



نخستین هفته‌نامه تخصصی حمل و نقل

چهارشنبه ۲۱ دی‌ماه ۱۴۰۱

۱۰ سوال ۱۴۴۳

۱۱ می ۲۰۲۲

سال ششم | شماره ۳۰۴ | ۸ صفحه

پشت پرده بزرگ‌ترین خرید تاریخ راه آهن جهان از روسیه چیست؟

ماموریت غیرممکن

فروش خودرو در سامانه یکپارچه

فروش خودرو از هفته آینده

طراحی و تولید پیشرفته‌ترین

راهدار چهار بعدی ترافیکی

اولین کشتی کروز مسافری

جام جهانی وارد بندر بوشهر شد

قرار داد ۲ هزار میلیاردی برای

بازسازی ۷۰۰ واگن

طراحی و ساخت

سیمولاتورهای مورد نیاز

ورود کامیون های دست دوم اروپایی
و الزام به خروج کامیون فرسوده و

سر مقاله

عدم شفافیت در پاسخگویی و تناقض در اظهارات مسئولان؛ واردات لکوموتیو آری یا خیر؟

در حالی روز گذشته (سه شنبه ۲۰ دی‌ماه) وزیر راه و شهرسازی پاسخگوی سوال نمایندگان در کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی در خصوص واردات لکوموتیو و نیز رفع موانع سرمایه گذاری در حمل و نقل ریلی بود که بر اساس اطلاعات کسب شده، رستم قاسمی در این جلسه گفته است که تاکنون هیچ قراردادی برای واردات لکوموتیو منعقد نشده است. اقتصاد شورای اگر گشایش آری به وجود آمد نباید این پول صرف واردات بی رویه شود. همچنین بر اساس خبرهایی که از این جلسه به دست ما رسیده، وزیر راه و شهرسازی در این جلسه نه تنها عنوان کرده که هیچ قراردادی برای واردات لکوموتیو تاکنون منعقد نشده و مذاکرات صورت گرفته نیز برای واردات ۲۰۰ دستگاه لکوموتیو نبوده و تعداد کمتری مورد نظر بوده بلکه تاکید کرده که در صورت قطعی شدن هر نوع



هوایی

شهرهای آینده و ترافیک در آسمان به جای زمین

تاکسی‌های هوایی به زودی صاحب نخستین فرودگاه شهری در بریتانیا می‌شوند.باندها یا محل‌های برخاستن و فرودتاکسی‌های هوایی درست شبیه فرودگاه‌ها ولی در ابعاد کوچک‌تر طراحی شده‌اند؛ با گیت‌های (دروازه‌های) امنیتی، سالن انتظار و استراحت‌که میزبان مسافران آینده در شهرهای مدرن خواهند بود.



شماره ۳۰۴ / چهارشنبه ۲۱ اردیبهشت ۱۴۰۱



پروازهای تاکسی در لندن



طراحی و ساخت سیمولاتورهای مورد نیاز ایرلاین‌ها با استانداردهای لول C و D

متر نسبت به طراحی و ساخت سیمولاتورهای مورد نیاز ایرلاین‌ها با استانداردهای لول C و D اقدام کند.

او عنوان کرد: جهت تسریع این موضوع مراکز آموزشی دولتی انجام گرفته است.ایرج ابراهیمی با تأکید بر این‌که برای مثال خود او نیز در زمینه بومی سازی سیمولاتورها فعالیت‌های گسترده‌ای انجام داده، بیان کرد: اکثر خلبانان با سیمولاتور هواییهای TBM۱ ساخت شرکت ما در آموزشگاه‌های خلبانی آشنا هستند. ضمن این‌که علاوه بر شبیه ساز TBM۱، شبیه ساز یک مدل هلیکوپتر تهاجمی، و یک مدل هواییمای جنگی و شبیه ساز هواییمای مسافربری فوکر۱۰۰ و ایرباس۳۲۰ را در کارنامه خود داریم.به گفته وی هر ساله تعدادی دانشجو از دانشگاه‌های مطرح کشور در شرکت ما به صورت کارآموز ۲۴۰ساعت آموزش عملی می‌گذرانند.

ایرج ابراهیمی افزود: با بهره گیری از این سابق و تجارب و متخصصان جوان آموزش دیده، شرکت ما در نظر دارد در محلی بزرگتر با حداقل ارتفاع سقف ۶

راه اندازی تاکسی هوایی در فرودگاه مهریز در آینده

عمومی و ورزش‌های هوایی به پیشرفت این صنعت در کشورمان کمک کند.

وی با بیان این‌که فرآیندهای قانونی در بخش ساخت هوایما را با جدیت دنبال خواهیم کرد، گفت: هر چند بخش‌های مختلفی در کشور در این زمینه فعالیت‌هایی را دنبال می‌کنند ولی وحدت رویه در این حوزه وجود ندارد که برای ایجاد ان با بخش‌های مختلف نشست‌ها و کارگروهایی تشکیل شده و توسعه چشمگیری را شاهدیم. رئیس سازمان هواییمای کشور با نوید راه اندازی تاکسی هوایی در فرودگاه مهریز در آینده نزدیک، گفت: امیدواریم این بخش به معیشت و رفاه مردم و اقتصاد کشور و استان کمک شایانی داشته باشد.



شماره ۳۰۰۰۴۱۱۴ — 407

@tweekly_ir — 407

هوایی

پروازهای تاکسی در لندن



یک کارشناس صنعت هوانوردی معتقد است هم‌طور که با بالا رفتن سن و فرسوده شدن، هوایماها از سرویس خارج می‌شوند تعداد زیادی سیمولاتور نیز به زودی از سرویس خارج می‌شوند.

ایرج ابراهیمی به خبرنگار ما گفت: با فرسوده شدن کامپیوترها و قطعات الکترونیکی، پشتیبانی نرم افزارهای آنها مشکل و پرهزینه خواهد شد. او افزود: اگر شرکت‌های هواییمای و مراکز آموزشی قصد خرید سیمولاتورهای دست دوم و کار کرده را دارند، لازم است علاوه بر ارزانی قیمت خرید به مسایل و مشکلات تعمیر، نگهداری و تامین قطعات و پشتیبانی نرم افزارهای آنها هم توجه کنند.

این کارشناس با بیان این‌که در حال حاضر تعدادی سیمولاتور بلااستفاده که بابت آنها ارز از کشور خارج شده در ایران وجود دارد، عنوان کرد: سیمولاتور یا شبیه‌سازهای پرواز وسیله‌ای ضروری برای آموزش و به روز نگه داشتن خلبانان هستند.

او تأکیدکرد: بر همین اساس، برای رفع نیازهای ایران به سیمولاتور فعالیت‌هایی در رابطه با بومی سازی سیمولاتورها توسط شرکت‌های خصوصی و دولتی انجام گرفته است.ایرج ابراهیمی با تأکید بر این‌که برای مثال خود او نیز در زمینه بومی سازی سیمولاتورها فعالیت‌های گسترده‌ای انجام داده، بیان کرد: اکثر خلبانان با سیمولاتور هواییهای TBM۱ ساخت شرکت ما در آموزشگاه‌های خلبانی آشنا هستند. ضمن این‌که علاوه بر شبیه ساز TBM۱، شبیه ساز یک مدل هلیکوپتر تهاجمی، و یک مدل هواییمای جنگی و شبیه ساز هواییمای مسافربری فوکر۱۰۰ و ایرباس۳۲۰ را در کارنامه خود داریم.به گفته وی هر ساله تعدادی دانشجو از دانشگاه‌های مطرح کشور در شرکت ما به صورت کارآموز ۲۴۰ساعت آموزش عملی می‌گذرانند.

ایرج ابراهیمی افزود: با بهره گیری از این سابق و تجارب و متخصصان جوان آموزش دیده، شرکت ما در نظر دارد در محلی بزرگتر با حداقل ارتفاع سقف ۶

شماره ۳۰۴ / چهارشنبه ۲۱ اردیبهشت ۱۴۰۱

رانندگان جدید جایگزین رانندگان صوری می‌شوند

عضو هیات مدیره کانون سراسری رانندگان حمل و نقل جاده ای بخش مسافر کشور گفت: ابطال کارت هوشمند رانندگان صوری و غیر فعال، اقدامی سراسری است که بر اساس دستور العمل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای صورت می‌گیرد.



ورود کامیون‌های دست دوم اروپایی و الزام به خروج کامیون فرسوده و اسقاط

محسن متقی*
اخیرا با انعکاس موجی هدایت شده برای مخالفت با الزام به خروج کامیون‌های اسقاط، در این طرح از طرف گروهی در جامعه حمل و نقل و انعکاس آن در فضای مجازی بوده ایم. در این میان عده‌ای به نام راننده و کامیوندار سعی در تجمع مقابل پاستور برای رسیدن به این اهداف داشتند و از جمله افرادی هم با حداقل یک دستگاه کامیون فرسوده است که ظرفیت آن می‌تواند تا سه تن از کامیون‌ورداتی کمتر باشد.

به ازای هر دستگاه کامیون اسقاطی با شرایط ذکر شده که از رده خارج می‌شود، وارد کننده از ۲۵ درصد معافیت سود بازرگانی کامیون وارده برخوردار خواهد بود. این بدان معنی است که ارزش اسقاط یک کامیون فرسوده علاوه بر ارزش بازیافت قطعات آن، به میزان یک چهارم سود بازرگانی عوارض گمرکی کامیون وارد شده خواهد بود.



البته نظر دبیر کانون انجمن عالی صنغی کارفرمایی کامیونداران (اگرچه قدری دیر) بخصوص مخالفت با این نوع تفکر که موضعی کارشناسانه و به حق گرفتار را باید مقننتم شمرد و ای کاش نظر و موضع رسمی کانون مربوطه را در قالب انتشار یک بیانیه رسمی ارائه می‌کردند تا پاسخی قاطع به افرادی باشد که به نام راننده و کامیوندار سعی در ایجاد ناراضیاتی و بلوا و آشوب دارند.اما نکته با اهمیت موضوع این است که قانونگذار در سال ۱۳۹۵ با تصویب بند ت ماده ۳۰ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور اجازه ورود کامیون‌های با عمر کمتر از سه سال ساخت را به سازمان راهداری و حمل و نقل کشور داده است.

البته اختیار تأیید و تشخیص میزان واردات این کامیون‌ها را قانونگذار در همین مصوبه به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای داده است و هیئت وزیران را مکلف نموده تا ظرف مدت ۶ ماه از تاریخ ابلاغ این قانون نسبت به تهیه دستورالعمل نحوه ورود این کامیون‌ها اقدام نماید.
مصوبه هیئت وزیران به شماره ۱۷۶۱۵/ت۳۵۲۸/هـ/۵۵۲۸/هـ مورخه ۱۳۹۷/۰۷/۱۳ (تاخیر بیش از یکسال) در خصوص آیین نامه معافیت گمرکی برای واردات در هنگام اسقاط تعیین نموده است.

تکنه حائز اهمیت دیگری هم نیز در بحث نوسازی ناوگان وجود دارد و آن اینکه مصوبه شماره ۲۰۹ شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، تقریبا با فاصله زمانی کمتر از دو هفته پس از مصوبه هیئت دولت در این خصوص تصویب و ابلاغ شده است.

در بند ۳ مصوبه ۲۰۹ شورای عالی هماهنگی ترابری (فایل مصوبه) آمده است که:

به هنگام ورود یک دستگاه خودروی نو به ناوگان جاده ای، برای ایجاد تعادل در عرضه ناوگان و تقاضای حمل و نقل می‌بایستی «دو دستگاه خودروی فرسوده مشمول طرح از رده خارج شود. با عنایت به اینکه پیشنها دهندگان هر دو مصوبه هیئت وزیران و نیز شورای عالی هماهنگی ترابری بر اساس قوانین مرتبط، مشکل از وزارت راه و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه و وزارت اقتصاد و دارایی بوده و این دو مصوبه نیز همزمان توسط دو مرجع مختلف تصویب شده اکنون این سوالات اساسی مطرح است.

آیا این دو مصوبه (مصوبه هیئت وزیران) که حداقل کامیون اسقاط مورد نیاز را به ازای هر دستگاه کامیون وارداتی یک دستگاه تعیین نموده و مصوبه ۲۰۹ شوری عالی ترابری که حداقل اسقاط مورد نیاز برای ورود کامیون نو به ناوگان جاده‌ای را دو دستگاه تعیین نموده است، مغایرتی وجود ندارد؟

آیا می‌شود با استفاده از طرح واردات کامیون‌های حداکثر با عمر سه سال، کامیون نو اروپایی را وارد کرد و تنها یک دستگاه کامیون را اسقاط کرد؟

آیا ورود کامیون‌های نو ساخت داخل به ناوگان حمل و نقل، مشمول کامیون‌های اسقاط، در این مصوبه ۲۰۹ شورای عالی ترابری است و کارخانه سازنده باید هنگام پلاک گذاری هر کامیون نو، دو دستگاه کامیون فرسوده را اسقاط و از رده خارج نماید؟

چنانچه مصوبه ۲۰۹ شورای عالی ترابری مربوط به کامیون‌های ساخت داخل کشور باشد و ارتباطی به موضوع بند ت ماده ۳۰ قانون احکام دائمی و کامیون‌های با عمر حداکثر سه سال کارکرد اروپایی نداشته باشد، آیا واردکنندگان کامیون و حتی شرکت‌های ایرانی به اندازه تصویب شورای عالی ترابری مرحله اسقاط را (قبل از پلاک‌گذاری و خاتمه عملیات گمرکی) بدانند؟
در صورتی که به استناد ماده ۴ و تبصره ۲ ذیل مصوبه هیئت وزیران اسقاط کامیون فرسوده مورد نیاز باید (قبل از ترخیص گمرک و در مرحله محاسبه سود و عوارض بازرگانی) انجام پذیرد. درحالی‌که به استناد مصوبه ۲۰۹ شورای عالی ترابری انجام اسقاط کامیون فرسوده هنگام پلاک گذاری خودرو اتفاق خواهد افتاد.

و نکته آخر؛

وقتی هدف از نوسازی ناوگان ایجاد بهبته سازی و افزایش بهره وری و ایجاد تعادل میان عرضه ناوگان و تقاضای حمل کالا باشد که صراحتا در مصوبه شورای عالی ترابری آمده است، از سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای کشور به عنوان متولی اصلی حمل و نقل جاده‌ای انتظار می‌رود با نگاه کارشناسانه و ملی در مقابل هوجب‌گری و فشارهای سیاسی ناشی از زیاده خواهی گروهی که می‌خواهند برای مصوبات قانونی رامتوقف بایستد.

همچنین وقتی هیئت وزیران در ماده ۴ این مصوبه کلمه حداقل را ذکر کرده است و میزان معافیت را نیز در تبصره ۲ همین ماده ۲۵ درصد اعلام کرده است یعنی هر وارد کننده می‌تواند تا چهار دستگاه کامیون اسقاطی با ظرفیت حداکثر ۳ تن کمتر از ظرفیت واردات را ارائه نماید تا ضمن بازیافت مصالح آن پس از اسقاط، از صد در صد معافیت گمرکی یک دستگاه کامیون وارداتی استفاده نماید.یعنی اینکه قانونگذار ضمن تشویق فرسوده سواران برای رانندگی کامیون‌هایشان جهت اسقاط، ارزش کامیون آنها را تا سقف یک چهارم معافیت گمرکی برای واردات در هنگام اسقاط تعیین نموده است.



۱۲ لغایت ۱۵ تیرماه ۱۴۰۱

تهران: سالن اجالسی سران و مرکز نمایشگاه‌های بین‌المللی شهر آفتاب

شماره ۳۰۰۰۴۱۱۴ — 407

جاده‌ای

جاده‌های ایران

سرقله

این در حالی است که طبق اطلاعات کسب شده، سید مصطفی میرسلیم و مهدی طغیانی از پاسخ‌های رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی در جلسه روز گذشته (سه شنبه ۲۰ اردیبهشت) قانع نشده‌اند و قرار است جلسه دیگری برای پیگیری و شفاف سازی موضوعات مورد سوال، تشکیل گردد.

به همین دلیل در نهایت به دلیل قانع نشدن نمایندگان از پاسخ‌های وزیر، این جلسه ناتمام مانده و مقرر شده است طی جلسه ای در هفته آینده با حضور نمایندگان سوال کننده و تعدادی از مدیران مرتبط، بررسی تکمیلی موضوع انجام و تصمیم نهایی اخذ شود.

برگزاری جلسه دپروز کمیسیون عمران در حالی صورت گرفته است که موضوع خرید ۲۰۰ دستگاه لکوموتیو از چین به صورت جداگانه از سوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس نیز در حال بررسی و پیگیری بوده و مقرر شده، موضوع مذکور بعد از ظهر روز شنبه ۲۴ اردیبهشت به صورت جداگانه در این کمیسیون و با حضور مدیران وزارت راه و شهرسازی، وزارت صمت و بخش تولید مورد بررسی قرار گیرد.

به هر روی، اگرچه اطلاعات کسب شده از جلسه روز گذشته (سه شنبه ۲۰ اردیبهشت) نمایندگان مجلس و وزیر راه و شهرسازی، از عدم قطعیّت موضوع واردات لکوموتیو از چین حکایت دارد اما آن چه موضوع را پیچیده می‌کند آن است که همزمان با جلسه پاسخگویی وزیر راه و شهرسازی به سوالات نمایندگان، در ساعت ۱۵: ۱۵ دقیقه روز سه شنبه ۲۰ اردیبهشت، خبرگزاری تسنیم به نقل از مدیرعامل شرکت راه آهن مطلبی با مضمون واردات تعدادی لکوموتیو از روسیه به کنار سایر موضوعات تهاقم شده با راه آهن روسیه منتشر کرد.

همزمانی انتشار خبر نقل شده از مدیرعامل راه آهن در مورد واردات لکوموتیو از روسیه با اظهارات وزیر راه و

شهرسازی در مورد عدم انعقاد واردات لکوموتیو از چین و تأکید رستم قاسمی بر این‌که در صورت قطعیّت، این اقدام با کمک تولیدکنندگان داخلی و با رعایت قانون حداکثری انجام خواهد شد، ابهاماتی برای فعالان این بخش به وجود آورده که دلیل این تناقض در اظهار نظرها در مورد واردات لکوموتیو چیست و کدام اظهار نظر قطعی‌تر است؟

از شبکه‌های اجتماعی

چرا جاده قدیم تهران قم فراموش شده است؟

یک فعال بخش حمل و نقل جاده ای کالا گفت: متأسفانه هنوز در مرکز کشور و محور متهنیه به پایتخت، ناوگان بار کشور در جاده دو طرفه و قدیم تهران قم تردد می‌کنند.محمد خاتمی افزود: این در حالی است که بر اساس آنچه به خاطر فراموشی تبدیل این محور به بزرگراه از سال ۸۴ در دستور کار وزارت راه قرار گرفته بود. وی با بیان این مطلب در شبکه‌های اجتماعی عنوان کرد: از ۱۳۰ کیلومتر این محور حدود ۷۰ کیلومتر آن هنوز به صورت دو طرفه استفاده می‌شود.

این راننده کامیوندار اظهار کرد: هم و دوغ دولت‌ها از چندین‌هه قبل، تمام هرچه زودتر از آزادراه تهران شمال بوده ولی این جاده اقتصادی کشور که ناوگان باری از ۱۲ استان به اجبار از آن استفاده می‌کنند، فراموش شده است! اتحادی با تأکید بر این‌که حوالت رانندگی محور قدیم تهران قم خسارات جبران‌ناپذیری به اقتصاد کشور وارد می‌کند،گفت: در اکثر این حوادث، رانندگان حرفه ای جان باخته و خانواده‌ها با بی سرپرست می‌شوند و اگر شانس آورده و این اتفاق رخ ندهد ناوگان و کالا و بار کامیون‌ها دچار خسارت شده و از بین می‌روند.این راننده عضو جمعیت طرفداران ایمنی راه‌ها خاطر نشان کرد: محور قدیم تهران قم صعب‌العبور نیست، آزادسازی مزارع کشاورزی و ننگل نیز جزومشکلات این محور نبوده و تونل سازی هم ندارد، ولی آزاد راه تهران شمال ۳۵ کیلومتر تونل سازی دارد و آزاد سازی مزارع و جنگل‌ها با هزینه زیاد نیز برای ساخت آن وجود داشته است.



شهری |

مترو

نخستین پایانه‌یزیرزمینی قطارهای شهری در کشور به بهره برداری می رسد

پایانه اکیاتان در غربی‌ترین نقطه خط ۴ مترو تهران و در محدوده شهرک اکیاتان واقع شده است. فاز نخست این پایانه شامل طبقه منفی ۲ پس از انجام موفقیت‌آمیز تست گرم در شامگاه جمعه ۱۶ اردیبهشت ماه ۱۴۰۱ آماده بهره‌برداری شده است.

مهندس مسعود درستی مدیرعامل شرکت مترو تهران در مورد دومین افتتاحیه این شرکت در سال جاری گفت: پس از بهره‌برداری از ورودی جنوبی ایستگاه یادگار امام(ره) در خط ۶-حالا نوبت به افتتاح فاز نخست پروژه ایستگاه پایانه اکیاتان رسیده است؛ این پایانه با ظرفیت پذیرش ۲۱ رام قطار، با زیربنای ۷۰ هزار مترمربع و در ۲ طبقه طراحی شده که فاز اول آن در آستانه بهره‌برداری قرار گرفته است.

مدیرعامل شرکت مترو تهران در ادامه به اهم تأثیرات بهره‌برداری از پایانه اکیاتان اشاره کرد و افزود: با بهره‌برداری از این پارکینگ، امکان کاهش سرفاصله حرکت قطارها و افزایش ظرفیت مسافرگیری در خط ۴ فراهم خواهد شد.

مهندس درستی در پایان صحبت‌های خود گفت: با توجه به ساخت پایانه اکیاتان در محدوده مسکونی شهرک اکیاتان، احداث آن به صورت زیرزمینی طراحی شد تا با حفظ ضوابط ایمنی، کمترین مزاحمت برای اهالی منطقه و کمترین آسیب برای منظر شهری را به دنبال داشته باشد؛ در واقع با توجه به زیرزمینی بودن سازه پایانه، سطح روی آن قابلیت ایجاد فضای سبز برای شهرک اکیاتان را دارا است.

درستی در پاسخ به این پرسش که چه تعداد دستگاه TBM در متروی تهران فعال هستند، عنوان کرد: درحال حاضر یک دستگاه TBM (حفار تونل) برای آغاز عملیات اجرایی در خط ۱۰ مستقر است. یک دستگاه دیگر هم در نیمه جنوبی خط ۶ درحال فعالیت است.

بهره برداری از ایستگاه مترو شهر پرند؛ امسال

سال ۱۴۰۱ موعد بهره برداری از ایستگاه مترو شهر پرند است و این مهم با توجه به عزم جمعی متولیان امر، باید محقق شود.

مدیرعامل شرکت مترو تهران این مطلب را ۲۱ اسفند ماه سال گذشته در جریان بازدید از مسیر ۱۹ کیلومتری خط مترو فرودگاه امام بیان کرد و گفت: واقعیت این است که امتداد جنوبی خط یک مترو که ۵۰ کیلومتر طول داشته و تا ایستگاه فرودگاه امام خمینی (ره) رسیده است، با بهره برداری از ادامه مسیر و مسافرگیری در ایستگاه شهر پرند است که به بهره وری مورد نظر نائل آمده و کارکرد واقعی خود را پیدا می‌کند.

مسعود درستی افزود: خوشبختانه توافق های خوبی با وزارت راه و شهرسازی، استانداری تهران و شرکت عمران شهرهای جدید صورت گرفته تا با تأمین منابع مالی مورد نیاز، هزینه‌های انجام شده تا به امروز به نتیجه غایی منتج شود.

مسئولیت احداث مترو شهرهای اقماری پایتخت با وزارت راه و شهرسازی است و شرکت مترو تهران به لحاظ تجربه بالای ساخت راه ریلی درون شهری، این پروژه را در قالب مجری طرح راهبری می کند.

۶۰ درصد شهر شیراز زیر بار حمل و نقل ریلی می رود

شهردار شیراز گفت: در بخش حمل‌ونقل عمومی با ایجاد بزرگ‌ترین تحول در خط دوم مترو، شبکه ۲۴کیلومتری شرقی غربی مترو تکمیل می‌شود و ۶۰درصد از پهنه شهر با این ترکیب زیر بار خدمات حمل‌ونقل ریلی می‌رود.



شهردار تهران اعلام کرد:

قرار داد ۲ هزار میلیاردی برای بازسازی ۷۰۰ واگن

شهردار تهران گفت: تراکم فروشی نمی‌کنیم و این موضوع را خط قرمز خود می‌دانیم و تا به امروز هم این کار را انجام نداده ایم.

علیرضا زاکانی شهردار تهران صبح امروز (دوشنبه ۱۹ اردیبهشت) در اولین نشست خود با اصحاب رسانه با اشاره به واگن‌های مترو گفت: قرارداد ۲ هزار میلیارد تومانی برای بازسازی ۷۰۰ واگن در حال انعقاد است و برای تأمین این واگن‌ها تمهیدات لازم را انجام داده ایم و قرارداد ۸۰۰ میلیاردی را بانک شهر انجام دادیم و کاری را با کارگزاری شهرداری انجام داده ایم و بر همین اساس چرخ‌های مترو اکنون از مترو ترخیص شده اند. وی ادامه داد: دولت مکلف بود که سهم خود

اعطای پروانه ساخت اولین شهرک خصوصی کشور

صدور پروانه بهره‌برداری شده است.



پروانه ساخت اولین شهرک خصوصی کشور با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در استان بوشهر با حضور وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل شرکت عمران شهرهای جدید اعطا شد. پروانه ساخت اولین شهرک خصوصی کشور با عنوان شهرک خلیج فارس با سرمایه‌گذار بخش خصوصی به مساحت ۴۳ هکتار واقع در شهرستان برازجان استان بوشهر امروز طی مراسمی با حضور رستم قاسمی وزیر راه و شهرسازی و علیرضا جعفری مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید در محل وزارت راه و شهرسازی اعطا شد.

بر اساس صدور این پروانه ساخت مساحت فاز اول این شهرک ۲۳ هکتار بوده و کاربری‌های مسکونی، تجاری، آموزشی، انتظامی، بهداشتی و درمانی، فرهنگی، مذهبی، جهانگردی، حمل‌ونقل و انبارداری، فضای سبز و … دارد. همچنین سرمایه‌گذار بخش خصوصی به عنوان شهرک‌ساز موظف به محصور کردن شهرک طی ۶ ماه از زمان صدور پروانه بهره‌برداری است.

گفتنی است شهرک خلیج فارس در شهرستان برازجان استان بوشهر اولین شهرکی است که منجر به

شماره ۲۰۴ / چهارشنبه ۲۱ اردیبهشت ۱۴۰۱



دستگاه بازسازی خواهد شد و بخشی را قرار است وارد

کنیم.

شهردار تهران درباره نوسازی تاکسی‌ها گفت: تعداد زیادی از تاکسی‌های تهران فرسوده هستند و به شدت دنبال بازسازی این خودروها هستیم.

زاکانی گفت: پیشنهاد شناور شدن ساعت حضور کارکنان را مطرح کردیم و بر همین اساس از ماه آینده شهرداری تهران ۳ شیفته می‌شود.

وی درباره دستگیری دو تن از شهرداران تهران در مدیریت شهری سابق و آخرین وضعیت پرونده آنها گفت: مفاسد در حال بررسی است.

شهردار تهران در خصوص اصلاح روند صدور پروانه‌های ساختمانی اظهار کرد: در سال ۱۳۷۱ تصویب شد که پروانه‌های ساختمانی یک هفته‌ای صادر شود اما اکنون برای انجام این کار ۱۲۰ مرحله وجود دارد و همین فرایند در مدت یک هفته زمانی ممکن می‌شود که تمامی دستگاهها وارد عمل شوند.

وی ادامه داد: به دنبال روان سازی امکانات شهرداری هستیم تا بر اساس آن خدمات خود را تسریع کنیم و وعده داده ایم که تا پایان خرداد ماه زمان صدور پروانه به ۲ ماه برسد همزمان با انجام این کار می‌خواهیم کار را تسریع ببخشیم تا گلوگاه‌های موجود را کم کنیم.



قرارداد ۲ هزار میلیارد تومانی برای بازسازی ۷۰۰ واگن در حال انعقاد است و برای تأمین این واگن‌ها تمهیدات لازم را انجام داده ایم



تعداد مصوبات مانعی برای واردات خودرو

دبیر انجمن واردکنندگان خودرو گفت:تعدد مصوبات مانعی برای واردات خودرو است و با رفت و برگشت مصوبات پی در پی در هیئت دولت، واردات خودرو به سرانجام نمی‌رسد. در دیگر کشورها با حقوق چهار یا ۵ ماه می‌توانید یک خودروی روزی روز را از خودروسازان مطرح جهانی بخردید در حالی که کمترین قیمت خودرو در ایران بیش از ۲۰۰ میلیون تومان است



سرپرست دفتر صنایع خودرو وزارت صمت:

فروش خودرو در سامانه یکپار چه فروش خودرو از هفته آینده

سرپرست دفتر صنایع خودرو وزارت صمت تاکید کرد: از هفته آینده اولین فروش خودرو در سامانه یکپارچه فروش خودرو را خواهیم داشت.

عبدالله توکلی لاهیجانی در یک بخش خبری در مورد سامانه فروش یکپارچه خودرو، گفت: از خودروسازان می‌خواهیم که به کسب و کار اصلی خود که تولید خودرو است بپردازند و با مکانیسم عرضه شفاف در سامانه یکپارچه فروش، هرگونه شائبه‌ای را درباره یکپارچه فروش خودرو را خواهیم داشت، تصریح کرد: از مزیت‌های سامانه یکپارچه فروش خودرو آن است که برطرف کنند.

وی با بیان اینکه زیرساخت عرضه خودرو در سامانه

نگبرد و تعهداتی که فراتر از توان است اتفاق نیفتد، بلکه بر اساس همان تعدادی که مجوز فروش داده می‌شود، فروش فوری و پیش فروش انجام شود و به عبارتی در عرضه خودروها شفافیت ایجاد شود.

توکل لاهیجانی با بیان اینکه خودروسازان بخش خصوصی نیز از طریق این سامانه خودروهای خود را

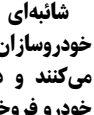
عرضه خواهند کرد، خاطر نشان کرد: شائبه‌ای وجود

داشت، مبنی بر اینکه خودروسازان بخش خصوصی بازارهایی را ایجاد می‌کنند و در آن بازارها به قیمت‌های

گراف خودرو فروخته می‌شود و برخی از غوغاسازی‌هایی

که در روزهای اخیر اتفاق افتاده ناشی از همین مساله است.

وی ادامه داد: شفاف‌سازی ممکن است هزینه‌هایی داشته باشد، اما وزارت صمت مطابق دستور رئیس‌جمهور این شفافیت را به نفع مصرف‌کننده واقعی انجام می‌دهد و باید خودروسازان در سال تولید دانش‌بنیان به کسب و کار اصلی خود که تولید خودرو است متوجه شوند.



شائبه‌ای وجود داشت، مبنی بر اینکه خودروسازان بخش خصوصی بازارهایی را ایجاد می‌کنند و در آن بازارها به قیمت‌های گراف خودرو فروخته می‌شود و برخی از غوغاسازی‌هایی که در روزهای اخیر اتفاق افتاده ناشی از همین مساله است. شفاف‌سازی ممکن است هزینه‌هایی داشته باشد،

RAILEXPO TEHRAN / IRAN

نهمین نمایشگاه بین المللی حمل و نقل ریلی

صنایع، تجهیزات و خدمات وابسته

THE 9th INTERNATIONAL EXHIBITION OF RAIL & TRANSPORTATION RELATED INDUSTRIES EQUIPMENT

محل دائمی نمایشگاه های بین المللی تهران ۳ الی ۶ خرداد ۱۴۰۱

بر گزار کننده !

میلاد نور
مکانیسم های نوین
Tel: (+98) 21 41 984
info@miafair.com
www.miafair.com

شماره ۲۰۴ / چهارشنبه ۲۱ اردیبهشت ۱۴۰۱ — 300041۴۴

Info@Tweekly.ir — @tweekly_ir



ترافیک

خودروهای ایران مسب مرگ حدود یک چهارم مردم در راه ها هستند

جمعی از دانشگاهیان، مراکز علمی و سازمان های مردم نهاد در حمایت از اقدام پلیس راهور ناجا برای ارتقای ایمنی وسایل نقلیه تولیدی و وارداتی کشور بیانه ای امضا کرده اند که متن آن در فضای مجازی منتشر شده است.

متن این بیانه به شرح زیر است:حتی اگر روند خصوصی سازی نسبت به آن‌ها انجام نشود.

وی همچنین گفت: سازمان خصوصی سازی و وزیر اقتصاد به عنوان نماینده دولت باید بر روند عملکرد آن‌ها نظارت کند، زیرا برخی از این شرکت‌ها زیان ده هستند و باید به سوددهی برسند. از هفته‌های آینده موضوع واگذاری براساس یک روش جدید انجام خواهد شد.
«اخیراً بحث هایی در خصوص اراهه های مرگ در کشور مطرح است که طی چند دهه اخیر صدها هزار نفر از هم وطنان را قربانی کرده اند. خودروهایی که نه تنها در برابر انسان ممکن الخطا، بخشنده نیستند بلکه با قساوت تمام جان کاربران بی گناه راه را نیز می گیرند.

تذکرات رهبر معظم انقلاب که می فرمایند: «کیفیت مسئله اساسی است. کیفیت تولید باید حتما به عنوان یک اصل مورد توجه باشد؛ این غیرقابل اغراض است. کیفیت خودرو خوب نیست، مردم ناراضی اند، درست هم می گویند، حق با مردم است؛ یعنی اعتراض مردم به جا است. تاکید و حمایت دولت از تلاش برای ارتقای ایمنی سفر و به ویژه ایمنی وسایل نقلیه داخلی و وارداتی، ماده ۵۶ برنامه ششم توسعه مبنی بر ارتقای استانداردهای خودرو، به همراه توصیه های علمی داخلی و بین المللی تکلیف متصدیان ذی ربط را روشن کرده است.

کاهش بیش از ده هزار کشته در سال نسبت به حدود دو دهه قبل، موفقیت قابل تحسینی است که در سایه اقدامات مداخله ای مؤثری صورت گرفته است.

افزایش استفاده از کمر بند و کلاه ایمنی، آموزش عمومی مردم، ارتقای خدمات پیش بیمارستانی و بیمارستانی، حساس شدن بیشتر مسئولان ذی ربط به مسئله همراه با اصلاح شیوه های مدیریتی، اجرای قانون جدید جرائم راهنمایی رانندگی بعد از ۴۰ سال و تعامل مؤثر پلیس با پژوهشگران و مراکز تحقیقاتی در به کارگیری توصیه های مبتنی بر شواهد علمی بخشی از تلاش های عمده در این مسیر بوده است.
بالین حال هنوز هذرفت حدود ۱۰ درصدی میانگین سنی ۳۵ سال به همراه چند صد مجروح و معلول، همین طور مشکلات اجتماعی، روانی و معیشتی این سوانح بر خانواده‌ها، تنها بخشی از بار وظایمی است که به کشور و مردم تحمیل می شود.

تجربه کشورهای موفق جهان در کاهش چشمگیر این سوانح، قابل پیشگیری بودن آنها و حتی تصویب چشم انداز صفر (صفر مورد مرگ و سوانح ترافیکی شدید)، ما را برای کنترل جدی این سوانح مصمم تر می کند.

تیم نوز

در شبکه های اجتماعی

tinnewsofficial

tinnews

tinnews.ir

TINN in social networks

090980517 / 0921069248

tinnews

tin.ir

نخستین هفته نامه تخصصی حمل و نقل ایران
چهارشنبه ۲۱ اردیبهشت ماه ۱۴۰۱
۱۰ شوال ۱۴۴۳ | ۱۱ می ۲۰۲۲
سال ششم | شماره ۲۰۴

حمل و نقل

هفته نامه حمل و نقل
صاحب امتیاز: مؤسسه اطلاع رسانی
و مطبوعاتی ترابریار نوید (تین)
مدیر مسئول و سردبیر: مسعود ذهبیون
قائم مقام مدیر مسئول: عباس نامجو
همکاران تحریریه: کمند روستا، سمیرا دشت بانی، عاطفه بزادانی، اعظم بیرمی،
ابوالفضل سلمانی و مر تفسی لطفی
صفحه آرا: سمیرا روزبهانی

سازمان آگهی ها: ۰۲۱۴۴۸۹۰۳۶۶
تلفن: ۰۲۱۴۴۴۸۱۱۶۲
فکس: ۰۲۱۴۴۶۰۳۷۸۵
کد پستی: ۱۴۶۹۶۵۵۹۴۴

آدرس: تهران، اشرفی اصفهانی، بالاتر
از پونک کوچه پنجم،
پلاک ۶۲، طبقه دوم، واحد ۲

طراحی و تولید پیشرفته ترین راهدار چهار بعدی ترافیکی

مرتضی لطفی*
مدیرعامل گروه صنعتی هوشمند آسیا، عضو هیئت علمی و استاد همکار اسبق در زمینه سامانه های هوشمند حمل و نقل دانشگاه صنعتی امیرکبیر گفت: پیشرفته ترین دستگاه هوشمند راداری کنترل و ثبت تخلفات ترافیکی نسل چهارم در ایران، در گروه صنعتی هوشمند آسیا، طراحی و در حال تولید است. دکتر امیراحمد سپهری در گفت و گو با خبرنگار ما افزود: این گروه صنعتی در ایران پیشرفته ترین تجهیزات ترافیکی نظیر دستگاه هوشمند راداری چهار بعدی کنترل و ثبت تخلفات ترافیکی را طراحی و تولید می کند که به عنوان نمونه، در بلوار غدیر قم در حال بهره برداری است. وی همچنین با توجه به نامگذاری اسمال به نام تولید، دانش بنیان، اشتغال آفرین، به پیشینه این شرکت اشاره کرد و گفت: گروه صنعتی هوشمند آسیا زیر مجموعه شرکت گستران صنایع نوین پارس است که شرکت دانش بنیان نوع ۱ است. او با بیان این که شرکت مذکور سال هاست که در زمینه سیستم های هوشمند کنترل ترافیک فعالیت می کند، تاکید کرد: از سال ۱۳۷۸ در زمینه طراحی و تولید سامانه های هوشمند حمل و نقل فعالیت می نمایم. دکتر سپهری خاطر نشان کرد: نامگذاری اسمال بسیار به جا و زیباست و تنها راه پیشرفت کشور این است که در زمینه های مختلف، مهندسی پزشکی، جامعه شناسی و غیره علم تولید شود و علم به ثروت تبدیل گردد.

وی اظهار کرد: رئیس هیئت مدیره جمعیت ایمنی راهها، عنوان کرده اند که میزان تصادفات جاده ای در کشور، ۲۰ برابر استاندارد جهانی است. همچنین یکی دیگر از اعضای جمعیت ایمنی راهها تاکید کرده اند که تعداد فوتی ها بر اثر تصادفات جاده ای در ۱۷ هزار نفر در سال رسیده است. همچنین جانشین رئیس پلیس راهور ناجا در موضوع تصادفات جاده ای صحبت کرده اند و خودروسازان را مقصر دانسته اند. ما می توانیم در سال دانش بنیان به این سوال پاسخ دهیم که چه شخص یا سازمانی مقصر است و راه حل علمی و تجربه شده را برای کاهش سریع و حداقل ۵۰ درصد از تلفات ترافیکی کشور ارائه نمایم. آیا واقعا، خودروسازان مقصرند؟ آیا سازمان راهداری و شهرداری ها مقصرند؟ آیا پلیس مقصر است؟ آیا مردم مقصرند؟

مدیرعامل گروه صنعتی هوشمند آسیا تاکید کرد: وقتی می گوئیم تصادفات جاده ای ۲۰ برابر استاندارد جهانی است، یعنی روش هزینه کرد طرح های انجام شده قبلی شکست خورده است. البته پلیس مجری قانون است و ابزار مناسب هم بایستی در اختیار پلیس قرار گیرد، در سوزنازه عمل کرده ولی ابزار مناسب در اختیارش گذاشته نشده است. نمی توان گفت پلیس مقصر است چون واقعا ابزار غیر استاندارد در اختیارش گذاشته شده است. مردم هم آموزش پذیرند و تا حد زیادی رعایت می کنند و نمی توانند حقیقتا مردم را مقصر دانست. خودروسازان با درخواست های میلیونی برای تولید خودرو روبرو هستند و آنقدر مشغله و درگیری دارند که فرصت نمی کنند به ارتقای خودرو رسیدگی کنند. نمی توان از چنین خودروسازی انتظار ناآوری و فکر جدید داشت ولی سازمان راهداری و بخش حمل و نقل هوشمند شهرداری ها که مسئولین اصلی ایمنی ترافیک هستند هم از تجربه کافی برخوردار نبودند. وی گفت: به هر حال جاده ها و خودروها دارای مشخصه های فنی خاص خود هستند و پلیس بر اساس این مشخصه ها حد سرعت مجاز را تعیین می کند و لازم است حد سرعت مجاز رعایت شود. سازمان بهداشت جهانی می گوید: با رعایت حد سرعت مجاز در یک مسیر می توان تا ۸۵ درصد تلفات ترافیکی آن مسیر را کاهش داد. گروه صنعتی هوشمند آسیا با ۲۴۰ دستگاه سرعت سنس راداری ثبت تخلفات در تهران بالای ۶۰ درصد تلفات را کاهش داد که مستندات موجود است.

دکتر سپهری افزود: کشور باید در علم و تکنولوژی پیشرفته شود تا بتواند مسائل خودش را حل کند. کشور در طی سالیان گذشته در زمینه زیر ساخت های لازم برای شرکت های تحقیقاتی که امروز به عنوان دانش بنیان شناخته می شوند هزینه های زیادی کرده است که الان در نتیجه می دهد. وی ادامه داد: گروه صنعتی هوشمند آسیا به عنوان یک شرکت دانش بنیان نوع ۱ به متولیان امر پیشنهاد می دهد یک مسیر ترافیکی را برای نصب تجهیزات تولیدی هوشمند، در اختیار این شرکت قرار بدهند، اگر با این تجهیزات حداقل ۵۰ درصد از تلفات ترافیکی مسیر، به صورت پایدار کاهش یافت، آن وقت هزینه این تجهیزات را از محل جریمه ها پرداخت کنند. اگر نتوانستیم حداقل ۵۰ درصد تلفات را به صورت پایدار با تکنولوژی ایرانی، کاهش دهیم، پرداخت نکنند. این کار نه با مالی برای دولت دارد نه برای شهرداری ها و درآمد بسیاری هم، دولت و شهرداری کسب می کنند.

مدیرعامل گروه صنعتی هوشمند آسیا تاکید کرد: این گروه صنعتی در ایران پیشرفته ترین دستگاه هوشمند راداری ثبت تخلفات ترافیکی نسل چهارم را طراحی و تولید می کند. به عنوان نمونه، در قم در بلوار غدیر نصب شده است. همچنین پیشرفته ترین رادار ترافیکی ۴ بعدی هم که به صورت اتوماتیک شیخ داپلر را حذف می کند و تکنولوژی آن در ایران و در آمریکا ثبت اختراع شده در این شرکت طراحی و در حال تولید است.

وی با بیان این که کاهش تلفات ترافیکی نیازمند اعمال قانون است و اعمال قانون نیازمند ابزار استاندارد است، بیان کرد: در حال حاضر پیشرفته ترین دستگاه هوشمند راداری ثبت تخلفات ترافیکی نسل ۴ را که نسل ۲ آن به قیمت بیش از ۳۰۰ هزار دلار برای هر دستگاه بود و از خارج از کشور خریداری می شد در داخل کشور تولید می کنیم. رادار ترافیکی چهار بعدی از پیچیدگی خاصی برخوردار است و به خصوص، رعایت مشخصه های ایمنی، دقت در اندازه گیری ها و حذف اتوماتیک شیخ داپلر رادار ترافیکی از الزامات است که رادار ترافیکی چهار بعدی بسیار پیشرفته هم در ایران و در گروه صنعتی هوشمند آسیا تولید می شود.

دکتر سپهری گفت: گروه صنعتی هوشمند آسیا در پارک فناوری پردیس، در طراحی و تولید سامانه های هوشمند حمل و نقل سرمایه گذاری کلانی کرده است و حدود ۴۰ متخصص دانشگاهی به صورت مستقیم در این زمینه فعالیت می کنند که همین جا مسئولان مرتبط دعوت می کنم که تشریف بیاورند و این فعالیت ها را از نزدیک ببینند.

وی در مورد مهمترین دستاورد این شرکت در سال ۱۴۰۰، گفت: مهمترین دستاورد ما این است که توانستیم با علاقه در این حوزه تحقیقات و فعالیت را ادامه دهیم. امیدوارم در سال جاری با استفاده از سامانه های پیشرفته هوشمند راداری ثبت تخلفات ترافیکی تولید شده، شاهد کاهش حداقل ۵۰ درصد از تلفات ترافیکی باشیم. استفاده از این محصولات پیشرفته ایرانی و انجام تعهدات در قبال کار انجام شده، بزرگترین حمایت از این شرکت دانش بنیان نوع یک است.



پوزی درای ۱۷ محور است و هر محور ۸ چرخ دارد که در مجموع دارای ۱۳۶ چرخ است. جدا از سختی مسیر و مشکلات متعدد، بار آن ها که ترانس برق است ممکن است با ضربه اندکی بلا استفاده شده و مرجوع شود. آن ها نمی توانند از مسیر خودروهای عادی حرکت کنند و به دلیل سنگینی بار نمی توانند از روی پل ها عبور کنند.

چرا فاصله ریل های قطار ۱۴۳.۵ سانتیمتر است؟



آیا می دانید چرا فاصله ریل های قطار ۱۴۳.۵ سانتیمتر یا ۴ فوت و ۸ و نیم اینچ است؟! چرا یک عدد صحیح ژوند (مثلا ۱۵۰ یا ۱۴۴ سانتیمتر یا ۵ فوت) نیست؟! سوال فوق در واقع پرسشی است که برای قهرمان داستان کتاب 'زهیر، اثر 'پائولو کوئلیو' پیش آمد و جواب آن به یک سری پرسش و پاسخ زنجیروار ختم شد.

متن ذیل نتیجه این واکاوی است:
چرا فاصله ریل های قطار ۱۴۳.۵ سانتیمتر است؟! چون در آغاز واگن های قطار توسط کسانی ساخته شد که قبلاً سازندگان تراموا و کالسکه بودند! بنابراین از همان معیارهایی برای ساخت محور واگن ها استفاده کردند که در ساخت محور تراموا و کالسکه به کار می رفت.
چرا فاصله چرخ های کالسکه این قدر بود؟! چون خیابان های قدیم (کالسکه رو) مطابق با این فاصله ساخته شده بود.
چه کسی تعیین کرده عرض خیابان این قدر باشد؟! رومی ها نخستین مهندسان راهساز در اروپا، این طور تصمیم گرفته بودند.
دلیلش چه بود؟! ارابه های جنگی را دو اسب می رانند و وقتی دو اسب را از نژادی که آن زمان به کار می رفت کنار هم بگذاریم فضا می معادل ۱۴۳.۵ سانتیمتر را اشغال می کند.

بدین ترتیب، رومی های باستان فاصله ریل های قطار امروز را تعیین کرده اند ریل هایی که برای مدرن ترین قطارهای سریع السیر هم به کار می رود و وقتی مهاجران اروپایی به ایالات متحده رفتند و شروع کردند به کشیدن خط آهن فکر نکردند شاید بهتر باشد این فاصله را تغییر دهند و همان نسبت را رعایت کردند. این موضوع بر ساخت سفینه های فضایی هم تاثیر گذاشت؛ زیرا مهندسان آمریکایی می خواستند مخازن سوخت را بزرگتر بسازند، اما این مخازن در ایالات یوتا ساخته می شد و باید آنها را با قطار به مرکز فضایی فلوریدا می رساندند، و تونل ها گنجایش شیئی به اندازه بزرگ تر را نداشت؛ در نتیجه، مجبور شدند تسلیم نظر رومیان درباره فاصله مناسب بین دو ریل بشوند.
اینگونه فاصله بین دو اسب از نژاد رایج در زمان رومیان بر نحوه ساخت سفینه ای فضایی در قرن ۲۰ تاثیر گذاشت.

هوایمای خورشیدی با توانایی یک سال پرواز بی وقفه



در اوت سال ۲۰۲۱ اخباری منتشر شد مبنی بر اینکه نیروی دریایی ایالات متحده در حال همکاری با یک شرکت هوافضای آمریکایی-اسپانیایی به نام "Skydweller" بر روی یک هوایمای بدون سرنشین به همین نام است که به لطف نوارهای بزرگی از پل های خورشیدی در هر دو بال خود قادر است ۹۰ روز بدون نیاز به فرود در هوا بماند.
از آن زمان تاکنون این شرکت مشغول جمع آوری سرمایه برای تولید و توسعه هوایمای نوآورانه خود بوده است.

قرارداد ۱۴ میلیون دلاری
طبق بیانیه مطبوعاتی این شرکت، ماه گذشته در همکاری با نیروی دریایی ایالات متحده قراردادی ۱۴ میلیون دلاری با واحد ناوآوری دفاعی (DIU) برای پیشرفت و ادغام فناوری ها در حمایت از توسعه "Skydweller" منعقد کرده است. دکتر "رابرت میلر" مدیر عامل این شرکت می گوید: افزایش هوایمای پرواز دائم برای تحقق نسل بعدی راه حل های سنجش و نظارت دولتی برای امنیت ملی حیاتی است. این همکاری توسعه پلتفرم ما را تسریع خواهد کرد و راه حل پایدار و بدون کربن را ارائه می دهد که قابلیت های ماموریتی این نوع هوایمیا را به طور قابل توجهی گسترش می دهد.
وی افزود: این قرارداد به این شرکت اجازه می دهد تا با رفع نیازهای فعلی فرماندهی های رزمی ما و ایجاد سیستم های هوایی بدون سرنشین نظامی که می تواند در شرایط محیطی مختلف و در حال تغییر با استقامت، به شکل ایمن و قابل اطمینان عمل کنند، به حمایت از وزارت دفاع ادامه دهد.

یک سال تمام در هواماندن
اکنون "میلر" می گوید که این هوایمیا احتمالاً می تواند یک سال کامل را در هوا بماند و به عنوان اولین "شبه ماهواره" تجاری با دوام در جهان باشد. وی توضیح داد: شبه ماهواره یا ماهواره کاذب، هوایمایی است که به مدت طولانی یا شاید نامحدود در آسمان می ماند. این مدت می تواند ۳۰، ۶۰ یا ۹۰ روز یا حتی یک سال باشد. به این ترتیب اساساً می تواند هر کاری را که یک ماهواره انجام دهد، انجام دهد. وی ادامه داد: از آنجایی که این هوایمیا می تواند هر زمان که اپراتورها بخواهند به زمین بازگردند و فرود بیاید، مشکل زباله های فضایی را که امروزه اکثر ماهواره ها با آن مواجه هستند، ایجاد نمی کند. "میلر" و تیمش حتی این هوایمیا را طوری طراحی کرده اند که بتوانند مانند یک پهباد خودران به طور مستقل پرواز کنند. در حالی که یک خلبان برای در نظر داشتن مسائل ایمنی برای آن وجود دارد، اما یک ضرورت نیست و می تواند به صورت خودران پرواز کند.

TINN
تین نیوز
مرجع حمل و نقل ایران
www.Tinn.ir

AIMS
گروه صنعتی هوشمند آسیا
«گسن پارس»