



ارائه مدل تخمین سطح مطلوبیت کریدورهای ریلی ترانزیت بار از ایران؛

مطالعه موردی محور سرخس - بندر عباس

حمیدرضا احدی^۱، سید حسین ضیاءتبار احمدی^۲

^۱ استادیار، گروه مهندسی حمل و نقل ریلی، دانشکده مهندسی راه آهن، دانشگاه علم و صنعت ایران، ahadi@iust.ac.ir

^۲ کارشناس ارشد مهندسی حمل و نقل ریلی، دانشکده مهندسی راه آهن، دانشگاه علم و صنعت ایران، ahmadi_zia@rail.iust.ac.ir

چکیده

در سالهای اخیر ترانزیت در ایران با سرعت اندکی رشد کرده است. در حال حاضر، بیش از ۹۰ درصد ترانزیت عبوری از خاک ایران از طریق حمل و نقل جاده‌ای صورت میگیرد و این وضعیت با سیاست‌های کلان کشور در زمینه ایجاد تعادل در روش‌های مختلف حمل تناسب ندارد. در این تحقیق مهم‌ترین پارامترهای تأثیرگذار بر مطلوبیت ترانزیت ریلی با استفاده از دیدگاه پویایی سیستم مورد بررسی قرار میگیرد و با استفاده از اطلاعات محور ترانزیت ریلی سرخس - بندر عباس، وضعیت ترانزیتی محور مورد نظر تا سال ۱۴۰۴ شبیه‌سازی می‌گردد. در پایان سناریوهایی برای افزایش مطلوبیت مسیر مورد نظر ارائه شده است. نتایج نشان می‌دهد که با افزایش سرعت، کاهش زمان توقف قطارهای ترانزیتی و کاهش حق دسترسی به شبکه ریلی، مطلوبیت مسیر و متناسب با آن، تقاضای ترانزیت ریلی افزایش می‌یابد.

کلمات کلیدی: مطلوبیت، ترانزیت، کریدور ریلی، پویایی‌های سیستم، سرخس - بندر عباس

Developing a model to estimate the utility level of Iranian railway transit corridors, case study; Sarakhs – Bandar Abbas corridor

Hamid Reza Ahadi¹, Seyed Hosein Ziatabar Ahmadi²

¹ Assistant Professor, School of Railway Engineering, Iran University of Science and Technology, Tehran, Iran, ahadi@iust.ac.ir

² Graduate Student, School of Railway Engineering, Iran University of Science and Technology, Tehran, Iran, ahmadi_zia@rail.iust.ac.ir

ABSTRACT

In recent years, transit has been growing at a low rate in Iran; now more than 90 percent of freight transit through Iran territory is transported by road transportation; that is not in line with national transportation policies. This study investigated main parameters affecting the utility of railway transit corridors using a system dynamic approach. Using actual data of Sarakhs - Bandar Abbas rail transit corridor, transit demand in this corridor is simulated up to year 2025.

Finally, some scenarios are proposed to increasing the utility of the route. The results shows that increase in speed, reducing the train stoppages time and reducing the railway access charge, can increase the route utility and consequently the demand for the route.

KEYWORDS

Utility, Transit, Railway corridors, System Dynamics, Sarakhs - Bandar Abbas,

ⁱ سید حسین ضیاءتبار احمدی، تهران، نارمک، دانشگاه علم و صنعت ایران، دانشکده مهندسی راه آهن، ۰۹۱۱۹۱۰۹۶۸۵، ahmadi_zia@rail.iust.ac.ir