه‌های بهره‌برداری و جاده‌ای از مهمترین بخش‌هایی است که بخش خصوصی حضور فعالی در آن دارد با این حال باید دید وزارت راه و ترابری که از بزرگ‌ترین وزارتخانه‌های زیربنایی کشور محسوب می‌شود در سال جدید برای اجرای طرح‌های خود که نیازمند تلاشی جهادگونه است، چگونه گام برمی‌دارد آیا وزارتخانه تحت سرپرستی «علی نیکزاد» قادر است از عهده وظایف محوله به خوبی برآید. به نظر می‌رسد هرگونه داوری درباره نحوه عملکرد اقدامات صورت گرفته و یا در حال انجام حوزه حمل و نقل کشور نیازمند گذشت زمان در سال جهاد اقتصادی است.

(شنبه، ۶ فروردین ۱۳۹۰، [www.Irna.ir](http://www.Irna.ir))

### نصب دوربین باعث کاهش ۵۰ درصد تصادفات جاده‌ای می‌شود



نصب دوربین ثبت سرعت باعث کاهش ۲۰ تا ۵۰ درصدی تصادفات ناشی از سرعت در جاده‌ها می‌شود.

شهریار افندی‌زاده، معاون وزیر راه و ترابری در دیدار با استاندار قزوین که در محل استانداری انجام شد افزود: در سال ۱۳۹۰، ۸ دوربین ثبت سرعت، ۸ دستگاه VMS و ۱۵ دستگاه VSN در جاده‌ها نصب خواهد شد.

وی افزود: با توجه به اینکه امروزه نوع مدیریت در دنیا به مدیریت ابزاری تغییر یافته است، بنابراین کنترل و ثبت تخلفات جاده‌ای از طریق سیستم‌های تصویری ضروری است.

(یکشنبه، ۱۴ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.ir](http://www.Tinnews.ir))



## ۲۰ هزار میلیارد ریال برای ساخت زیربناهای حمل و نقل هزینه می‌شود



وزیر راه و ترابری اعلام کرد: در سال ۱۳۹۰ برای ساخت زیربناهای حمل و نقل از جمله راه آهن، آزادراه و بزرگراه ۲۰ هزار میلیارد ریال هزینه می‌شود

شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور، «احمد صادقی» افزود: براساس

برنامه‌ریزی‌های انجام شده در سال آینده، ۱ هزار و ۱۳۶ کیلومتر راه اصلی، ۱ هزار و ۲۴۰ کیلومتر بزرگراه، ۳۲۵ کیلومتر آزادراه و ۴۸۵ کیلومتر راه آهن در کشور تکمیل می‌شود.

صادقی در نشست مدیران کل راه و ترابری و مدیران کل حمل و نقل و پایانه‌های استان‌ها تصریح کرد: در حال حاضر ۱ هزار و ۷۵۰ کیلومتر آزادراه و ۴ هزار و ۱۷ کیلومتر راه آهن در شرکت ساخت و توسعه در حال احداث است که شامل ۳۷۰ پروژه در قالب ۴۵ طرح می‌شود.

وی با بیان اینکه اولویت نخست وزارت راه و ترابری کاهش تصادفات است، اضافه کرد: برای اینکه به سیستمی روان، سریع و ایمن در حمل و نقل دست یابیم، باید به نگهداری از راه‌های موجود، شناسایی و رفع گلوگاه‌ها و نقاط پرحادثه، ایجاد ظرفیت جدید برای محورهای اشباع شده و توجه به عامل انسانی تصادفات توجه جدی شود.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه تأکید کرد: عامل ۷۰ درصد تصادفات، خطاهای انسانی ذکر می‌شود، در حالی که بودجه وزارت راه برای رفع حداکثر ۳۰ درصد تصادفات هزینه می‌شود و باید با برنامه‌ریزی فرهنگی و با هماهنگی سایر دستگاه‌های مرتبط کاهش ۷۰ درصدی تصادفات را تحقق بخشیم.

صادقی خاطرنشان کرد: «معتقدیم ساخت پروژه‌ها و اولویت‌بندی آنها باید توسط بهره‌برداران مشخص شود و با تشکیل کمیسیونی در سال آینده محورهای تکمیل شده ابتدا به سازمان راهداری و ادارات کل تحویل و سپس به بهره‌برداری برسد».

(سه‌شنبه، ۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.irna.ir](http://www.irna.ir))



## احداث بیش از ۱۲ هزار کیلومتر انواع راه آهن، آزادراه و راه اصلی



سرپرست وزارت راه و ترابری گفت: در سال نخست برنامه پنجم توسعه در مجموع ۱۲ هزار و ۱۲۰ کیلومتر انواع راه آهن، آزادراه، راه اصلی و راه روستایی احداث شود. علی نیکزاد افزود: کاهش عمر ناوگان حمل و نقل و خودکفایی در توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل از دیگر اهداف وزارت راه و ترابری در سال جاری است.

وی با بیان اینکه در سال جهاد اقتصادی

عزت و عظمت جمهوری اسلامی ایران در دنیا آشکار می‌شود، اضافه کرد: باید باور داشته باشیم که می‌توانیم به اهداف دست یابیم و عزم دولت و مجلس هم بر این قرار گرفته است. نیکزاد در مورد اهداف وزارت راه و ترابری در سال جهاد اقتصادی، اضافه کرد: توسعه بخش‌های مختلف هوایی، دریایی، بندری و ریلی و توسعه ترانزیت در کشور از جمله اهدافی است که وزارت راه و ترابری در سال جاری در پیش گرفته است. سرپرست وزارت راه و ترابری ادامه داد: در سال گذشته در مجموع ۳۹ میلیون تن بار از طریق راه آهن جابجا شد که در سال آینده باید این رقم به ۴۰ میلیون تن افزایش یابد.

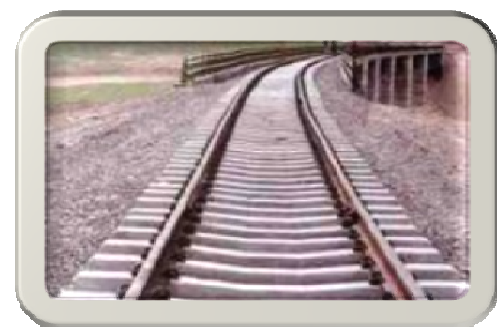
(سه‌شنبه، ۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.Irna.ir](http://www.Irna.ir))

## ۱-۲. حمل و نقل ریلی

### راه آهن محرک توسعه اقتصادی است

مدیرعامل راه آهن خواستار عملیاتی کردن شعار جهاد اقتصادی در بخش‌های مختلف شبکه ریلی کشور شد.

عبدالعلی صاحب محمدی صبح با اشاره به نامگذاری سال جاری توسط مقام معظم رهبری



به سال جهاد اقتصادی خاطرنشان کرد: معنای این نامگذاری بسیار وسیع است و باید با جهش مضاعف در فعالیت‌های راه آهن، این شعار را در سازمان عملیاتی کنیم.

وی با بیان اینکه راه آهن محرک توسعه اقتصادی است افزود: باید موانع دستیابی به جهاد اقتصادی را شناسایی کرده و در جهت رفع آنها تلاش کنیم، زیرا تحقق جهاد اقتصادی موجب



تحکیم بیشتر پایه‌های نظام خواهد شد.

صاحب محمدی با تأکید بر اهمیت ایمنی در راه آهن اظهار داشت: ارتقای ایمنی و کاهش سوانح، رشد ۲۵ درصدی حمل بار، استفاده بهینه از ظرفیت‌ها، بازسازی و بهسازی خطوط، صرفه‌جویی و کاهش هزینه‌ها از مهمترین برنامه‌های راه آهن در سال جاری است. وی بازگشایی ۲۵ ایستگاه در سطح شبکه ریلی، تراکبندی محور خراسان، احداث خطوط فرعی و اتصال چشمه‌های جدید بار، پیگیری مصوبات سفرهای استانی هیئت دولت در حوزه ریلی و احداث سکوهای بارگیری و تخلیه خودرو در ایستگاه‌های مسافری مبدأ و مقصد را از دیگر برنامه‌های راه آهن در سال ۱۳۹۰ عنوان کرد.

(سه‌شنبه، ۱۶ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.com](http://www.Tinnews.com))

### ایمنی راه‌های ریلی در ایران ۶۰ برابر حمل‌ونقل جاده‌ای است



مقایسه حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی در ایران از ایمنی ۶۰

برابری راه‌های ریلی خبر می‌دهد.

تمام کشورهای دنیا به این نتیجه رسیده‌اند که ایمنی راه آهن ۲۰ برابر بیشتر از بخش جاده‌ای است و خطوط ریلی خود را توسعه داده‌اند. در ایران درخصوص ایمنی راه‌های ریلی نسبت به

جاده‌ای به این نتیجه رسیده‌اند که این راه‌ها ایمنی ۶۰ برابری در مقایسه با راه‌های جاده‌ای دارند.

مزایای بخش ریلی نشان می‌دهد که این بخش تا چه میزان سبب توسعه اقتصاد کشور می‌شود، بنابراین ضروری است سهم حمل‌ونقل ریلی افزایش یابد. ویژگی‌هایی چون صرفه‌جویی‌های اقتصادی در مصرف سوخت، استهلاک ناوگان، کاهش آلودگی‌های زیست محیطی و نیز ایمنی بالا باعث شده تا کشورهای صنعتی دوباره به حمل‌ونقل ریلی روی آورده و سیاست‌هایی همچون استفاده از تکنولوژی قطارهای طولی در حمل بار و نیز قطارهای سریع‌السیر مسافری، سرمایه‌گذاری‌های وسیعی را در این زمینه انجام دهند.

امروزه اهمیت حمل‌ونقل ریلی و تأثیر آن بر ساختار اقتصادی کشورها ازجمله تولید، سرمایه‌گذاری و اشتغال بر کسی پوشیده نیست. با توسعه راه‌های ریلی می‌توان با کاهش مصرف سوخت در بخش حمل‌ونقل و کاهش تأثیر منفی ۱۰ هزار میلیارد تومانی سایر بخش‌های حمل‌ونقل، بر تولید ناخالص داخلی به توسعه اقتصاد کشور کمک کرد.

(سه‌شنبه، ۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.moj.com](http://www.moj.com))



### پیشرفت ۵۰ درصدی راه آهن قزوین - رشت

روابط عمومی وزارت راه و ترابری، «رضا پیل پایه» در بازدید از راه آهن قزوین - رشت گفت: برای اجرای این طرح به طول ۲۷۰ کیلومتر حد فاصل قزوین - رشت - آستارا با برآورد اعتبار ۱۲ هزار میلیارد ریال تاکنون ۲۵۰۰ میلیارد ریال هزینه شده است.

وی با اشاره به اولویت تکمیل فاز اول این طرح به طول ۲۰۵ کیلومتر حد فاصل قزوین - رشت - انزلی، افزود: سرعت حرکت در این پروژه برای قطارهای مسافری ۱۶۰ کیلومتر در ساعت و برای قطارهای باری ۱۲۰ کیلومتر در ساعت پیش‌بینی شده است.

پیل پایه ابراز امیدواری کرد: با پیش‌بینی اعتبار مناسب در بودجه امسال پروژه راه آهن قزوین - رشت - انزلی با سرعت مناسبی اجرایی شود.

همچنین مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور با تشریح مزایای اجرای راه آهن قزوین - رشت - آستارا گفت: این پروژه با قرار گرفتن در کریدور شمال - جنوب با ظرفیت جابجایی ۲۰ میلیون تن بار در سال، نقش مهمی در توسعه اقتصادی و گردشگری کشورمان دارد و زمینه ارتباط ریلی جمهوری اسلامی ایران را با کشورهای آسیای میانه، قفقاز و اروپا فراهم خواهد کرد.

(چهارشنبه، ۳ فروردین ۱۳۹۰، [www.iran4rah.com](http://www.iran4rah.com))

### جابجایی ۳۴ میلیون نفر مسافر توسط بخش ریلی کشور



معاون امور هماهنگی راه آهن جمهوری اسلامی با تشریح برنامه های راه آهن در تعطیلات نوروز، جابجایی ۴۲ میلیون تن بار و ۳۴ میلیون نفر مسافر را از برنامه های بخش ریلی کشور در سال جهاد اقتصادی ذکر کرد.

وی با اشاره به اینکه براساس آخرین آمار در سال گذشته ۲۸ میلیون و ۸۰۰ هزار مسافر توسط قطار جابجا شدند، افزود: این درحالی است که در سال ۱۳۸۸ در مجموع ۲۷ میلیون و ۱۰۰ هزار نفر از طریق قطار مسافرت کردند.

معاون امور هماهنگی راه آهن جمهوری اسلامی درخصوص نامگذاری سال جاری تحت عنوان سال جهاد اقتصادی ابراز امیدواری کرد تأکیدات مقام معظم رهبری از حالت شعاری خارج شده و صورت عملیاتی به خود بگیرد.



وی با بیان اینکه جهاد اقتصادی نیاز امروز کشور است، گفت: در سال جاری ۵۰۰ کیلومتر از خطوط ریلی در کشور بهسازی و بازسازی خواهد شد، ضمن اینکه دوخطه کردن ۲۳۰ کیلومتر از خطوط ریلی در محور تزج - بندرعباس پیش‌بینی شده که مناقصه آن انجام و پیمانکار هم انتخاب شده است که پیش‌بینی می‌شود عملیات اجرایی این پروژه در ۲۰ فروردین‌ماه جاری آغاز شود. معاون امور هماهنگی راه آهن جمهوری اسلامی تکمیل ۴۰ ایستگاه و نگهداری از ۱۰ هزار کیلومتر خطوط ریلی را از دیگر اقدامات راه آهن جمهوری اسلامی در سال جاری برشمرد. وی ادامه داد: در سال جهاد اقتصادی ۶۸ دستگاه لوکوموتیو توسط بخش خصوصی و ۲۰ دستگاه ترنست و ۲۳ دستگاه ریل باس به شبکه ریلی کشور اضافه خواهد شد. (سه‌شنبه، ۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.Irna.ir](http://www.Irna.ir))

### سریع‌ترین قطار دنیا در ژاپن



سریع‌ترین قطار دنیا که می‌تواند با حداکثر سرعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت حرکت کند شنبه شب در ژاپن افتتاح شد. این قطار جدید که حاصل تازه‌ترین فناوری‌های پیشرفته کشور آفتاب تابان است «فشنگ هایابوسا» نام دارد. این قطار می‌تواند ظرف مدت ۶ دقیقه سرعت خود را از صفر به ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت برساند.

این قطار فناوریانه در مدت ۳ ساعت و ۱۰ دقیقه مسیر ۶۷۵ کیلومتری توکیو تا «شین-آموری» در شمال این کشور را طی می‌کند. براساس گزارش یورونیوز، این قطار در سال ۲۰۱۳ به رکورد سرعت ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت خواهد رسید. با این سرعت بالا طبیعی است که قیمت بلیت‌های این قطار نیز چندان پایین نیست.

ژاپن از سال ۱۹۶۰ دارای یک شبکه از قطارهای فوق پرسرعت است و به همین علت مسافران سفرهای زمینی را به هواپیما ترجیح می‌دهند.

(جمعه، ۲۰ اسفند ۱۳۸۹، [www.mehrnews.ir](http://www.mehrnews.ir))

### ۳-۱. حمل و نقل هوایی

#### توقف پروژه استراتژیک ساخت هواپیمای خورشیدی به دلیل عدم اختصاص بودجه



در حالی که تکنولوژی ساخت هواپیماهای خورشیدی استراتژیک ارتفاع بالا در اختیار آمریکایی‌هاست، محققان جهاد دانشگاهی به تکنولوژی طراحی هواپیمای استراتژیک خورشیدی دست پیدا کرده‌اند، اما این پروژه به دلیل عدم تخصیص بودجه سال‌هاست متوقف شده است.

از سال ۱۳۸۵ اخبار متعددی پیرامون ساخت و طراحی هواپیمای خورشیدی استراتژیک ارتفاع بالا در کشور مطرح شد، این پروژه بعد از اختصاص بودجه مشخص در سال ۱۳۸۵ به جهاد دانشگاهی محول شد. محققان این نهاد موفق به طراحی و ساخت این هواپیما شدند و دانش ساخت این هواپیما و تکنولوژی ساخت بال فوق‌سبک به دست آمد، ولی به دلیل عدم تخصیص بودجه این پروژه در همین مرحله متوقف مانده است.

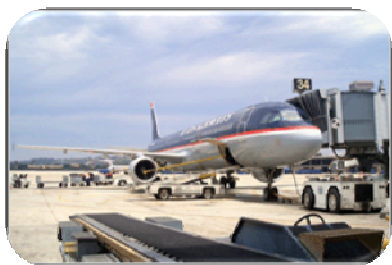
محمدحسین یادگاری، رئیس جهاد دانشگاهی در همین زمینه گفت: مدل کوچک هواپیمای خورشیدی در واحد شریف جهاد دانشگاهی طراحی و ساخته شده و کارهای آزمایشی را با موفقیت به پایان رسانده است.

وی ادامه داد: ادامه این پروژه و تولید آن، نیاز به کارفرما دارد تا بتوانیم آن را تجاری کنیم و ما آمادگی انتقال فناوری هواپیمای خورشیدی را داریم. یادگاری افزود: علت ساخت این هواپیما دستیابی به تکنولوژی ساخت هواپیماهای فوق‌سبک است و کامپوزیت‌هایی که می‌توان با این بدنه فوق‌سبک ساخت. در این مدل کوچک، یک هواپیما با طول بال ۳ متر تا ارتفاع ۲۰۰-۳۰۰ متری پرواز کرد و بعد با موفقیت فرود آمد. در صورتی که این پروژه ادامه پیدا کند می‌توان با اختصاص بودجه‌ای معادل ۲۵۰ میلیون، ارتفاع پرواز این هواپیما را به ۳ هزار پا رساند و همچنین با سرمایه‌گذاری می‌توان آن را تولید کرد.

برای انجام مراحل بعدی باید بودجه لازم برای آن اختصاص پیدا کند تا بتوان به ارتفاع ۲۰ هزار پا و در مرحله بعد تا ۶۰-۷۰ هزار پا ارتفاع پرواز کنیم، چون به صورت یک مرحله‌ای نمی‌توان به تکنولوژی مرحله بالا دست پیدا کرد، اما این پروژه نیز مانند پروژه هواپیمای نیروی انسانی به دلیل کمبود بودجه متوقف شد.



## اختصاص یک هزار میلیارد ریال اعتبار به فرودگاه‌های کشور در سال ۱۳۹۰



رئیس هیئت‌مدیره و مدیرعامل شرکت فرودگاه‌های کشور اعلام کرد: سال گذشته بیش از ۴۲ میلیون نفر از طریق هوایی و از فرودگاه‌های کشور مسافرت کرده‌اند. اسماعیلی با اعلام اینکه طی سال ۱۳۸۹ بیش از ۴۲ میلیون نفر از طریق فرودگاه‌های کشور مسافرت کرده‌اند،

گفت: از این تعداد بیش از ۳۳ میلیون نفر مسافر پروازهای داخلی و حدود ۹ میلیون نفر مسافر پروازهای خارجی بوده‌اند.

رئیس هیئت‌مدیره شرکت فرودگاه‌های کشور با ابراز امیدواری نسبت به افزایش خطوط پروازی در سال جدید گفت: امیدواریم بتوانیم تعداد مسافران هوایی را در سال ۱۳۹۰ به ۴۹ میلیون نفر افزایش دهیم. مدیرعامل شرکت فرودگاه‌های کشور در ادامه به اختصاص یک هزار میلیارد ریال اعتبار به فرودگاه‌های کشور در سال ۱۳۹۰ خبر داد و گفت: این اعتبار صرف بهسازی سطوح پروازی، ساخت پایانه‌ها و توسعه و نوسازی تجهیزات ارتباطی و ناوبری فرودگاه‌ها خواهد شد. (سه‌شنبه، ۱۶ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.ir](http://www.Tinnews.ir))

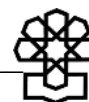
## خودکفایی در تولید سوخت و قطعات هواپیما



عضو کمیسیون عمران در واکنش به تحریم‌های یکجانبه شرکت اتریشی در فروش سوخت هواپیما به شرکت ایران ایر گفت: دانشمندان جوان ایرانی با خودکفایی در تولید بنزین توطئه غربی‌ها در اعمال فشار بر ایران از طریق تحریم صادرات بنزین را نقش بر آب کردند و این بار نیز با خودکفایی در تولید سوخت و قطعات هواپیما در سال جهاد

اقتصادی تحریم‌ها را بی‌اثر خواهند کرد. سیدمحمدکاظم حجازی افزود: پاسخ جوانان ایران به این تحریم‌ها، شکوفایی توانمندی‌هایشان در صنعت ساخت هواپیما و تأمین سوخت آن خواهد بود. وی تأکید کرد: در سال جهاد اقتصادی ملت ایران با کار و تلاش مضاعف توانمندی‌های خود را به نمایش خواهند گذاشت. حجازی افزود: دانشمندان جوان ایرانی با خودکفایی در تولید بنزین توطئه دولت‌های غربی در اعمال فشار بر ایران از طریق تحریم صادرات بنزین را نقش بر آب کردند امروز نیز با خودکفایی در تولید سوخت و قطعات هواپیما در سال جهاد اقتصادی تحریم‌ها را بی‌اثر خواهند کرد.

(سه‌شنبه، ۱۶ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.ir](http://www.Tinnews.ir))



#### ۴-۱. حمل و نقل دریایی

##### انتقاد از بی‌توجهی مسئولان به اقتصاد بنادر



نماینده مردم بوشهر، گناوه و دیلم در مجلس شورای اسلامی در مراسم آغاز عملیات اجرایی طرح لایروبی آبراه بندر دیلم از بی‌توجهی برخی نهادهای مسئول به جایگاه اقتصادی بنادر انتقاد کرد.

غلامعلی میگلی‌نژاد گفت: هر منطقه از کشور یک

استعداد اقتصادی دارد و استعداد مناطق ساحلی استان بوشهر نیز تجارت و دریانوردی است که باید همه محدودیت‌های موجود در راه شکوفایی این استعداد برداشته شود.

وی تصریح کرد: انتظار ساحل‌نشینان از مسئولان دولت و مجلس این است که قوانین و مقرراتی که برای بخش تجارت و دریانوردی در نظر گرفته می‌شود؛ به‌گونه‌ای باشد که منافع اقتصادی بنادر کوچک را نیز تأمین کند تا مردم این بنادر با مشکل معیشتی مواجه نشوند.

وی در ادامه درباره طرح لایروبی آبراه دریایی (خور) دیلم توضیح داد: بندر دیلم در شمال استان بوشهر از جمله مناطقی است که اقتصاد مردم آن وابسته به تجارت و دریانوردی است و در سال‌های اخیر به دلیل ورود گل و لای به آبراه دریایی این بندر رفت‌وآمد شناورها با مشکل جدی مواجه بوده است.

(یکشنبه، ۱۴ فروردین ۱۳۹۰، [www.mana.ir](http://www.mana.ir))

##### افزایش تقاضا برای کشتی‌های چندمنظوره



براساس پیش‌بینی‌ها رشد تقاضا برای کشتی‌های چندمنظوره تا سال ۲۰۱۵، در حدود هفت درصد خواهد بود که بیشتر از بخش‌های حمل‌قله و کانتینری است.

طبق اعلام مؤسسه Drewry بخش جنرال کارگو از

رشد خوبی برخوردار خواهد شد و خرابی‌های به بار آمده در اثر سونامی ژاپن نیز به بهتر شدن شرایط در این بخش کمک خواهد کرد.

براساس این گزارش نرخ اجاره کشتی‌های چندمنظوره با ظرفیت حمل ۱۵ هزار تا ۲۰ هزار تن در سطح ۱۲ هزار دلار در روز تا سال ۲۰۱۳ افزایش خواهد یافت که این میزان در مقابل هشت هزار دلار در روز سال ۲۰۰۹ قرار دارد.



بزرگ‌ترین تهدید بازار کشتی‌های چندمنظوره از طرف کشتی‌های هندی سایز فله‌بر و برخی از انواع کشتی‌های کانتینربر است که به راحتی می‌توانند وارد بازار حمل‌جنرال کارگو شوند و عرضه کشتی را تحت تأثیر قرار دهند.

در شرایط خوب بازار، کشتی‌های فله‌بر کوچک بیشتر بر روی حمل‌الوار، کود شیمیایی و آهن‌آلات متمرکز هستند ولی در شرایط بد بازار این نوع کشتی‌ها به حمل‌جنرال کارگو رومی‌آوردند که در جای خود باعث تأثیر منفی بر بازار می‌شود.

متوسط سن کشتی‌های چندمنظوره جهان برابر ۱۶ سال است که برای کشتی‌های ۱۵ هزار الی ۲۵ هزار تن، این مقدار برابر ۲۰ سال است. کشتی‌های چندمنظوره جدید سفارش داده شده دارای ظرفیت حمل بیشتری هستند و توانایی حمل محمولات کانتینری بیشتر و لذا انعطاف‌پذیری بیشتری دارند. (سه‌شنبه، ۱۶ فروردین ۱۳۹۰، [www.mana.ir](http://www.mana.ir))

## ۲. حمل‌ونقل درون‌شهری

### ۱-۲. مترو

#### رابطه مستقیم توسعه مترو با اقتصاد ملی

کارآیی و بهره‌وری بالاتر کلان‌شهرها در گرو ایجاد و وجود زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری متعددی است که بدون وجود آنها تولید و ارائه خدمات و کالاهای مختلف به‌کندی انجام می‌شود که در این میان زیرساخت حمل‌ونقل عمومی کلان‌شهرها یکی از مهمترین زیرساخت‌های سخت‌افزاری است.

از لحاظ قابلیت حمل مسافر و هزینه و درآمد کوتاه‌مدت و بلندمدت، سیستم مترو در حال حاضر بهترین گزینه حمل‌ونقل عمومی در کلان‌شهرها محسوب می‌شود. همچنین این فاکتور در رشد و توسعه اقتصاد ملی نقش بسزایی دارد و به‌عبارتی می‌توان بین توسعه حمل‌ونقل عمومی یا به‌عبارت صحیح‌تر، توسعه حمل‌ونقل ریلی و توسعه اقتصاد ملی رابطه معناداری یافت.

در سال ۲۰۰۹ بیشترین طول خطوط مترو به‌ترتیب به کشورهای چین، آمریکا، ژاپن، آلمان، اسپانیا، کره جنوبی، انگلستان، روسیه، فرانسه، برزیل، ایتالیا، کانادا و هند تعلق داشت که در این میان کشور چین با ۱۴ کلان‌شهر دارای مترو و ۸۶۸ کیلومتر طول خطوط مترو مقام نخست را به‌خود اختصاص داده است.

در کشور آمریکا نیز که ۱۲ کلان‌شهر آن از سیستم حمل‌ونقل مترو برخوردارند. این آمارهای توسعه خطوط مترو در سال ۲۰۰۹ درحالی مطرح می‌شود که در همین سال، کشور آمریکا را با بیش از ۱۴/۲ تریلیارد دلار درآمد ناخالص داخلی در مقام اول اقتصاد جهانی، کشور ژاپن با ۵ تریلیارد دلار در مقام دوم اقتصاد جهان قرار داده است. با نگاهی گذرا به جدول



زیر کاملاً مشخص می‌شود که قدرتمندترین کشورهای اقتصادی جهان همان کشورهای هستند که از بیشترین خطوط مترو نیز برخوردارند.

کشورها به ترتیب قدرت اقتصادی در سال ۲۰۰۹	آمریکا	ژاپن	چین	آلمان	فرانسه	انگلستان	ایتالیا	برزیل	اسپانیا	کانادا
طول خطوط مترو کشور (کیلومتر)	۷۴۸	۴۷۳	۸۶۸	۴۴۴	۲۱۶	۳۲۶	۱۳۶	۱۷۳	۳۹۷	۱۲۵
تعداد کلان‌شهرهای برخوردار از مترو	۱۲	۹	۱۴	۴	۶	۳	۶	۷	۶	۳
کشورها به ترتیب طول خطوط مترو	چین	آمریکا	ژاپن	آلمان	اسپانیا	کره جنوبی	انگلستان	روسیه	فرانسه	برزیل

به عبارتی می‌توان گفت که کشورها با درک اهمیت حمل‌ونقل عمومی و به‌خصوص مترو در توسعه اقتصاد ملی در این زمینه به‌شدت سرمایه‌گذاری کرده و اکنون از منافع آن بهره می‌برند.

## ۲-۲. مترو در ایران

ایران در مقایسه با دیگر کلان‌شهرهای جهان که از حداکثر ظرفیت مترو بهره‌برداری می‌کنند، در مقام بسیار پایین‌تری قرار دارد و تنها با ۷۵ کیلومتر طول خطوط مترو کشور ترکیه را با ۵۲ کیلومتر طول خطوط مترو پس از خود می‌بیند.

استفاده از سیستم حمل‌ونقل عمومی کارآمد علاوه بر آنکه سطح رفاه عمومی جامعه را افزایش می‌دهد باعث می‌شود که هزینه‌های تمام شده تولید کالاها و ارائه خدمات کاهش یافته و جامعه از خدمات و کالاهایی که کلان‌شهرها ارائه می‌کنند بهره‌مند شوند.

براساس آمارهای جهانی، ایران در سال ۲۰۰۹ بیست‌وششمین قدرت اقتصادی دنیا بود و در خاورمیانه از لحاظ طول خطوط مترو مقام اول را داراست، البته این درحالی است که تنها کلان‌شهری که در آن سیستم مترو مورد بهره‌برداری قرار گرفته است تهران است. هرچند نباید فراموش کرد که هنوز بخشی از خطوط مترو تهران به بهره‌برداری نرسیده است.

توسعه خطوط متروی تهران درحالی با سرعت پیش می‌رود که به غیر از پایتخت در تعداد دیگری از کلان‌شهرها نظیر تبریز، شیراز، اهواز، اصفهان و مشهد ساخت قطار شهری و مترو سال‌هاست که آغاز شده و متأسفانه پیشرفت فیزیکی قابل ملاحظه‌ای نداشته است.

بنابراین برای رسیدن به چشم‌اندازهای برنامه‌های بلندمدت کشور در بخش حمل‌ونقل عمومی باید تأسیسات مترو دیگر کلان‌شهرها نیز در کنار توسعه خطوط مترو پایتخت احداث و به بهره‌برداری برسد تا به سهم خود به توسعه‌ای ملی کمک کرده باشد.



ازدحام جمعیت در مترو، هزینه نگهداری را مضاعف می‌کند



تأخیر در پرداخت اعتبارات مترو، علاوه بر اینکه سبب ازدحام در مترو می‌شود، هزینه‌های تعمیرات و نگهداری مضاعفی را به مردم تحمیل می‌کند.

جعفر ربیعی، مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو

تهران گفت: اگر اعتبارات متروی تهران از سوی دولت تأمین نشود، علاوه بر مشکلاتی که برای شهروندان پیش می‌آید، ازدحام جمعیت هزینه تعمیرات و نگهداری را بالا می‌برد.

او با بیان اینکه برای واگن‌های قطار ۳۰ سال عمر مفید در نظر گرفته می‌شود، افزود: قطارها در فواصل زمانی مشخص نیاز به تعمیرات اساسی دارند که شلوغی واگن‌ها، دوره‌های تعمیرات را کوتاه می‌کند و از این رو هزینه مضاعفی به مترو و در واقع مردم تحمیل می‌شود.

مدیرعامل شرکت بهره‌برداری مترو تهران در مورد آخرین وضعیت واگن‌های مترو در گمرک بندرعباس تصریح کرد: با پرداخت بخشی از اعتبارات عمرانی مترو، زمینه ترخیص این سری از واگن‌ها و تجهیزات فراهم شده است.

به گفته ربیعی، تجهیزات سایر قطارها نیز به کارخانه‌های واگن‌سازی منتقل می‌شوند تا پس از آماده‌سازی به مرور وارد خطوط مترو شوند تا شاهد کاهش سرفاصله حرکت قطارها و افزایش خدمات‌رسانی به مردم باشیم.

(دوشنبه، ۱۵ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.ir](http://www.Tinnews.ir))

**کمبود منابع؛ چالش اصلی توسعه قطارهای شهری**

مدیرعامل شرکت مادر تخصصی حمل‌ونقل ریلی کشور در جمع مدیران شرکت‌های مترو کشور و برخی نمایندگان مجلس شورای اسلامی گفت: بررسی‌ها به وضوح نشان می‌دهد که چالش اصلی بر سر راه توسعه قطارهای شهری در سراسر کشور، کمبود منابع است بنابراین شاید لازم باشد راهکارها و تجربیات موجود را به اشتراک بگذاریم و در این راستا به چند



نکته اشاره می‌کنم؛ واقعیت این است که در مقایسه با سایر کشورهای جهان، سامانه حمل‌ونقل ریلی درون‌شهری و قطار شهری از عمر بسیار کوتاهی برخوردار است. مروری بر عمر متروهای شهری در جهان به روشنی گویای این واقعیت است و به‌عنوان مثال متروی روسیه بیش از ۱۰۰



سال سابقه دارد و از عمر مترو تعداد قابل ملاحظه‌ای از شهرهای اروپایی بیش از یکصد سال می‌گذرد. وی گفت: این درحالی است که کهنسال‌ترین مترو ایران متعلق به تهران است ولی نهایتاً از ابتدای این پروژه ۲۵ سال می‌گذرد و طول خطوط ساخته شده و فعال مترو هم حدوداً به ۱۱۰ کیلومتر می‌رسد و این در مقایسه با شبکه ۱۵۰ کیلومتری مترو مسکو و ۱۴۰ کیلومتری مادرید باز هم از جوان بودن قطار شهری در ایران حکایت دارد.

### راه‌اندازی خطوط مترو در پنج شهرستان استان تهران

معاون امور عمرانی استاندار تهران با تشریح اقدامات مهم عمرانی سال جاری گفت: در سال ۱۳۸۹ راه‌اندازی خطوط مترو در شهرستان‌های پاکدشت، دماوند، اسلامشهر، شهریار و ورامین مصوب شد. محمدرضا محمودی با بیان این مطلب که در بخش حمل‌ونقل عمومی اقدامات چشمگیری در این استان صورت گرفته، افزود: اعتبارات ویژه‌ای که در بخش حمل‌ونقل عمومی در تمام شهرستان‌های استان از سوی دولت اختصاص یافت.

(دوشنبه، ۸ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.ir](http://www.Tinnews.ir))

### مطالعه ساخت قطار شهری در رشت

نماینده مردم رشت در مجلس گفت: ساخت قطار شهری کلان‌شهر رشت در مرحله مطالعات و بررسی است.



سیدعلی آقازاده افزود: یکی از راهکارهای مهم برای رفع مشکل ترافیک شهر رشت احداث قطار شهری است و در لایحه بودجه سال ۱۳۹۰ در قالب اعتبارات کلان‌شهرها به این طرح توجهی ویژه شده

است. وی اظهار داشت: مجلس شورای اسلامی بودجه دو میلیارد دلاری برای ساخت قطار شهری در برخی از کلان‌شهرها به‌ویژه شهر رشت به تصویب رسانده است.

(یکشنبه، ۱۴ فروردین ۱۳۸۹، [www.Shasa.ir](http://www.Shasa.ir))

### شهر پیشرفته شهری است که اولویت در آن با حمل‌ونقل عمومی باشد.

شهردار زوریخ بزرگ‌ترین شهر سوئیس و برترین شهر دنیا از نظر کیفیت زندگی توسعه سیستم حمل‌ونقل عمومی را از مهمترین دلایل ارتقای کیفی زندگی شهری دانست و گفت: حمل‌ونقل شهری و توسعه آن به‌عنوان اقدامی خدماتی که به افزایش رفاه شهروندان منجر می‌شود، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است.

وی با اشاره به اینکه بودجه حمل و نقل شهر زوریخ در سطح ملی اختصاص می‌یابد و تأمین آن را دولت مرکزی سوئیس برعهده دارد، اظهار کرد: روزانه ۸۶۰ هزار مسافر و سالیانه ۳۱۵ میلیون مسافر از طریق سیستم حمل و نقل عمومی زوریخ جابجا می‌شوند که ۶۰ درصد سفرها در این شهر را شامل می‌شود.

شهردار زوریخ از رابطه مستقیم افزایش جمعیت این شهر با گسترش حمل و نقل شهری خبر داد و تصریح کرد: توسعه سیستم حمل و نقل عمومی در زوریخ به تعداد شهروندان بستگی دارد به این ترتیب که به‌ازای هر شهروند که به جمعیت شهر افزوده می‌شود برای گسترش سیستم خود برنامه‌ریزی می‌کنیم.

وی با اشاره به استفاده اکثر مسافران حمل و نقل عمومی از کارت بلیت‌های ماهیانه و سالیانه، اضافه کرد: سیستم حمل و نقل شهری زوریخ، سیستمی کارآمد و بادوام در زمینه اولویت‌دهی به حمل و نقل همگانی و مدیریت و کنترل ترافیک محسوب می‌شود و اصولاً شهر پیشرفته، شهری است که اولویت در آن با حمل و نقل عمومی باشد.

شهردار زوریخ از اختصاص مناطق وسیعی از این شهر به منظور دوچرخه سواری شهروندان خبر داد و گفت: توسعه دوچرخه سواری یکی از سیاست‌های مهم مدیریت شهری زوریخ است، ضمن اینکه توسعه پیاده‌روها و حرکت پیاده در این شهر به‌صورت جدی مورد توجه قرار گرفته است.

(دوشنبه، ۱۵ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.ir](http://www.Tinnews.ir))

### ۲-۳. گزینه تازه‌های حمل و نقل از شبکه جهانی اینترنت

#### ساخت گاردریل هوشمند ضدمرگ

#### تلاش پژوهشگران کشور گاردریل ضدمرگ (پروفیل ترکیبی

#### هوشمند) در کشور ساخته شد.



روشنک رجبلو، دانشجوی رشته ژئوفیزیک دانشگاه آزاد واحد همدان گفت: متأسفانه گاردریل‌های مورد استفاده در کشور در بسیاری از مواقع باعث ایجاد حوادثی هولناک در جاده‌های کشور می‌شوند و خود، سالیانه عامل اصلی مرگ و میر در حوادث جاده‌ای هستند. وی افزود: گاردریل ضدمرگ با استفاده از شبکه‌های مشبک و نوع جنس به‌کار رفته در آن می‌تواند سوانح ناشی از برخورد به گاردریل را ۱۰۰ درصد کاهش دهد. رجبلو اظهار کرد: در گاردریل‌های موجود یک پایه عمودی و چند صفحه افقی وجود دارد که در این طرح به‌جای پایه‌های عمودی از این صفحه‌های مشبک استفاده شده و در صورت برخورد ماشین با پایه‌ها دارای قابلیت انعطاف بیشتری هستند. پژوهشگر برتر بخش دانشجویی دانشکده علوم پایه دانشگاه آزاد اسلامی واحد همدان تصریح کرد: گاردریل ایمن دارای قابلیت کم کردن احتمال مرگ در تصادفات، خاصیت ضربه‌گیری، مقاومت و



انعطاف بهتر پایه، دارا بودن سامانه استاپر پروفیل ترکیبی برای متوقف کردن خودروها (جلوگیری از انحراف)، فاصله انداز گریتنگی (کاهش شدت تصادف) است. وی افزود: این گاردریل قابلیت نصب سرعت سنج دیجیتال هوشمند را دارد. همچنین قابلیت نصب بر روی گاردریل‌های فلزی رایج موجود از دیگر محاسن این اختراع به‌شمار می‌آید. رجب‌لو خاطرنشان کرد: به‌دنبال مذاکره با چند شهرداری بزرگ کشور از جمله تهران، عملیاتی شدن استفاده از آنها در دستور کار قرار گرفته است. (پنجشنبه، ۴ فروردین ۱۳۹۰، [www.shasa.ir](http://www.shasa.ir))

### تبدیل هیدروژن به یک جایگزین دائم برای بنزین

دانشمندان با استفاده از فناوری نانو موفق به ابداع یک فناوری جدید شده‌اند که می‌تواند سوخت هیدروژن را در آینده نزدیک جایگزین بنزین کند.

این فناوری پیشگام از موادی استفاده می‌کند که هیدروژن را مانند اسفنج به‌خود جذب کرده و سپس آن را درون مهره‌های پلاستیکی بسیار ریز قرار می‌دهد. این مهره‌ها به قدری کوچک هستند که مانند مایع عمل می‌کنند.

این فرآیند که براساس یک شیوه جدید ساخت نانوفیبر از هیدروکسید است توسط شرکت «سلا انرژی» یکی از شاخه‌های آزمایشگاه روثرفورد اپلتون انگلیس ساخته شده است. به گفته محققان، این روش به هیدروژن اجازه می‌دهد که با سرعت بیشتر و با حرارت کمتری نسبت به قبل آزاد شود.

هیدروژن در زمان احتراق فقط آب تولید می‌کند و راه حلی ایدئال برای کاهش انتشار کربن تولید شده توسط خودروهای بنزینی یا دیزلی به‌شمار می‌رود که عامل تولید ۲۵ درصد از کل انتشارات کربن هستند.

این فناوری طی فرآیند چرخش الکترومکانیکی به تبدیل هیدروکسید به فیبر یا مهره با اندازه ۳۰ بار کوچک‌تر از موی انسان پرداخته است. این فرآیند یک ماده بافت مانند سفید تولید می‌کند که می‌تواند هیدروژن را گرفته یا آزاد کند.

به گفته محققان شرکت، هیدروژن در صورتی‌که با منابع انرژی تجدیدپذیر مانند باد یا خورشید تولید شود می‌تواند به جایگزینی قابل دوام برای سوخت‌های فسیلی تبدیل شود.

این گاز از سه برابر انرژی بیشتر نسبت به بنزین در هر واحد وزنی برخوردار بوده و می‌تواند نیروی لازم را برای خودروها، هواپیماها و سایر وسایط نقلیه که درحال حاضر از هیدروکربن‌ها استفاده می‌کنند فراهم کند.

(دوشنبه، ۱۵ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.ir](http://www.Tinnews.ir))



## تاکسی‌های الکتریکی به خیابان‌های تهران می‌آیند

خودرو سواری الکتریکی تولید شده توسط متخصصان بخش خصوصی خودرو کشور و همکاری های ریاست جمهوری در نمایشگاه اتومبیل ژنو به نمایش درآمد که با استقبال قابل توجهی از سوی بازدیدکنندگان روبرو شد.

جمشید آرین اصل گفت: این خودرو با هزینه بخش خصوصی تولید و در نمایشگاه خودرو ژنو به نمایش گذاشته شد که طبق نظرسنجی‌ها، وی تصریح کرد آنچه بیش از همه برای بازدیدکنندگان این نمایشگاه جالب بود، فعالیت ایران در تولید خودروهای دوستدار محیط زیست بود که به وضوح بازدیدکنندگان آن را عنوان می‌کردند.

آرین اصل با بیان اینکه متأسفانه با تبلیغات سوئی که در مورد ایران در اروپا صورت گرفته، بازدیدکنندگان از نمایشگاه اتومبیل ژنو انتظار حضور ایران با به همراه داشتن خودرویی با فناوری روز دنیا در نمایشگاه را نداشتند، گفت: حضور کلیدی ایران در ارتباط با خودرو سواری هیبریدی به خصوص ایستگاه شارژ هوشمند، مورد توجه ویژه چهار میلیون بازدیدکننده قرار گرفت.

وی افزود: این خودرو الکتریکی ۳۰ تا ۵۰ کیلومتر را با هر بار شارژ طی مسیر می‌کند ضمن آنکه سرعت این خودرو ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت ارزیابی شده و مدل AE2 با سرعتی بالغ بر ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت ۳۰۰ کیلومتر در ساعت با هر بار شارژ قابلیت حرکت دارد. مجری تولید خودرو سواری هیبریدی از فعالیت این نوع خودرو به عنوان تاکسی در شهر تهران خبر داد و گفت: این نوع خودرو با همکاری بخش خصوصی و مرکز تحقیقات ایفور به زودی در کشور به تولید انبوه خواهد رسید.

(یکشنبه، ۱۴ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.ir](http://www.Tinnews.ir))

## خودروهای خورشیدی آینده



سال ۲۰۱۰ میلادی تعدادی از طراحان خودرو در سراسر جهان خودروهای مفهومی را طراحی کردند که قادرند انرژی مورد نیازشان را از برق خورشیدی تأمین کنند.

طی سال‌های اخیر بسیاری از خودروسازان جهان به سمت تولید خودروهای برقی حرکت کرده‌اند. کارشناسان

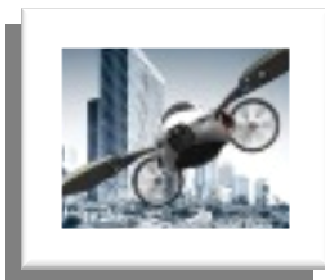
طراحی و تولید خودروهای برقی را انقلابی در صنعت خودروسازی توصیف کرده‌اند، اما در عین حال این مشکل هنوز وجود دارد که خودروهای برقی از نظر تأمین انرژی مورد نیازشان در دسره‌های زیادی برای راننده ایجاد می‌کنند.

برای حل این مشکل در سال ۲۰۱۰ میلادی تعدادی از طراحان خودرو در سراسر جهان اقدام به



طراحی و ساخت خودروهایی کردند که قادرند برق مورد نیاز خود را از انرژی خورشید تأمین کنند. در زیر با برخی از خودروهای برقی که شاید بتوانند آینده صنعت خودروسازی جهان را متحول کنند آشنا می‌شویم:

### خودروی مفهومی YEE



خودرویی ابتکاری بوده که قادر است به یک ماشین پرنده تبدیل شود. به‌سادگی چرخ‌های جلوی این خودرو به بال تبدیل شده و چرخ‌های عقب آن نیز پشت خودرو قرار می‌گیرند تا عملاً یک ماشین پرنده ساخته شود. چنین خودروی مفهومی قادر خواهد بود شما را از شر ترافیک‌های سنگین نجات دهد. این خودروی مفهومی دارای پنل‌های خورشیدی بوده که روی سقف آن تعبیه شده‌اند.

### سوپرکار خورشیدی فولکس واگن



پیتر ویلکینز طراح خودرو کار طراحی این خودروی مفهومی را برای فولکس‌واگن انجام داده است. این خودرو فاقد هرگونه آلایندگی دارای سلول سوختی هیدروژنی بوده و می‌تواند با انرژی خورشیدی هم کار کند. در سطح خارجی این خودرو سلول‌های فوتولتائیک تعبیه شده‌اند. این سلول‌ها انرژی خورشیدی مورد نیاز برای حرکت خودرو را تأمین می‌کنند. تاکنون تنها ۲۰۰ دستگاه از این خودروی مفهومی تولید شده است.

### خودروی مفهومی O2

این خودرو توسط لئوناردو آچیلی، طراح آرژانتینی طراحی شده است. خودروی مفهومی O2 به انرژی خورشیدی و کربن دی‌اکسید برای تأمین انرژی مورد نیازش وابسته است. پنل‌های خورشیدی روی سقف این خودرو نصب شده‌اند. این خودروی مفهومی هیدروکربن و اکسیژن را به محیط وارد می‌کند که هیچ خطری ندارند.



## منابع و مأخذ

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



شماره مسلسل: ۱۰۷۶۵

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: خبرنامه حمل و نقل (۲۰)

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه عمران - حمل و نقل)

تهیه و تدوین کنندگان: زهرا آذرنوش، حسن کریمزاده

ناظر علمی: محسن صمدی

متقاضی: کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی

ویراستار ادبی: —

ویراستار تخصصی: ذبیح‌اله طلوعی

واژه‌های کلیدی:

۱. خبرنامه ۲۰

۲. حمل و نقل

۳. درون شهری

۴. برون شهری

تاریخ انتشار: ۱۳۹۰/۲/۶