

ارزیابی زیرساختهای حمل و نقل چند وجهی مرتبط با برنامه ریزی بلند مدت با استفاده از شبیه سازی حمل و نقل اینترمدال در بندر شهید رجایی

حسن ذوقی^۱، کیانوش سیامردی^۲، مرتضی طلوعی^۳

۱- استادیار و عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرج

۲- کارشناس مهندسی عمران، عضو باشگاه پژوهشگران جوان

۳- کارشناس مهندسی عمران، عضو باشگاه پژوهشگران جوان

k.siamardi@gmail.com

خلاصه

استراتژی حمل و نقل چند وجهی به منظور حمل یکسره کالا از مبدأ به مقصد را با استفاده از حداقل دو مد حمل و نقل با کرایه واحد و قابلیت اطمینان متناسب مطرح می گردد. سیستم حمل و نقل چند وجهی یک سیستم کارا بوده و حرکت کالا را براساس یک برنامه ریزی دقیق و هماهنگی کامل عوامل مرتبط به انجام می رساند. در این مقاله مدهای حمل و نقل دریایی، تراک و ریلی تشریح و با بررسی و ارزیابی مطالعات گذشته در ارتباط با حمل و نقل چند وجهی و با توجه به توسعه اقتصاد کلان کشور در سالهای آینده بطور مستقل و در قالب یک کریدور عمده انتقال کالا از کشورهای همجوار ارزیابی می شود. سرعت بخشیدن به انتقال و حمل و نقل کالا با انجام سیستم های انترگره سازی در بنادر کانتینری با تهیه یک برنامه با اعمال آمارهای مطالعاتی از بندر شهید رجایی شبیه سازی می گردد. نتایج شبیه سازی ترمینال ریلی بندر شهید رجایی نشان می دهد که عملیات کامیون های محوطه ای (YT) با استفاده از جریان های ترکیبی جهت هر ترمینال کانتینری، موثرترین روند می باشد. در نتیجه نصب جرثقیل ریلی در هر محدوده عملیاتی انتخاب می گردد. سپس احداث سه مسیر انتقال در سمت بندر و دو مسیر انتقال در سمت خط داخلی جهت ترمینال ریلی مناسب یافت می شود.

کلمات کلیدی: حمل و نقل ترکیبی، کریدور شمال جنوب، بندر شهید رجایی، کامیون های محوطه ای ترمینال (YT).

۱. مقدمه

امروزه صنعت حمل و نقل یکی از پر سود ترین و تاثیر گذارترین صنایع و در اقتصاد جهانی از مهمترین روشهای کسب درآمد کشورها محسوب می شود. سرزمین پهناور ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی برتر خود در منطقه و قرار گرفتن در میان آسیای شرقی، شبه قاره هند و اروپا و دسترسی نزدیک ۲۰۰۰ کیلومتر مرز آبهای آزاد از طریق خلیج فارس و دریای عمان از امتیازات بالقوه و امتیاز رقابتی ویژه ای برخوردار است و به عنوان یکی از کشورهای دارای پتانسیل بالا در حمل و نقل بین المللی شناخته می شود. بطوری که از مجموع سه کریدور ترانزیتی بزرگ دنیا دو کریدور شمال به جنوب و شرق به غرب از ایران می گذرد. با فعال تر شدن کریدور شمال به جنوب ایران به مرکز ثقل یکی از مهمترین مجراهای حمل و نقل بین المللی تبدیل می شود این مهم علاوه بر افزایش اهمیت راهبردی ایران در مبادلات تجاری و اقتصادی منطقه ای و بین المللی موجب کسب درآمدهای ارزی ناشی از خدمات حمل و نقل، ایجاد اشتغال و فعال شدن نظامهای خدماتی حمل و نقل در طول مسیر از بنادر جنوبی تا بنادر شمالی می شود. به طور مثال اگر سالانه ۱۰ درصد کل مبادلات آسیا و اروپا از این مسیر انجام گیرد ارزش آن دویست میلیارد دلار می شود که ایران سالانه می تواند ۲ الی ۳ میلیارد دلار درآمد ارزی ناشی از خدمات ترانزیتی کسب کند این مهم جدای از بهره برداری ایران از این راه گذر برای صادرات مواد و کالاهای داخلی به کشورهای آسیایی و اروپایی است. پس برای دستیابی به این پیشرفت باید با ایجاد زیرساختهای مناسب و هماهنگی بیشتر بین ارگانها، به کارگیری تکنولوژی نوین همانند حمل و نقل ترکیبی، ایجاد ترمینال و پایانه های کانتینری و طرح هایی جهت توسعه بنادر مهم کشور اقدام به برطرف نمودن موانع و بهره گیری از تمامی ظرفیتهای خود، وضعیت حمل و نقل را به گونه ای متحول نمایم تا درآمدهای حاصله حتی از درآمد نفتی هم فراتر رود. این مسئله از جهت اینکه توان کشور را در عرصه رقابت بین المللی و همچنین ایجاد فرصتهای شغلی و درآمدی افزایش می دهد، بسیار دارای اهمیت و اثر است [۱].