

## خبرنامه حمل و نقل (۲۱)

کد موضوعی: ۲۵۰

شماره مسلسل: ۱۰۷۹۶

اردیبهشت ماه ۱۳۹۰

دفتر: مطالعات زیربنایی

## به نام خدا

### فهرست مطالب

۱	چکیده
۱	مقدمه
۲	۱. حمل و نقل برون شهری
۲	۱-۱. حمل و نقل جاده‌ای
۷	۱-۲. حمل و نقل ریلی
۱۳	۱-۳. حمل و نقل هوایی
۱۶	۱-۴. حمل و نقل دریایی
۲۱	۲. حمل و نقل درون شهری
۲۵	۳. گزیده تازه‌های حمل و نقل از شبکه جهانی اینترنت
۳۰	منابع و مأخذ



## خبرنامه حمل و نقل (۲۱)

### 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 به عنوان تنها عامل توسعه به حساب نمی‌آید و علل و عوامل بسیار دیگری هم هست که موجب رشد و توسعه اقتصادی می‌شود، اما نباید از خاطر دور داشت که یکی از عناصر کلیدی در توسعه اقتصادی، حمل و نقل است. آثار اقتصادی حمل و نقل را می‌توان در رابطه با همه فعالیت‌های اقتصادی مثل صنایع، کشاورزی، خدمات، توریسم و... برشمرد. اگر نگاهی به کشورهای پیشرفته جهان بیاندازیم مشاهده خواهیم کرد که آنها به موازات سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف اقتصادی، در امر حمل و نقل نیز سرمایه‌گذاری کرده‌اند و این بخش را همزمان تقویت کرده‌اند تا بتوانند ارتباطات بین بخش‌های فعال مختلف که در جامعه فعالیت می‌کنند را به نحو احسن برقرار کنند.

البته سرمایه‌گذاری در حمل و نقل مستلزم سرمایه‌گذاری سنگین است و کشورها برای برطرف کردن موانع و تنگناهایی که در حمل و نقل وجود دارد، ناچار به پرداختن چنین هزینه‌هایی هستند. اهمیت و نقش حمل و نقل برای توسعه اقتصادی و اجتماعی به حدی است که سازمان ملل متحد نیز به منظور بهبود توسعه اقتصادی اجتماعی کشورهای عقب‌مانده و یا در حال توسعه، بهبود همه‌جانبه حمل و نقل و ارتباطات را مطرح می‌کند و با اعلام دهه‌های حمل و نقل، طرح‌ها و پروژه‌هایی را به منظور توسعه و بهبود سیستم حمل و نقل مطرح می‌کند.



## ۱. حمل و نقل برون شهری

### ۱-۱. حمل و نقل جاده‌ای



هر ساعت دو نفر در جاده‌ها کشته می‌شوند  
یک کارشناس حمل و نقل جاده‌ای با بیان اینکه  
هر یک ساعت ۲/۷ نفر در جاده‌ها کشته  
می‌شوند، گفت: فرهنگ ترافیکی و ایمنی باید  
به صورت جدی مورد توجه قرار بگیرد.

افشین شریعت اظهار کرد: طی سال‌های گذشته

روند کاهش تصادفات به طور نسبی مشاهده شده به طوری که تعداد تلفات جاده‌ای نیز تقریباً از  
روند کاهشی برخوردار بوده است.

وی تصریح کرد: اگرچه در سال گذشته در برخی استان‌ها با افزایش میزان تصادفات روبرو  
شدیم، اما مسئولان حساسیت بیشتری نسبت به تصادفات پیدا کرده و هماهنگی بیشتری بین  
سازمان‌های مختلف ایجاد شده است.

این کارشناس حمل و نقل جاده‌ای با تأکید بر اینکه هنوز هم آمار میزان تصادفات بالاست،  
خاطرنشان کرد: بنابر اعلام پزشکی قانونی طی ۱۰ سال گذشته بیش از ۲۳۵ هزار نفر در سطح  
راه‌های کشور کشته شده‌اند این در حالی است که حدود هزار نفر در سوانح هوایی جان خود را از  
دست داده‌اند.

شریعت در ادامه افزود: این آمار نشان‌دهنده آن است که وضعیت مناسبی نداریم و هر یک  
ساعت ۲/۷ نفر در جاده‌ها کشته می‌شوند که رقم بالایی است. این کارشناس حمل و نقل جاده‌ای  
ادامه داد: اگرچه در این راستا تلاش‌های مناسبی انجام شده است، اما کاهش آمار تصادفات و  
کشته‌ها نیاز به عزم جدی‌تر دارد.

شریعت با بیان اینکه کمیسیون ایمنی راه‌ها مرجع مناسبی برای بررسی تصادفات است،  
خاطرنشان کرد: سازمان‌های مسئول باید برای کاهش تصادفات هماهنگی بیشتری داشته باشند.  
وی به ابلاغ قانون جدید جرائم رانندگی اشاره و تصریح کرد: به نظر می‌رسد در کنار هماهنگی  
سازمان‌های مختلف این قانون بتواند در کنترل عامل انسانی که در کنار جاده از مهمترین عوامل  
بروز تصادفات به شمار می‌رود مؤثر باشد.

این کارشناس حمل و نقل جاده‌ای با بیان اینکه جاده می‌تواند باعث افزایش خطاهای انسانی  
شود، گفت: باید برای ایمن‌سازی مسیرها و رفع نقاط حادثه‌خیز تلاش بیشتری صورت بگیرد.



شریعت با اشاره به حجم وسیع راه‌ها و مشکلات موجود در آنها افزود: ۳۰ درصد تلفات در راه‌های درون‌شهری رخ می‌دهد این درحالی است که تصادفات درون‌شهری مرجع و متولی مشخصی ندارد بنابراین در حوزه ایمنی باید به‌صورت کلان برای حل مشکل اقدام کنیم.

(دوشنبه، ۲۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.isna.ir](http://www.isna.ir))

### اهداف کلی و راهبردهای کلان بخش حمل‌ونقل جاده‌ای



رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای ارتقای سطح ایمنی و برقراری تسهیلات امدادسانی در شاخه‌های مختلف حمل‌ونقل را بخشی از راهبردهای کلان حمل‌ونقل جاده‌ای عنوان کرد و به استفاده از موقعیت جغرافیایی کشور در افزایش میزان ترانزیت کالا و مسافر و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی از طریق تعریف و ایجاد کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی و تجهیز پایانه‌های مرزی در راستای رشد حمل‌ونقل ترانزیت اشاره کرد.

نماینده ویژه دولت در امر ترانزیت با تأکید بر ایجاد بستر مناسب حقوقی و قانونی برای خصوصی‌سازی و جلب مشارکت سرمایه‌های داخلی و خارجی به فعالیت‌های مختلف حمل‌ونقل، کاهش هزینه‌ها، اقتصادی کردن فعالیت‌ها، افزایش بهره‌وری، توسعه کیفی منابع انسانی و ارتقای کیفیت خدمات در بخش حمل‌ونقل را از اهداف کلی سازمان راهداری دانست.

افندی‌زاده با اشاره به گسترش فعالیت‌های بازرگانی و بازاریابی در حمل‌ونقل جاده‌ای، به گسترش حمل‌ونقل چندوجهی، ترکیبی و کانتینری و برقراری تناسب در حمل‌ونقل جاده‌ای اشاره کرد و گفت: توسعه زیربنای بخش براساس تقاضای حمل‌ونقل و تأکید بر توجیهات فنی اقتصادی و حذف گلوگاه‌های محدودکننده سرعت، ظرفیت و ایمنی و به‌کارگیری فناوری مطلوب در شبکه‌های موجود با هدف افزایش بهره‌وری و ظرفیت از دیگر اهداف کلی سازمان است.

افندی‌زاده گفت: استفاده از تجهیزات و ناوگان با فناوری جدید در حمل‌ونقل جاده‌ای و تخصیص منابع حاصله از صرفه‌جویی استهلاک ناوگان و مصرف انرژی، تقلیل آلودگی محیط زیست و افزایش ایمنی، بهبود و گسترش فناوری‌های اطلاعات، اصلاح روش‌ها و مکانیزه کردن سیستم‌ها و ایجاد زمینه تبادل الکترونیکی اطلاعات و گسترش مطالعات و تحقیقات علمی و کاربردی



در فعالیتهای مختلف حمل و نقل جاده‌ای به منظور بهبود نظام مدیریت، برنامه‌ریزی، اجرا و نظارت و تخصیص بهینه منابع از دیگر اهداف کلان سازمان در این حیطه است.  
(دوشنبه، ۲۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.ir](http://www.Tinnews.ir))

### طولانی بودن مسیرها در کشور فاکتور تعیین‌کننده در تصادفات است



فرمانده نیروی انتظامی کشور طولانی بودن مسیرها در ایران را فاکتور مهم و تعیین‌کننده در تصادفات جاده‌ای دانست.

سردار «اسماعیل احمدی‌مقدم» گفت: برای طی کردن مسافتی معادل مسیر تهران - مشهد در اروپا باید از چهار کشور عبور کنید و قطر کشور ایران مساوی با فاصله استانبول تا لندن است.

وی با اشاره به معضل واژگونی خودروها در کشور به ویژه مسیر تهران - مشهد در استان سمنان گفت: مسیر مذکور گرچه دوطرفه است، اما متأسفانه مسیر قدیمی، فاقد مطلوبیت لازم، روکش آسفالت مناسب و تجهیزات ایمنی است.

احمدی‌مقدم به عبور این مسیر از مناطق کویری اشاره کرد و گفت: مسیر تهران - مشهد در استان سمنان نیاز به ایجاد استراحتگاه‌ها و تیرپارک‌هایی دارد تا رانندگان در فواصل معین توقف و استراحت کنند و در این زمینه مذاکراتی با استاندار و مسئولان سمنان صورت گرفته است.

وی گفت: وسعت کشور عامل تعیین‌کننده‌ای در این زمینه است و در دو بعد افزایش و ارتقای ایمنی خودروها و توجه بیشتر به حمل و نقل عمومی و تغییر الگوی سفر باید تلاش بیشتری شود.

احمدی‌مقدم گفت: رئیس‌جمهور در این زمینه با همت خوبی در حال پیگیری هستند و مردم اگر به الگوی سفر عمومی بیشتر توجه کنند تلفات و خسارات کمتر می‌شود و امسال با همکاری دولت تلاش بر ارتقای ایمنی خودروهاست.

وی اجباری شدن تعبیه کیسه هوا بر روی خودروها را مورد اشاره قرار داد و گفت: این امر تا حد قابل ملاحظه‌ای در ارتقای امنیت مؤثر است و این مسیر باید پیگیری شود.

رئیس پلیس کشور در خصوص استفاده از ابزار شماره‌گذاری برای ارتقای ایمنی خودروها گفت: ابزار شماره‌گذاری عاملی نیست که ناجا به هر طریقی بتواند استفاده کند، این ابزار در اختیار است اما باید در چارچوب قوانین جاری مورد استفاده قرار گیرد.

وی گفت: دستگاه‌های دیگر باید استانداردها را سخت‌گیرانه‌تر اعمال کنند و در این زمینه



مؤسسه استاندارد و حفاظت محیط زیست باید فعال تر عمل نمایند. فرمانده انتظامی کشور با تأکید بر اینکه محدودیت‌های صنعت کشور نیز مد نظر است افزود: باید با مدارا و زمانبندی مناسب فرصت لازم برای افزایش ایمنی خودروها فراهم شود و روند همکاری خودروسازان و وزارت صنایع در این زمینه رو به پیشرفت و بهبود است.

(پنجشنبه، ۲۵ فروردین ۱۳۹۰، [www.Irna.ir](http://www.Irna.ir))

### حمل و نقل روستایی در کشور ساماندهی می‌شود



مدیرکل دفتر حمل و نقل کالا و مسافر سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور گفت: ساماندهی حمل و نقل روستایی از جمله کارهای بزرگی است که امسال انجام می‌شود. به گفته آدم‌نژاد، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای دو وظیفه به عهده دارد یک بحث نگهداری از راه‌ها به عنوان راهداری و دوم بحث مدیریت حمل و نقل است. مدیرکل دفتر

حمل و نقل کالا و مسافر سازمان راهداری کشور بیان داشت: گام بعدی، گام بهره‌وری است و باید بتوانیم بهره‌وری را در تمامی شاخص‌ها نشان بدهیم.

(دوشنبه، ۲۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.ir](http://www.Tinnews.ir))

### جزئیات برنامه نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی جاده‌ای در سال ۱۳۹۰



رئیس سازمان راهداری با بیان اینکه نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی جاده‌ای جزء برنامه اصلی سال جاری سازمان راهداری است، از نوسازی ۲۵۰۰ دستگاه مینی‌بوس تا خردادماه جاری و ساماندهی وانت‌بار در سال جهاد اقتصادی خبر داد.

افندی‌زاده با اشاره به اینکه در سال ۱۳۸۹، تعداد

۱۵۰۰ دستگاه اتوبوس نوسازی شد، تصریح کرد: همچنین برای ۲۵۰۰ دستگاه مینی‌بوس هم برنامه ریزی نوسازی صورت گرفته است که تاکنون ۱۵۰۰ ثبت نام صورت گرفته است اما به دلیل نیاز به تسهیلات بانکی، هنوز این طرح به اتمام نرسیده و در دستور کار قرار دارد.

افندی‌زاده افزود: در سال ۱۳۹۰ نیز یکی از برنامه‌های اصلی سازمان راهداری نوسازی



ناوگان اتوبوسی و مینی بوس است که با کمک ارگان‌های ذیربط انجام می‌شود. رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خاطرنشان کرد: در رابطه با نوسازی کامیون‌ها، این کار از طریق ستاد مدیریت سوخت، وزارت صنایع معادن، بانک‌ها و البته با همکاری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای انجام می‌شود، زیرا رقم نوسازی ناوگان کامیونی کلان‌تر است. (سه‌شنبه، ۲۳ فروردین ۱۳۹۰، [www.Irna.ir](http://www.Irna.ir))

### اولویت باید با تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام باشد



یک کارشناس حمل‌ونقل با تأکید بر اهمیت مدیریت هماهنگ برای پیشرفت کارها، گفت:  
در برنامه پنجم به احداث جاده جدید نیاز نداریم و اولویت باید با تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام باشد.

محمود رستم‌افشار با بیان اینکه برای گسترش ترانزیت مدیریت هماهنگ می‌تواند

کارها را با برنامه درست پیش ببرد، تصریح کرد: کلیه ارگان‌ها باید دست به دست هم داده و برای تحقق این هدف حرکت جمعی و تعاملی انجام دهند.

رستم‌افشار با بیان اینکه در گذشته برای تسهیل واردات و صادرات، گمرک و بنادر ۲۴ ساعته کار می‌کردند، افزود: قبل از تعطیلات نوروز شنیده شد که ناهماهنگی‌های بین سازمان بنادر و گمرک ایجاد شده که منجر به رسوب کالاها شد.

وی ادامه داد: اگر شرکت‌های حمل‌ونقل نتوانند کالاهای خود را در زمان معینی ترخیص کنند کارها به تعویق می‌افتد و محموله‌ها رسوب می‌کند.

این کارشناس حمل‌ونقل با تأکید بر اهمیت مدیریت هماهنگ اظهار کرد: در بخش ریلی نیز راه‌آهن اقدام به خصوصی‌سازی کرده است، اما به اعتقاد من این اقدام نوسازی واگن‌های راه‌آهن است. رستم‌افشار با بیان اینکه شرکت‌های خصوصی فعال در حوزه راه‌آهن اقدام به خرید ناوگان کرده یا از راه‌آهن واگن گرفته‌اند، تصریح کرد: اگر این شرکت‌ها هماهنگ بوده و برنامه‌ریزی مشخص و مدونی داشته باشند می‌توانند به توسعه راه‌آهن کمک کنند.

این کارشناس حمل‌ونقل جاده‌ای در ادامه درباره فعال شدن کRIDORهای بین‌المللی تصریح کرد: در این راستا باید بررسی کنیم که فعال شدن کدام کRIDOR بیشتر به نفع ما خواهد بود.

وی با بیان اینکه به اعتقاد من در برنامه پنجم نیاز به احداث جاده جدید نداریم، گفت: اولویت



باید با تکمیل جاده‌های نیمه‌تمام برنامه چهارم باشد. رستم‌افشار افزود: اکنون راه‌اندازی کریدور شمال به جنوب که حلقه مفقوده آن راه‌آهن قزوین - رشت - آستارا است به نفع ما خواهد بود. وی همچنین به نقش وزارت راه و ترابری در کاهش میزان تصادفات اشاره و تصریح کرد: به‌رغم اینکه پروژه‌های وزارت راه و ترابری هزینه‌بر است اما این وزارتخانه در راستای برطرف کردن نقاط کور جاده‌ای به‌طور مهندسی در بسیاری از مناطق اقدام کرده و به کاهش تصادفات کمک کرد.

(یکشنبه، ۲۸ فروردین ۱۳۹۰، [www.Irna.ir](http://www.Irna.ir))

## ۱-۲. حمل‌ونقل ریلی

توجه به سرمایه‌گذاری خصوصی رویکرد اصلی راه‌آهن در سال جهاد اقتصادی



مدیرعامل راه‌آهن ضمن تأکید بر اینکه سرانجام جهاد اقتصادی قطعاً باید به افزایش بهره‌وری بیانجامد، توجه به حضور فعال بخش خصوصی در توسعه ریلی کشور و توسعه ناوگان را از رویکردهای اصلی راه‌آهن در سال جهاد اقتصادی عنوان کرد.

عبدالعلی صاحب‌محمدی با اشاره به نامگذاری

سال جاری توسط مقام معظم رهبری به سال جهاد اقتصادی خاطرنشان کرد: باید مراقبت کرد که همان‌طور که مقام معظم رهبری فرمودند، برخورد با این موضوع کلیشه‌ای و شعاری نشود. صاحب‌محمدی در مورد برطرف شدن موانع توسعه ریلی کشور که یکی از آنها کمبود منابع مالی است، گفت: در احکام برنامه پنجم و قبل از آن در برخی قوانین اجازه جذب فاینانس، bot و اوراق مشارکت برای توسعه راه‌آهن اخذ شده است تا بدین ترتیب تجهیز منابع را انجام دهیم اما باید تسهیلاتی را فراهم کنیم و به‌دنبال آن بسته سیاسی داشته باشیم که گرایش سرمایه‌گذاری به سمت صنعت ریلی کشور را تقویت کند.

مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران ضمن بیان اینکه هم‌اکنون در حوزه توسعه ناوگان خصوصی توفیقات مطلوبی در راه‌آهن کسب شده است، تصریح کرد: تاکنون سابقه نداشته است که بخش خصوصی در عرصه تأمین ناوگان لوکوموتیو سرمایه‌گذاری کند، اما این اتفاق افتاد و سال گذشته برای اولین بار در تاریخ کشور این کار انجام شد. صاحب‌محمدی ضمن بیان اینکه تا شهریورماه ۱۳۹۳ تولید ۱۵۰ دستگاه لوکوموتیو ایران‌سفر با انتقال دانش فنی و سرمایه‌گذاری



بخش خصوصی و با رعایت قانون حداکثر ساخت داخل کشور، سازماندهی شده است که به ترتیب به سیستم وارد می‌شوند، اظهار داشت: تا اوایل اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۰ تعداد ۳۰ دستگاه لوکوموتیو ایران‌سفر و ۲۰ دستگاه لوکوموتیو جدید از نوعی دیگر به بهره‌برداری خواهد رسید.

صاحب‌محمدی با بیان اینکه ۹۰ دستگاه لوکوموتیو جدید نیز توسط بخش خصوصی به ناوگان ریلی کشور افزوده خواهد شد، اذعان داشت: ظرف ۳/۵ سال آینده ۲۶۰ دستگاه لوکوموتیو به ناوگان ریلی کشور افزوده می‌شود و دغدغه‌های افزایش سرعت در راه‌آهن از بین می‌رود. مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران تصریح کرد: در سال ۱۳۸۸ متوسط سن ناوگان کشش راه‌آهن ۲۹ سال بود که امید است با بهره‌برداری از لوکوموتیوهای نو تا اوایل اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۰ متوسط سن ناوگان کشش به ۲۶ سال کاهش یابد.

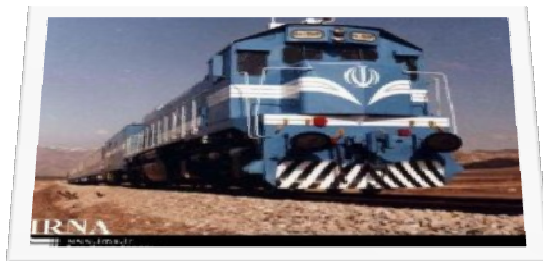
صاحب‌محمدی افزود: قطعاً با افزودن لوکوموتیوهای جدید به ناوگان ریلی تا پایان سال ۱۳۹۰ متوسط سن ناوگان کشش به ۲۲ سال و تا پایان سال ۱۳۹۳ به ۱۸ سال کاهش یابد. وی تصریح کرد: تا چندی پیش برای توسعه ناوگان ریلی کشور از سرمایه‌گذاری دولتی استفاده می‌شد، اما از این پس این کار انجام نمی‌گیرد و رویکرد اصلی توجه به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی است بدین ترتیب که تسهیلات در اختیار بخش خصوصی قرار می‌گیرد تا با توجه مناسب‌تری به سمت این کار جذب شوند.

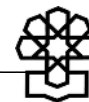
مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران با بیان آنکه آنچه توسعه صنعت ریلی را رقم می‌زند جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی است، ادامه داد: نقشه راه‌آهن تحقق اهداف سند چشم‌انداز است؛ راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران برای توسعه صنعت ریلی و برای ساخت ریل در مکان‌ها، مسیرها و در مترژهای مشخص برنامه دارد و در نقشه راه مشخص شده است که چه راهکارها و منابعی برای توسعه خطوط ریلی لازم است.

(یکشنبه، ۲۱ فروردین ۱۳۹۰، [www.irma.ir](http://www.irma.ir))

### قانون پنجم توسعه کفایت رفع مشکلات ریلی را نمی‌کند

گویا عزم مسئولان بخش راه و ترابری برای خصوصی‌سازی و واگذاری امور به بخش غیردولتی در سال ۱۳۹۰ جزم شده است، زیرا از سرپرست این وزارتخانه تا مدیران معاونت‌های مختلف در اظهارات متعددی بر این امر تأکید می‌کنند. مدیرعامل راه‌آهن





برای چندمین بار در سال جدید با بیان اینکه «اعتقاد داریم ظرفیت‌های خوبی در حوزه صنعت ریلی در بخش خصوصی ایجاد شده است و می‌توان با افزایش این ظرفیت‌ها کار را دنبال کرد، گفته است: قصد داریم متناسب با قانون خدمات کشوری ساختار راه‌آهن را در سال ۱۳۹۰ اصلاح کنیم و پست‌های مدیریتی را کاهش دهیم و همچنین با واگذاری بخش‌های مختلف به بخش خصوصی ساختار راه‌آهن را چابک می‌کنیم».

سیدمرتضی ناصریان، کارشناس حمل‌ونقل ریلی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور در این زمینه گفت:

در بخش ریلی کشور مشکلات زیادی وجود دارد که قرار بود برای اصلاح آنها موادی در بخش حمل و نقل این برنامه مطرح و به لایحه برنامه پنجم توسعه الحاق شود و همان‌طور که اطلاع دارید کمیسیون عمران مجلس چندین ماده قانونی در این زمینه پیشنهاد کرده بود تا به لایحه اضافه شود اما متأسفانه این پیشنهادها اصلاً مطرح نشد.

براین اساس در قانون برنامه پنجم توسعه کشور گرچه چند ماده قانونی در بخش ریلی وجود دارد که معطوف به بخش خصوصی و کمک به توسعه آن است. با این حال می‌توان گفت قانون پنجم توسعه، کفایت رفع مشکلات ریلی را نمی‌کند.

برای رفع این مشکلات می‌توان تصمیم‌گیری‌هایی کرد که رفع مشکلات موجود را تسهیل کند. در حوزه ساخت و توسعه زیرساخت‌های ریلی می‌توان اقداماتی را انجام داد تا بهره‌وری منابع مالی را بیشتر کرد. برای انجام این کار اساسی‌ترین اقدام این است که پروژه‌های جدیدی تعریف نشود و منابع مالی موجود، معطوف پروژه‌های در دست اجرا شود، زیرا منابع فعلی به مراتب کمتر از منابع لازم برای پیشبرد پروژه‌های تعهد شده می‌باشد.

اولویت‌بندی پروژه‌های تعهد شده نیز از دیگر روش‌های رفع مشکلات موجود است. در این زمینه می‌توان بین پروژه‌های تعهد شده‌ای که پیمانکاران در دست اجرا دارند اولویت‌بندی کرد و به آنهایی که برای کشور و مردم منافع بیشتری در پی دارند، منابع مالی بیشتری تزریق کرد.

جذب سرمایه‌گذاری برای توسعه شبکه ریلی گام بعدی است که با محتوای برنامه پنجم توسعه که توضیح داده شد می‌توان دستورالعمل‌ها و مقررات داخلی را به گونه‌ای تنظیم کرد که جذابیت سرمایه‌گذاری را برای بخش غیردولتی بیشتر کند.

(دوشنبه، ۲۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.com](http://www.Tinnews.com))



## بهره‌برداری از ۴۷۰ کیلومتر خط ریلی تا پایان سال جاری

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه با بیان اینکه ۶ هزار کیلومتر راه آهن با اعتبار ۵۰۰ میلیارد تومان در دست ساخت است، گفت: تا پایان سال ۴۷۰ کیلومتر راه آهن در کشور افتتاح می‌شود.

احمد صادقی، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور اظهار داشت: وزارت راه و ترابری و شرکت ساخت و توسعه وظیفه احداث شبکه راه‌های کشور در قالب راه اصلی، بزرگراه و آزادراه و همچنین ساخت شبکه راه آهن را برعهده دارد.

وی با اشاره به اینکه حمل‌ونقل یکی از محورهای اصلی توسعه در تمام کشورهای دنیاست، افزود: با توجه به اینکه ساخت آزادراه و بزرگراه و راه آهن پرهزینه است در تلاشیم تا در سال جهاد اقتصادی با دقت مطالعات پروژه‌ها و بهینه‌سازی مطالعات بتوانیم میزان قابل توجهی از هزینه‌های احداث راه آهن و راه‌ها را کاهش دهیم.

معاون وزیر راه و ترابری درخصوص مزایای احداث به‌موقع شبکه راه آهن و راه‌ها، گفت: به بهره‌برداری رسیدن هرچه سریع‌تر پروژه‌های راه آهن و راه‌ها می‌تواند بازه اقتصادی خود را در دوره ساخت به‌دست بیاورد و زودتر از موعد مقرر به بهره‌برداری برسد.

صادقی در ادامه خاطرنشان کرد: طبق برنامه پنجم توسعه در سال ۱۳۸۹، اهدافی برای شرکت ساخت تعیین شده بود که براساس آن ۳۶۰۰ میلیارد تومان به این شرکت اختصاص می‌یافت اما به دلیل کمبود منابع ۳۳ درصد از مبلغ مذکور به ما اختصاص یافت و ما توانستیم ۳۳ درصد از اهداف را محقق کنیم.

وی از احداث ۶ هزار و ۳ کیلومتر راه آهن با اعتباری حدود ۵۰۰ میلیارد تومان خبر داد و گفت: پیش‌بینی ما تا آخر سال افتتاح ۴۷۰ کیلومتر راه آهن در کشور خواهد بود.

(سه‌شنبه، ۲۳ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.com](http://www.Tinnews.com))

## لازمه ارتباط با ایران توسعه حمل‌ونقل ریلی است

سفیر جمهوری آذربایجان در تهران گفت: اساس توسعه اقتصادی جمهوری آذربایجان دستیابی به راه ریلی است.

وی اظهار داشت: با دستیابی به راه ریلی فعالیت‌های اقتصادی در زمینه‌های مختلف با رونق بیشتری انجام می‌شود در این راستا سفیر جمهوری



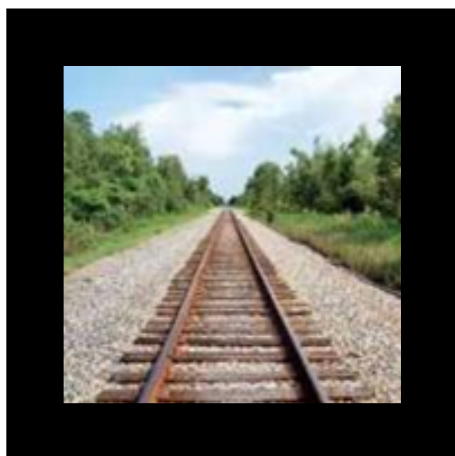
آذربایجان در تهران اضافه کرد: هم‌اکنون دولتمردان و رؤسای جمهوری دو کشور بر توسعه و بسط همکاری‌های همه‌جانبه در ابعاد مختلف تأکید دارند و تلاش در این راستا باید توسط مسئولان



هر دو کشور به خصوص در حوزه‌های اقتصادی مورد توجه جدی قرار بگیرد. آخونداف، مبادله یک میلیارد مترمکعبی گاز بین ایران و جمهوری آذربایجان را یکی از ابعاد مختلف همکاری‌های اقتصادی دو کشور عنوان کرد.

(شنبه، ۲۷ فروردین ۱۳۹۰، [www.Irna.ir](http://www.Irna.ir))

### اهمیت ساخت راه‌آهن اراک - کرمانشاه - خسروی



راه‌آهن غرب از جمله طرح‌های راهبردی است که طولش به ۶۱۰ کیلومتر می‌رسد و با ساخت بهره‌برداری از آن پیشرفت‌های چشمگیری در زمینه گردشگری به‌ویژه تردد زائران دو کشور ایران و عراق ایجاد خواهد شد. کرمانشاه یکی از استان‌هایی است که به‌لحاظ اقلیمی چهار فصل به‌شمار می‌رود، اما با وجود ظرفیت بالای گردشگری استان، در ایجاد بسترهای جذب گردشگر کوتاهی شده است، درحالی

که با رونق گردشگری استان، بخش اقتصادی نیز به حرکت می‌افتد و اشتغال‌زایی بالایی نیز صورت خواهد گرفت. علاوه بر این، راه‌آهن غرب بخشی از کریدور ترانزیتی کشور به‌شمار می‌رود که می‌تواند در افزایش سهم ترانزیت کشور نقش بسیار مهمی را ایفا کند.

راه‌آهن ملایر - کرمانشاه یکی از طرح‌های بر زمین مانده استان کرمانشاه است، زیرا عملیات اجرایی طرح که از سال ۱۳۸۰ آغاز شده، در پنج سال گذشته بسیار کند پیش رفته است، اما امیدواریم تا پایان سال ۱۳۹۰ قطار ملایر - کرمانشاه فعال و تا سال ۱۳۹۲ نیز ریل‌گذاری تا مرز خسروی انجام شود. براساس اعلام راه‌آهن جمهوری اسلامی، میزان پیشرفت کلی طرح تا پایان تابستان سال ۱۳۸۷ تنها ۱۰ درصد بوده است. این درحالی است که برای بهره‌برداری کامل سال ۱۳۹۱ تعیین شده است.

مسئولان اجرایی طرح، تخصیص نیافتن به‌موقع و کافی بودجه را از مهمترین دلایل تأخیر اجرای طرح می‌دانند و کسری سالیانه بودجه این طرح را هزار میلیارد تومان تخمین زده‌اند. اکنون اگر سالیانه ۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیارد تومان بودجه به طرح تزریق شود، طی برنامه‌ای چهارساله ساخت راه‌آهن به پایان خواهد رسید.

(چهارشنبه، ۲۴ فروردین ۱۳۹۰، [www.hamshahrionlin.ir](http://www.hamshahrionlin.ir))



## اعتبارات بخش حمل و نقل جاده‌ای و ریلی در بودجه سال ۱۳۹۰ کافی نیست



رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی گفت: اعتبارات بخش حمل و نقل جاده‌ای و ریلی در بودجه سال ۱۳۹۰ کافی نیست.

علی‌اکبر آقایی با بیان اینکه در حال حاضر بودجه سال ۱۳۹۰ در مجلس شورای اسلامی در حال بررسی است گفت: اعتبارات کافی برای بخش راه و ترابری و راه‌آهن در بودجه سال ۱۳۹۰ دیده نشده است.

آقایی تصریح کرد: در حال حاضر بندر شهیدرجایی در حال توسعه بوده که متناسب با آن شبکه حمل و نقل نیز باید گسترش یابد. رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با تأکید بر اینکه صرف توسعه بندر شهیدرجایی کافی نیست، اظهار داشت: شبکه حمل و نقل به‌ویژه راه و راه‌آهن نیز باید متناسب با همین نیازها گسترش داده شود و براین اساس توسعه بندر شهیدرجایی را باید با گسترش راه و راه‌آهن گره زد.

آقایی در خصوص وضعیت اعتبارات بخش راه و سهم هرمزگان از این بودجه با توجه به نقش آن در شبکه حمل و نقل کشور اظهار داشت: بودجه سال ۱۳۹۰ در مجلس در حال بررسی بوده که اعتبارات کافی برای بخش‌های حمل و نقل جاده‌ای و ریلی دیده نشده است. وی ادامه داد: کمیسیون عمران در صدد است که بخشی از مشکل کمبود اعتبارات بخش راه و راه‌آهن از طریق واگذاری سهام، اوراق مشارکت و همچنین درخواست اعتبار از طریق لایحه و دریافت تسهیلات جبران گردد. رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در خصوص تغییر اعتبارات بخش راه و راه‌آهن در سال جاری نسبت به سال گذشته تصریح کرد: در صورت برطرف شدن مشکلات و واگذاری سهام و اوراق مشارکت اعتبارات بخش راه و راه‌آهن به‌طور چشمگیری افزایش می‌یابد که در این صورت محورهای مهم و موصلاتی همچون بندرعباس - سیرجان نیز پوشش داده می‌شود.

(یکشنبه، ۲۸ فروردین ۱۳۹۰، [www.Farsnews.ir](http://www.Farsnews.ir))



### ۳-۱. حمل و نقل هوایی

#### مذاکره با دولت برای نوسازی ناوگان هوایی



دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی با بیان اینکه درباره مشکل سوخت شرکت‌های هواپیمایی و نوسازی ناوگان در حال مذاکره با دولت هستیم، تصریح کرد: در حال مذاکره با دولت هستیم تا از صندوق توسعه ملی منابعی برای نوسازی ناوگان به بخش خصوصی تعلق بگیرد.

وی افزود: متأسفانه نرخ سوخت افزایش یافته اما متناسب با آن منابع درآمدی برای ایرلاین‌ها که هزینه‌هایشان با افزایش قیمت سوخت ۳۰ تا ۴۰ درصد افزایش می‌یابد در نظر گرفته نشده است. غواش گفت: پیشنهاد دادیم که همزمان با افزایش قیمت سوخت نرخ خدمات شرکت‌های هواپیمایی نیز افزایش یابد.

دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی با بیان اینکه افزایش قیمت سوخت فشار سنگینی را به ایرلاین‌ها وارد کرده و در بلندمدت در فعالیتهای آنها خلل ایجاد می‌کند، خاطرنشان کرد: در تعامل با دولت هستیم تا نرخ‌ها تعدیل شود و بخشی از افزایش هزینه شرکت‌های هواپیمایی تأمین شود. دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی درباره ورود ناوگان جدید اظهار کرد: در حال مذاکره با دولت هستیم تا از صندوق توسعه ملی منابعی برای نوسازی ناوگان به بخش خصوصی تعلق بگیرد. غواش با تأکید بر اینکه دیدگاه دولت درباره نوسازی ناوگان و همچنین قیمت سوخت مثبت است، افزود: بهای تمام شده پول در کشور بالاست و ایرلاین‌ها نمی‌توانند با این هزینه ناوگان را نو کنند. وی در پایان گفت: در شرایطی که ناوگان نوسازی نشود بهره‌وری افزایش نمی‌یابد این در حالی است که با افزایش بهره‌وری هزینه عملیاتی کاهش می‌یابد.

(دوشنبه، ۲۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.Isna.ir](http://www.Isna.ir))

#### خرید ۷۲ فروند هواپیما، برنامه امسال وزارت راه

سرپرست وزارت راه و ترابری اعلام کرد: با خرید ۷۲ فروند هواپیمای مسافربری ناوگان هواپیمایی کشور به ۲۰۰ فروند افزایش خواهد یافت. علی نیکزاد، سرپرست وزارت راه و ترابری گفت: هم‌اکنون ۱۲۸ فروند هواپیمای مسافربری





در کشور مسافران را جابجا می‌کنند. علی نیکزاد از فعالیت روزانه یک هزار پرواز داخلی و خارجی و عبور هواپیماهای خارجی از آسمان کشور خبر داد و افزود: در افزایش ناوگان مسافربری از توانمندی بخش خصوصی هم استفاده خواهد شد.

(جمعه، ۱۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.Iran4rah.com](http://www.Iran4rah.com))

### شکل ظاهری هواپیماهای نسل جدید چگونه خواهد بود؟



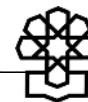
به گزارش پورتال شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های کشور، رویترز به نقل از وبسایت (تارنما) رسمی یاتا گزارش داد: ورود هواپیماهای نسل جدید به عرصه صنعت هوانوردی، تحولی شگرف در این صنعت ایجاد خواهد کرد و

شرکت‌های بزرگ هواپیماسازی در تلاشند یک مدل کاملاً جدید را روانه بازار کنند. براساس این گزارش یکی از جدیدترین هواپیماهای نسل جدید، که صرفاً طرح آن ارائه شده است، در مقایسه با هواپیماهای کنونی، ظاهری کاملاً متفاوت دارد.

بدنه این هواپیما باریک و بلند است، بال‌های آن پهن هستند و دم آن، در مقایسه با هواپیماهای عادی، اندکی بزرگتر است و در مجموع به‌گونه‌ای طراحی شده است که در بسیاری از کشورها، ظاهر آن تداعی‌گر نمای یک فرودگاه می‌باشد، اما این احتمال وجود دارد که این طرح هرگز عملی نشود و با توجه به اینکه امروزه کارآمدی بیشتر و سازگاری بهتر با محیط زیست برای شرکت‌های هواپیمایی از اهمیت بیشتری برخوردار است، ممکن است سازندگان هواپیماهای مدرن، طرح کاملاً جدیدی ارائه دهند.

گزارش ایرباس حاکی از این است که: در حدود ۷۲ درصد از ترافیک هوایی جهان، صرفاً در ۱۱۴ فرودگاه جهان انجام می‌شود و این میزان در آینده بدتر خواهد شد، به‌گونه‌ای که تقریباً ۸۰ درصد از ترافیک هوایی جهان در کمتر از ۱۰۰ فرودگاه جهان انجام خواهد شد. از طرفی، مسافران در برخی کشورها جوان‌تر و در برخی کشورها سالخورده‌تر می‌شوند که این امر بر ضرورت انجام تغییرات در داخل کابین‌ها و سفارشی ساختن کابین هواپیماهای مختلف بیش از پیش تأکید می‌کند.

این درحالی است که صنعت هوانوردی موظف است تا سال ۲۰۵۰ میزان انتشار آلاینده‌های کربنی را به ۵۰ درصد میزان کنونی کاهش دهد و این نکته به معنای آن است که سازگاری هرچه



بیشتر با محیط زیست، جزء الزامات ساخت هواپیماهای جدید است.

(سه‌شنبه، ۲۳ فروردین ۱۳۹۰، [www.Iran4rah.com](http://www.Iran4rah.com))

### ساخت هواپیمای فوق‌سبک با فیبرهای کربنی



مهندس هوانوردی فنلاند موفق به ابداع هواپیمای تک‌سرنشینه فوق‌سبکی شده است که فلای نانو نام داشته و تمامی آن از فیبرهای کربنی ساخته شده است. این هواپیمای سبک‌وزن می‌تواند بر روی آب فرود آمده و از روی آب پرواز کند، وزن این ساختار ۷۰ کیلوگرم بوده و سه مدل متفاوت از آن ارائه شده است:

مدل تمام الکتریکی ۲۰ کیلوواتی و دو مدل موتور سوختی ۲۴ و ۳۵ اسب بخار، مدل آخری به‌عنوان مدلی برای مسابقه‌های هوایی معرفی شده است.

فلای نانو سرعتی بیش از ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت داشته و گران‌ترین مدل آن ۳۹ هزار دلار خواهد بود طول بال‌های این هواپیمای فوق‌سبک پنج متر بوده و می‌تواند با حداکثر وزن ۲۰۰ کیلوگرم از زمین برخیزد. محدوده سرعت فلای نانو نیز ۷۰ تا ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت است.



براساس گزارش گیزمگ، استفاده از فیبرهای کربنی باعث شده وزن این هواپیما به اندازه‌ای قابل توجه کاسته شود نمونه الکتریکی این هواپیما از محدوده پرواز ۴۰ کیلومتری برخوردار است و ارتعاشات کم و نیروی چرخشی کم‌سرعت موتور این هواپیما را تقریباً بی‌صدا کرده و آلودگی صوتی آن را به پایین‌ترین حد ممکن رسانده است.

(یکشنبه، ۲۸ فروردین ۱۳۹۰، [www.mehrnews.ir](http://www.mehrnews.ir))

### ابداع پوست جادویی که هواپیماها را ضدصاعقه می‌کند

شرکت هواپیماسازی Cessna در حال ساخت پوستی جادویی است که می‌تواند تمامی بدنه هواپیما را در خود پوشانده و از آن در برابر رعد و برق و دیگر شرایط نامساعد جوی محافظت کند.

این ابداع بخشی از برنامه‌های بزرگ‌تر متعلق به سازمان ناساست که طی آن تلاش می‌شود هواپیماهایی کم‌صداتر، کم‌مصرف‌تر و مقاوم در برابر شرایط بد جوی ساخته شود.



هواپیمایی که Cessna در حال تولید آن است، از آلومینیم ساخته نشده، بلکه از موادی ترکیبی ساخته شده که با هدف کاستن از میزان سوخت مصرفی از وزن کمی برخوردارند. نقطه ضعف استفاده از چنین موادی اینهاست که هواپیما در برابر عوامل طبیعی آب و هوایی ضعیف شده و به لایه‌ای محافظ نیازمند می‌شود.

از این رو این پوسته جادویی و هوشمند که از قابلیت خود ترمیمی نیز برخوردار خواهد بود، در واقع از چندین لایه ساخته شده‌اند، برای مثال لایه‌ای فومی برای محافظت از بدنه هواپیما در برابر دست‌اندازها و لایه‌ای از مواد بازتابنده برای خنک نگه داشتن لایه در این پوسته به کار گرفته شده است. بخش دیگر این پوسته جادویی حسگرها هستند.

این حسگرها می‌توانند توانایی‌های متعددی را در این پوسته به وجود آورند، برای مثال می‌توانند ساختار خارجی بدنه هواپیما را کنترل کنند تا در صورتی که جسمی خارجی با آن برخورد کرد، به خلبان اطلاع دهند. چنین حسگرهایی به‌ویژه برای هواپیماهای ترکیبی بسیار مهم هستند زیرا همواره احتمال آسیب دیدگی درونی مواد ترکیبی وجود دارد بدون اینکه نشانه‌ای خارجی از خود بروز دهند. از لایه‌های دیگری که امکان ترکیب آن با این پوست جادویی وجود دارد، لایه‌ای کاملاً خارجی است تا در صورت آسیب وارد شدن به بدنه هواپیما، رنگ آن تغییر کند.

(سه‌شنبه، ۲۳ فروردین ۱۳۹۰، [www.mehrnews.ir](http://www.mehrnews.ir))

#### ۴-۱. حمل و نقل دریایی

##### لزوم تداوم اجرای پروژه‌های بندری در سال جهاد اقتصادی



با توجه به اینکه بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی کشورمان از طریق دریا صورت می‌پذیرد و حدود سه هزار کیلومتر مرز آبی در کشور داریم واضح است که عنایت به عملیات مرتبط با بندر اگر نباید در صدر اولویت‌های اقتصادی کشور قرار گیرند حداقل باید قبول کنیم که جایگاه درخور توجهی در میان برنامه‌های اقتصادی کشور داشته باشد.

بندر امیرآباد و تأسیس کارخانه ساخت میلگرد از شمش‌های وارداتی به ظرفیت ۸۰۰ هزار تن در سال ۱۳۸۹ نشان می‌دهد که حرکت به سمت بنادر نسل سوم و سرمایه‌گذاری در این رابطه یکی از پرسودترین فعالیت‌های تجاری است که نظیر آن را حداقل در حوزه حمل و نقل کمتر می‌توان یافت. با این تفاسیر حمل و نقل دریایی باید جایگاه ویژه‌ای را به خود اختصاص دهد چه آنکه سایر



حوزه‌های اقتصادی کشور ریل‌گذاری شده و تنها باید سرعت حرکت در آنها افزایش یابد. اما در حوزه بنادر باید فعالیت‌های زیرساختی رونق بیشتری یابد تا از ظرفیت‌های مغفول استفاده بهینه کنیم. به عبارت دیگر در سال جهاد اقتصادی نباید شاهد توقف در توسعه بندری با درجه اهمیت شهید بهشتی چابهار باشیم یا برای دست به دست شدن راه آهن چابهار- فهرج که نقش عمده‌ای در رونق این بندر دارد سراغ انواع و اقسام کشورهای درجه چندم برویم. سال جهاد اقتصادی سالی است که در روزهای پایانی آن باید با افتخار از سرمایه‌گذاری‌های عظیم در حوزه بنادر بگوئیم و کارخانه‌هایی که در پس‌کرانه‌ها تأسیس شده تا ارزش‌افزوده نصیب کشور کند. اگر خطوط کشتیرانی زیادی به ایران نمی‌آیند می‌توان با ارائه سوخت باکیفیت و ارزان آنها را از رفتن به فجیره منصرف کرد.

(سه‌شنبه، ۳۰ فروردین ۱۳۹۰، [www.mana.ir](http://www.mana.ir))

#### ۶۰ درصد حمل‌ونقل دریایی کشور در بندر شهیدرجایی انجام می‌شود



مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور گفت: ۶۰ درصد حمل‌ونقل دریایی کشور مربوط به بندر شهیدرجایی است. سیدعطاالله صدر مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به جایگاه بندر شهیدرجایی در منطقه گفت: طی سال گذشته، بیش از ۱۴۰ میلیون تن کالا در بندر کشور تخلیه و بارگیری شد که از این

میزان ۶۰ درصد در بندر شهیدرجایی انجام پذیرفته است.

وی ظرفیت بندر کشور را ۱۶۰ میلیون تن عنوان کرد و گفت: عملیات تخلیه و بارگیری کالا در بندر کشور علیرغم تحریم‌هایی که از سوی دشمنان اعمال شده، با رشد چشمگیر ۴۶ درصدی روبرو بوده است که نشان از بی‌اثر بودن تحریم‌ها دارد. صدر از تلاش و حمایت جدی دولت در راستای تبدیل بندر شهیدرجایی به بندر هاب «HUB» منطقه خبر داد و افزود: پس از بازدید اعضای کارگروه حمل‌ونقل کشور در فروردین گذشته و مصوبات این کارگروه، طرح‌ها و اقدامات بسیار خوبی در راستای تبدیل این بندر به بندر هاب «HUB» آغاز شد که خوشبختانه آثار مثبتی را دربرداشته است.

وی به جایگاه حمل‌ونقل دریایی در کشور اشاره کرد و ابراز داشت: بیش از ۹۳ درصد از



صادرات، واردات و ترانزیت صورت گرفته در کشور از طریق دریا انجام می شود که نشان از وابستگی اقتصاد کشور به این بخش است.

وی سهم ایران از این صنعت را در منطقه ۲۵ درصد عنوان کرد و افزود: برنامه ریزی و جهت گیری برای دستیابی به سهم و جایگاه شایسته ایران در منطقه صورت پذیرفته است که بر همین اساس پروژه های بسیاری در کشور در دست انجام است.  
(دوشنبه، ۲۹ فروردین ۱۳۹۰، روزنامه صنعت حمل و نقل)

### دستاوردهای سازمان بنادر در سال ۱۳۸۹



سید عطا الله صدر در خصوص دستاوردهای سال ۱۳۸۹ گفت: رشد ۱۴/۲ درصد تخلیه و بارگیری کالای غیرنفتی در بنادر کشور و رشد ۱۵ درصدی عملیات کانتینری و رشد ۴۴ درصدی صادرات غیرنفتی و رشد ۲۵ درصدی ترانزیت غیرنفتی نسبت به سال گذشته و رشد ۸۰ درصد سرمایه گذاری بخش خصوصی در بنادر کشور با جذب حدود ۵۷۰۰ میلیارد ریال سرمایه بخش غیردولتی جهت ایجاد ترمینال

کانتینری و تأمین گنتری کرینها<sup>۱</sup> و سایر تجهیزات بندری در بندر بوشهر و همچنین رشد ۱۰ درصد ترانشیپمنت<sup>۲</sup> خطوط مختلف از بندر شهیدرجایی نسبت به سال گذشته در راستای تبدیل آن بندر به بندر کانونی در منطقه، از جمله آنهاست.

وی از اخذ مصوبه الحاق ۲۴۰۰ هکتار دیگر به منطقه ویژه شهیدرجایی، بهره برداری از اولین مجموعه لجستیک کالا در بندر شهیدرجایی، بهره برداری از کارخانه تولید میلگرد با ظرفیت ۸۰۰ هزار تن در سال در بندر امیرآباد و توسعه پایانه های جدید ترانزیت و صادرات فرآورده های نفتی در بنادر شهیدرجایی و امام خمینی (ره) و توسعه طرح سوخت رسانی شناورها (بانکرینگ) از جمله اقداماتی نام برد که در سال ۱۳۸۹ در راستای ارتقای سطح بنادر کشور به بنادر نسل سوم صورت پذیرفته است.

معاون وزیر راه با بیان اینکه در سال ۱۳۸۹ چرخ توسعه زیرساختها و تجهیز بنادر کشور با

۱. سازه جرثقیلی است که برای تخلیه و بارگیری کانتینر بر روی شناور قرار دارد و انواع مختلفی دارد.

۲. محل مجدد.



سرعت در حرکت بوده و اقدامات مؤثری در این زمینه به عمل آمده است افزود: بهره‌برداری از ۵۲ پروژه به ارزش ۳۳۰۰ میلیارد ریال در بنادر کشور انجام گرفت.

وی ادامه داد: یکی دیگر از اقدامات قابل توجه سازمان در سال ۱۳۸۹ در راستای تحقق توسعه دریامحور، ادامه عملیات احداث موج‌شکن‌ها و بنادر کوچک چندمنظوره در سواحل جنوبی کشور بوده است.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: همچنین از اقدامات مؤثر این سازمان در سال ۱۳۸۹ در جهت توسعه حمل‌ونقل دریایی مسافر و ساماندهی و توسعه بنادر و پایانه‌های مسافری در سواحل کشور، می‌توان به بهره‌برداری از بندر مسافری شهید حقانی (بندرعباس) و توسعه ناوگان مسافری کشور اشاره کرد.

وی با بیان اینکه در سال ۱۳۸۹ در جهت ارتقای سطح علمی و فناوری و توسعه مهندسی سواحل و بنادر کشور نیز اقدامات مؤثری به عمل آمد گفت: از جمله این اقدامات برگزاری نهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی سواحل و بنادر (ICOPMAS) با حضور اساتید، متخصصین و کارشناسان داخلی و خارجی و حمایت ۱۵ نهاد و ارگان دریایی معتبر بین‌المللی و حضور حدود بیست نفر از متخصصین صاحب نام بین‌المللی از کشورهای مختلف است.

صدر از رونمایی از نرم‌افزار تجاری ایرانی «مدل‌سازی ریاضی هیدرودینامیک دریا» که توسط دانشمندان و متخصصین ایرانی قابل عرضه در سطح بین‌المللی طراحی و به بهره‌برداری رسید و همچنین طراحی، ساخت و بهره‌برداری از روبات شبیه‌ساز آثار پروانه شناورها در پای دیواره اسکله‌ها برای اولین بار در سطح بین‌المللی توسط مخترعین و متخصصین ایرانی از دیگر اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۸۹ نام برد.

(دوشنبه، ۲۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.mana.ir](http://www.mana.ir))

### بنادر مهمترین ابزار رشد اقتصادی کشور محسوب می‌شوند



رئیس کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی، توجه جدی به توسعه بنادر را از جمله مهمترین برنامه‌های این کمیسیون در راستای حرکت به سمت توسعه اقتصادی کشور عنوان کرد.

علی‌اکبر آقایی گفت: باید بنادر براساس اهداف فراملی توسعه و تجهیز گردد. وی لزوم ارتقای جایگاه کشورمان

در دنیا را یادآور شد و افزود: با توجه به نامگذاری امسال به نام جهاد اقتصادی باید همه توان



خود را به‌کار ببندیم تا جایگاه اقتصادی ایران در جهان ارتقا یابد.

آقای خاطر نشان کرد: برای تحقق جهش اقتصادی باید زیرساخت‌های آن آماده شود و بنادر نقش مهمی در توسعه زیرساخت‌ها دارند. آقای بر لزوم توسعه همزمان راه‌آهن در کنار توسعه بنادر اشاره کرد و افزود: در حال حاضر سهم راه‌آهن از جابجایی کالا در کشور ۱۲ درصد است که باید سیاستگذاری‌ها به سمتی پیش روند که سهم جابجایی ریلی افزایش چشمگیری یابد. وی لزوم توجه جدی‌تر حمایت بخش خصوصی را متذکر شد و افزود: افزایش رقابت در بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در بنادر کشور موجب توسعه زیرساخت‌های اقتصادی می‌شود. (سه‌شنبه، ۳۰ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.ir](http://www.Tinnews.ir))

### منطقه آزاد انزلی پایلوت گسترش روابط با کشورهای حاشیه خزر

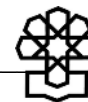


مدیرعامل سازمان منطقه آزاد انزلی گفت: این منطقه به عنوان پایلوت طرح ملی گسترش روابط ایران با کشورهای حاشیه دریای خزر انتخاب شد.

علیرضا بهمنی اظهار داشت: منطقه آزاد

انزلی دروازه ورود به بازارهای آسیای میانه و قفقاز است.

وی نزدیکی جغرافیایی به کشورهای حاشیه دریای خزر، وجود ارتباطات تاریخی در عرصه‌های مختلف تجاری، فرهنگی و اجتماعی را از جمله ظرفیت‌های بارز این منطقه عنوان کرد. مدیرعامل منطقه آزاد انزلی افزود: ظرفیت‌های متعدد این منطقه و گیلان در حوزه‌های ترانزیتی و حمل‌ونقل موجب شده تا منطقه آزاد انزلی به عنوان نقطه پایلوت طرح ملی گسترش روابط ایران با کشورهای حاشیه دریای خزر انتخاب شود که این امر مبین جایگاه منطقه آزاد انزلی در عرصه ارتباط با کشورهای مذکور است. وی وجود بزرگ‌ترین، فعال‌ترین و مدرن‌ترین بندر ایران در دریای خزر، آزادراه قزوین - رشت - انزلی و فرودگاه بین‌المللی سردار جنگل را بخش مهمی از توانمندی‌های تجاری و اقتصادی منطقه آزاد انزلی در حوزه حمل‌ونقل و ترانزیت بیان کرد. مدیرعامل منطقه آزاد انزلی افزود: ایجاد بندر کاسپین به عنوان بزرگ‌ترین بندر ایران در حاشیه دریای خزر در محدوده این منطقه، توسعه بندر انزلی و ساخت راه‌آهن قزوین - رشت - انزلی که از طریق آستارا به راه‌آهن اروپا متصل می‌شود نشانه عزم ملی برای فعال‌سازی زیرساخت‌های لازم در زمینه ترانزیت است. بهمنی ادامه داد: این منطقه تنها منطقه آزاد کشور است که در تمام عرصه‌های صنعتی، تجاری، گردشگری و فرهنگی دارای قابلیت‌های سرمایه‌گذاری و



فعالیت است.

وی با اشاره به موقعیت حساس کریدور شمال - جنوب اظهار داشت: پویایی کریدور شمال جنوب که مسیر ترانزیتی و مهم است، فاصله زمانی و هزینه ترانزیت کالا در مسیر آسیای جنوب شرقی به اروپا را به ترتیب ۳۰ و ۴۰ درصد کاهش می‌دهد.

وی، صنایع دریایی مانند تولید شناورهای دریایی، صنایع شیلاتی و آبی‌پروری، صنایع سلولوزی، قطعه‌سازی خودرو را از ظرفیت‌های منطقه آزاد انزلی عنوان کرد.

(دوشنبه، ۲۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.mana.ir](http://www.mana.ir))

## ۲. حمل و نقل درون شهری

۵۰ درصد تصادفات پایتخت مربوط به موتورسیکلت‌سواران است



رئیس پلیس راهور تهران بزرگ با تأکید بر لزوم آموزش استفاده صحیح از موتورسیکلت به موتورسیکلت‌سواران گفت: با توجه به اینکه ۵۰ درصد تصادفات پایتخت مربوط به موتورسیکلت‌سواران است در طرح سال ۱۳۹۰ پلیس راهور، پلیس با آنها اتمام حجت کرده و به‌طور جدی با متخلفان برخورد می‌کند. سردار حسین رحیمی با اشاره به طرح پلیس راهور تهران برای ساماندهی موتورسیکلت‌سواران گفت: این

طرح از ۱۴ فروردین ماه به‌عنوان مهمترین طرح سال ۱۳۹۰ پلیس راهور آغاز شد تا با تخلف موتورسیکلت‌سواران بدون کوچک‌ترین اغمازی برخورد شود.

وی افزود: علت اصلی اجرای این طرح این است که در سال‌های گذشته ۵۰ درصد مصدومان و

مجروحان مربوط به تصادفات و ۲۳ درصد کشته‌ها مربوط به موتورسیکلت‌سواران است.

وی اظهار داشت: در حال حاضر بیش از ۳ میلیون موتورسیکلت در تهران وجود دارد که باید

ساماندهی شود.

سردار رحیمی گفت: پلیس با آغاز این طرح به‌طور جدی و بدون کوچک‌ترین اغمازی با تخلف

موتورسیکلت‌سواران برخورد کرده و آخرین اتمام حجت را با آنان خواهد داشت.

(یکشنبه، ۲۸ فروردین ۱۳۹۰، [www.Irna.ir](http://www.Irna.ir))



## مترو

### خطوط مترو تهران در سال جهاد اقتصادی توسعه یابد



عضو کمیسیون صنایع و معادن، می‌گوید: نامگذاری سال ۱۳۹۰ از سوی مقام رهبری به‌عنوان یکی از حلقه‌های زنجیر توسعه براساس سند چشم‌انداز بیست‌ساله حاکی از قرار گرفتن ایران در مدار رشد و توسعه است.

عضو فراکسیون مدیریت شهری

که سال جهاد اقتصادی را از جمله حلقه‌های تکمیل زنجیر توسعه ایران می‌داند، ادامه می‌دهد: در این ارتباط کلان‌شهرها باید خدمات بیشتری را به مردم ارائه دهند؛ زیرا مهمترین هدف توسعه اقتصادی افزایش رفاه مردم است.

عضو کمیسیون صنایع و معادن، مهمترین موضوعی را که مدیران کلان‌شهرها در اجرای اهداف جهاد اقتصادی باید به آن توجه کنند را توسعه صنعت می‌داند و معتقد است که صنعت موتور محرکه اقتصاد کشور است و بدون توجه به آن جهاد اقتصادی هم در ایران محقق نمی‌شود.

حسینی، توجه به صنایع را در کلان‌شهرها از آن رو مهم می‌داند که هم‌اکنون بخشی از آلودگی هوا در برخی از شهرها به‌ویژه تهران به دلیل استقرار صنایع در محدوده شهرهاست.

وی، ادامه می‌دهد: برای اینکه شهری عاری از آلودگی داشته باشیم باید خروج صنایع از شهرها را در دستور کار خود قرار دهیم؛ ضمن اینکه توسعه صنعت را نیز مد نظر داشته باشیم.

حسینی، از دیگر اولویت‌های مدیران شهری در سال جهاد اقتصادی را توسعه حمل‌ونقل شهری می‌داند و ادامه می‌دهد: حلقه متصله در اصلاح الگوی مصرف سوخت، همت مضاعف و کار مضاعف و جهاد اقتصادی توسعه حمل‌ونقل عمومی در کلان‌شهرهاست. به گفته وی، تحقق این امر نیازمند فرهنگ‌سازی گسترده در جهت استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی و همچنین ایجاد ظرفیت‌های فراوان در این بخش است.

عضو فراکسیون مدیریت شهری، تحقق این امر را مستلزم همکاری دولت با شهرداری‌ها و مردم می‌داند. عضو کمیسیون صنایع و معادن، ادامه می‌دهد: البته در کنار این مسائل نباید توسعه خطوط اتوبوسرانی و تاکسیرانی را نیز از نظر دور نگه داریم؛ ضمن اینکه تلاش کنیم تا کیفیت خدمات‌رسانی در این بخش‌ها را نیز افزایش دهیم.

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. 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 چشم‌انداز 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.

(سه‌شنبه، ۲۳ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.ir](http://www.Tinnews.ir))

#### کاهش کرایه برای صرفه‌جویی در مصرف انرژی



بر پایه طرح ملی صرفه‌جویی در انرژی که ماه گذشته در کابینه اسپانیا به تصویب رسید، برای ترغیب مردم به استفاده بیشتر از سامانه‌های حمل‌ونقل همگانی، کرایه خدمات حومه‌رو و سرویس‌های با طول متوسط قطارهای (رنفه) به میزان ۵ درصد کاهش یافت.

وزارت گسترش اسپانیا امیدوار است که این ابتکار به کاهش ۲۲ میلیونی سفر با خودروهای سواری در شهرهای بزرگ در مدت چهارماه منجر شود.

به‌موجب بسته تمهیدات پیش‌بینی شده بیشینه سرعت مجاز خودروها در بزرگراه‌ها از ۱۲۰ کیلومتر در ساعت به ۱۱۰ کیلومتر در ساعت کاهش یافته تا امکان ۲۸۶ میلیون بشکه صرفه‌جویی در مصرف نفت از یک‌سو و کاستن ۱۲۵ میلیون تن از پخش گاز دی‌اکسیدکربن سالیانه فراهم گردد.

(دوشنبه، ۲۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.Tinnews.ir](http://www.Tinnews.ir))



### متروی شیراز تا سال ۱۳۹۲ هم به بهره‌برداری نمی‌رسد



رئیس کمیسیون بودجه شورای اسلامی شهر شیراز گفت: آنچه من در بازدید از قطار شهری دیدم، تا سال ۱۳۹۲ هم بعید است به بهره‌برداری برسد.

عرب، در جلسه علنی شورای شهر شیراز با اشاره به بازدید اعضای شورا از مترو، افزود: وقتی صحبت از بازدید مترو شد، تصور دیگری داشتم.

وی با تأکید بر اینکه انجام بازدید گروه‌های مختلف از قطار شهری دردی را درمان نمی‌کند، گفت: مردم تا پروژه به نتیجه نرسد و نتیجه کار را نبینند دادن گزارش و بازدید از پروژه مؤثر نیست.

عرب با اشاره به وعده‌های متعدد داده شده درخصوص بهره‌برداری از بزرگ‌ترین پروژه شیراز، گفت: آقای مهندس رجبی گفته بود متروی شیراز سال ۱۳۹۰ به بهره‌برداری می‌رسد اما اکنون سال ۱۳۹۲ را عنوان می‌کند من فکر می‌کنم سال ۱۳۹۲ هم به نتیجه نرسد.

عضو شورای شهر شیراز خواستار تشکیل کارگروهی ویژه برای بررسی مشکلات و مسائل قطار شهری شد و گفت: همان‌طور که مسئولان و نمایندگان مجلس و شورای شهر در موضوع قطار شهری پیگیری می‌کنند، ما هم باید پیگیری کنیم، ماهی یک جلسه برای قطار شهری برگزار شود.

وی با بیان اینکه پروژه قطار شهری بیش از حد طولانی شده است، تصریح کرد: مردم باید طعم شیرین استفاده از این پروژه را بچشند تا بگویند محقق شده است.

(جمعه، ۲۶ فروردین ۱۳۸۹، [www.Shasa.ir](http://www.Shasa.ir))

### توسعه مترو در بودجه سال ۱۳۹۰

سخنگوی کمیسیون تلفیق گفت: این کمیسیون طبق مصوبه‌ای به شهرداری‌ها اجازه داد برای توسعه مترو از محمد مهدی مفتاح گفت: طبق مصوبه کمیسیون تلفیق به شهرداری‌ها اجازه داده شد، برای توسعه مترو از صندوق توسعه ملی تسهیلات دریافت کنند.

مفتاح یادآور شد: طبق مصوبه دیگر کمیسیون تلفیق مقرر شد ۳۰۰ میلیارد تومان یارانه بلیط حمل‌ونقل شهری و ۱۰۰ میلیون تومان یارانه برای بلیت مترو تهران و کلان‌شهرها به نسبت جابجایی مسافران و ناوگان‌شان پرداخت شود.

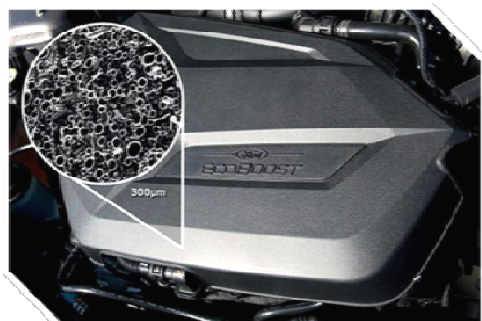
وی همچنین از افزایش ۳۰۰ میلیارد تومانی بودجه عمرانی و جاری قوه قضائیه خبر داد.

(سه‌شنبه، ۳۰ اسفند ۱۳۸۹، [www.Tinnews.ir](http://www.Tinnews.ir))



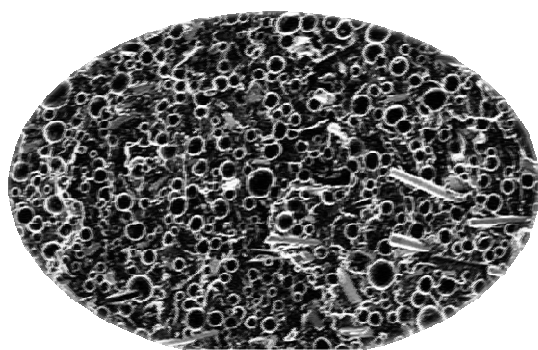
### ۳. گزیده تازه‌های حمل‌ونقل از شبکه جهانی اینترنت

الهام از شکلات برای ساخت قطعات خودرو  
مهندسان شرکت خودروسازی فورد برای ساخت جدیدترین مدل خودروی این شرکت از نوعی پلاستیک فوق سبک استفاده کرده‌اند که با الهام از نوعی شکلات مشهور ساخته شده است.



مهندسان شرکت فورد با الهام از نوعی

شکلات که در ساخت آن از حباب‌های هوا استفاده شده است، پلاستیک سبک‌وزنی ابداع کردند که می‌تواند این مشکل را رفع کند. در این شیوه هنگام ساخته شدن قطعات پلاستیکی و همزمان با سرد شدن آنها، حباب‌هایی از هوا به درون پلاستیک دمیده می‌شود که در نتیجه در پلاستیک ساختاری



لانه‌زنبوری و میکروسکوپی به وجود می‌آید که به گفته فورد می‌تواند وزن قطعات را به واسطه کاسته شدن میزان مواد پلاستیکی استفاده شده کاهش دهد.

این تکنیک MuCell نام داشته و می‌تواند فرآیند تولید، سرعت و کارایی را بهبود بخشد، زیرا برای نوب کردن پلاستیک‌ها به فشار پایین‌تری نیاز خواهد بود و میزان تولید قطعات تولید شده بر واحد ساعت را نسبت به شیوه‌های رایج ۳۳ درصد افزایش می‌دهد. به این شکل از میزان انرژی مصرف شده، آلودگی‌های ناشی از تولید و هزینه تولید قطعات کاسته خواهد شد.

این شرکت تلاش دارد تا سال ۲۰۲۰ به منظور کاهش دادن آلودگی هوا و میزان مصرف سوخت وزن خودروهای کوچک خود را ۱۰۰ کیلوگرم و وزن خودروهای بزرگ خود را ۲۰۰ کیلوگرم کاهش دهد.

(سه‌شنبه، ۲۳ فروردین ۱۳۹۰، [www.mehrnews.ir](http://www.mehrnews.ir))

### سوخت بیودیزل از روغن‌های گیاهی و بازیافتی در کشور تولید شد

محققان کشورمان با استفاده از منابع ارزان روغن‌های سوختی و آلاینده‌های محیط زیست موفق به تولید سوخت بیودیزل با کیفیت بالا شدند.

این محصول نوآورانه از منابع ارزان روغن‌های سوختی، بازیافتی و آلاینده‌های محیط زیست



برای جایگزینی سوخت‌های فسیلی تولید شده و دارای کیفیت بالایی است. همچنین در این محصول با استفاده از فناوری نانوکاتالیست، علاوه بر آسان‌تر شدن فرآیند تولید بیودیزل، مشکلات زیست‌محیطی ناشی از پسماندهای تولید بیودیزل به روش سنتی برطرف شده است. خالص بودن محصول تولید شده، استفاده مکرر از نانوکاتالیست‌های بازیافتی که در واکنش‌های سوختی باعث کاهش هزینه تولید می‌شود و نیز قابل رقابتی بودن محصول از نظر قیمت نسبت به سوخت‌های فسیلی از جمله مزایای این سوخت بیودیزلی است. عمده مصرف این کاتالیست در پالایشگاه‌ها جهت تولید سوخت بیودیزل از روغن‌های گیاهی و بازیافتی است و از آنجایی که بیودیزل به راحتی با بنزین قابل ترکیب است، با افزودن مقداری بیودیزل در بنزین، احتراق آن افزایش یافته و آلودگی‌های ناشی از سوختن ناقص بنزین کاهش می‌یابد. (جمعه، ۲۶ فروردین ۱۳۹۰، [www.mehrnews.ir](http://www.mehrnews.ir))

### شیشه تضعیف‌کننده شدت نور ساخته شد

شیشه‌های تضعیف‌کننده شدت نور توسط مخترع اصفهانی ساخته شد. میثم صادقی دانشجوی دانشگاه آزاد اسلامی خمینی‌شهر گفت: در دنیای امروز، تکامل بشر به حدی رسیده که توانسته با اتکا به نیروی یزدان و پشتکار خویش به اهداف خود دست یابد و هر آنچه را که می‌خواسته در حد قدرتش به دست آورد. این دانشجوی مخترع در مورد چگونگی ایجاد ایده ساخت شیشه تضعیف‌کننده شدت نور بیان داشت: در زمان رانندگی متوجه شدم که در شب نور چراغ بالای خودروی مقابل وسعت دید رانندگان را کم می‌کند و این کاهش دید موجب ایجاد آسیب‌های جدی به راننده و اتومبیل خواهد شد در نهایت به فکر ساخت شیشه‌ای افتادیم که با نصب آن در ماشین وسعت دید را در شب افزایش دهد. صادقی در مورد خصوصیات این شیشه اظهار داشت: کاهش شدت نور در تمام طول موج‌ها IR تا UV مطابق با آخرین استانداردهای شیشه اتومبیل و معیارهای علمی و پزشکی، شفافیت بسیار بالا، ایجاد حرارت در سطح شیشه بدون داشتن المنت‌های خطی حرارتی و عدم آسیب‌دیدگی چشم راننده به هنگام رانندگی در شب در مقابل نور بالای اتومبیل مقابل از خصوصیات این شیشه منحصر به فرد است.

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



## خودروی خورشیدی پیشرفته ایرانی هاوین رونمایی شد



رئیس دانشگاه آزاد اسلامی قزوین از رونمایی خودروی خورشیدی پیشرفته ایرانی، ساخته شده توسط دانشجویان این دانشگاه با نام هاوین در ششمین دوره مسابقات بین المللی روبوکاپ آزاد ایران خبر داد.

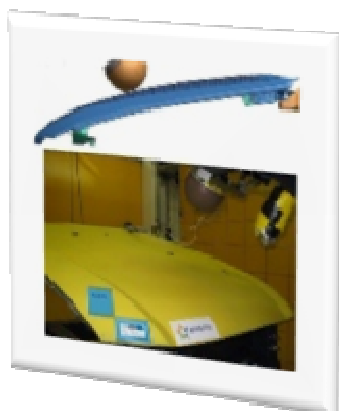
وی اظهار داشت: این خودرو از جنس

فیبرکربن با وزنی برابر با ۱۶۰ کیلوگرم در قالب فایبرگلاس ساخته شده و قادر است تا ۱۳۵ کیلومتر در ساعت حرکت کند. دکتر موسی خانی ادامه داد: جنس باطری این خودروی تک نفره، لیتیوم یون بوده و همچنین این خودرو با ۲۲/۶ درصد بازدهی از سیستم ارتباطی کامپوس بهره مند است.

وی اضافه کرد: این خودرو با اندازه پنج متر در دو متر و ارتفاع یک متر در مدت زمان ۱۸ ماه ساخته شده است.

دکتر موسی خانی خاطرنشان کرد: خودروی خورشیدی طراحی شده توسط دانشگاه آزاد اسلامی قزوین پس از دانشگاه تهران دومین خودروی ساخته شده در دانشگاه های کشور است. (جمعه، ۱۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.irna.ir](http://www.irna.ir))

## کاهش چشمگیر تلفات تصادفات عابران با ابداع کاپوت ایمن خودرو



یک پژوهشگر ایرانی و همکارانش در انگلستان موفق به ساخت نوعی کاپوت خودرو دوستدار عابران پیاده شدند که در صورت برخورد با عابران بخش عمده انرژی برخورد را جذب کرده و ضربه وارده به سر مصدوم را تا حد چشمگیری کاهش می دهد.

دکتر مهرداد اسعدی، مدیر پروژه و طراح خاطرنشان کرد:

طرح تولید کاپوت دوستدار عابران در قالب بخشی از یک طرح

بزرگ اروپایی به منظور ایمن سازی خودروها برای سرنشینان و عابران پیاده در شرکت ما اجرا شده و هدف عمده آن پایین آوردن ضریب ضربه وارد به سر عابران هنگام برخورد با خودرو است.



وی خاطر نشان کرد: در بیشتر تصادفات سپر خودرو با پای عابر برخورد کرده و سینه و سر و شانه فرد به کاپوت می خورد. مشکل اصلی در تصادفات نبود فاصله کافی بین کاپوت و قطعات سخت خصوصاً موتور خودرو و سازه زیر کاپوت است که باعث می شود هنگامی که سر عابر به کاپوت برخورد می کند، کاپوت فرو رفته و سر مستقیماً از قسمت های سخت زیر کاپوت مثل موتور ضربه می خورد.

چاره کار جذب بخشی از انرژی وارد شده پیش از درگیر شدن قسمت سخت است که در این طرح براساس تجارب شرکت در زمینه ضربه گیرها و جاذب های انرژی توانستیم کاپوتی را طراحی کنیم که قبل از برخورد سر با قسمت های زیرین دفرمه شده و بیشتر انرژی ناشی از برخورد را جذب می کند. بدین ترتیب ضریب صدمه وارده به سر<sup>۱</sup> تا حدود ۶۰ درصد نسبت به کاپوت های معمولی کاهش می دهد.

وی تصریح کرد: حداکثر ضریب صدمه وارده به سر طبق استانداردهای اروپا زیر ۱۰۰۰ و ایدئال آن ۸۰۰ است که در این سیستم به ۶۰۰ کاهش می یابد که بسیار بهتر از حد استاندارد است. گفتنی است عابران پیاده و دوچرخه سواران ۲۰ درصد تلفات جاده ای را در اروپا تشکیل می دهند که بیشتر جراحات به دلیل اصابت سر با خودرو است.

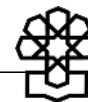
انتظار می رود که این فناوری به طور قابل توجهی میزان تلفات موتور و دوچرخه سواران و همچنین عابران پیاده را در تصادفات جاده ای کاهش دهد.

(جمعه، ۱۹ فروردین ۱۳۹۰، [www.isna.ir](http://www.isna.ir))

### جزئیات دومین خودروی خورشیدی غزال ایرانی / توانایی سه ساعت حرکت در شب



مدیر پروژه دومین خودروی خورشیدی غزال ایرانی در مورد جزئیات فنی این خودرو گفت: این خودرو در روزهای آفتابی می تواند تا ۶۰۰ کیلومتر مسافت را با سرعت متوسط ۸۰ کیلومتر در ساعت طی کند. کارن ابری نیا مدیر این پروژه در تشریح ویژگی های این خودرو و تفاوت های آن نسبت به خودروی



خورشیدی غزال ایرانی (۱) اظهار داشت: خودرو غزال ایرانی (۲) با هدف بهینه‌سازی غزال (۱) طراحی و تولید شده و وزن آن نیز ۱۰۰ کیلوگرم سبک‌تر شده است.

وی با بیان اینکه وزن غزال (۲) ۱۵۰ کیلوگرم است و سرعت حداکثر آن در تست جاده‌ای ۱۲۰ کیلومتر در ساعت است که تا ۱۵۰ کیلومتر هم قابلیت افزایش دارد، ادامه داد: موتوری که در این خودرو مورد استفاده قرار گرفته یک موتور DC «براشلس» مغناطیس دائمی است که ۹۷ درصد راندمان دارد به این معنی که انرژی کمی را از دست خواهیم داد.

ابری‌نیا اضافه کرد: سلول‌های خورشیدی که برای این خودروی خورشیدی استفاده شده از نوع سیلیکونی بوده و حدود ۲۲ درصد راندمان دارد و در طول روزهای آفتابی می‌تواند حدود ۶۰۰ کیلومتر را با سرعت متوسط ۸۰ کیلومتر در ساعت طی کند.

وی در مورد میزان ذخیره این خودرو در ساعات شب نیز گفت: ما می‌توانیم باطری بیشتری داخل این خودرو قرار دهیم اما از آنجایی که این مسئله باعث افزایش وزن و مصرف بیشتر انرژی می‌شود تنها از یک باطری لیتیومی به وزن ۲۰ کیلوگرم استفاده کرده‌ایم که اگر روی سطح صاف حرکت کند بدون نور خورشید حدوداً دو تا سه ساعت می‌تواند حرکت کند. به گفته ابری‌نیا جنس بدنه این خودرو از فیبرکربن با سازه‌های لانه‌زنبوری است که در هواپیماهای پیشرفته مورد استفاده قرار می‌گیرد و تفاوت آن با پوشش فایبرگلاس در مقاومت بالاتر آن است.

(یکشنبه، ۲۱ فروردین ۱۳۹۰، [www.mehrnews.ir](http://www.mehrnews.ir))

### ابداع دوچرخه بدون پدال



دوچرخه بدون پدال، دوچرخه تحت تأثیر جاذبه، یا دوچرخه جاذبه‌ای عناوینی هستند که به دوچرخه‌ای که توسط «جف تیدکن» طراحی شده است، اطلاق می‌شود.

این دوچرخه بدون پدال، درست شبیه اتومبیلی است که موتور ندارد و به چرخ‌های آن هیچ‌گونه نیرویی وارد نمی‌شود. طراحی دوچرخه جاذبه‌ای، که حرکت چرخ‌های آن مستقیماً تحت تأثیر جاذبه زمین قرار دارد، به «فلسفه

مینیمالیستی» مربوط می‌شود. در طراحی این دوچرخه همان‌طور که پدال‌ها حذف شده‌اند، زنجیر انتقال نیرو به چرخ‌ها نیز وجود ندارد و دقیقاً در جای سابق پدال‌ها، رکاب نگهدارنده پا تعبیه شده است. در حرکت آزمایشی، این دوچرخه به‌سرعتی بیش از ۶۰ کیلومتر در ساعت دست یافت.

(شنبه، ۲۰ فروردین ۱۳۹۰، [www.Designlaunches.com](http://www.Designlaunches.com))

**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: ۱۰۷۹۶

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: خبرنامه حمل و نقل (۲۱)

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه عمران)

تهیه و تدوین کنندگان: زهرا آذرنوش، حسن کریمزاده

ناظر علمی: محسن صمدی

متقاضی: کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی

ویراستار تخصصی: ذبیح‌اله طلوعی

ویراستار ادبی: —

واژه‌های کلیدی: —

تاریخ انتشار: ۱۳۹۰/۲/۲۶