



**رامین جهان پور** - شرایط و تحولات سریع در دنیای امروز، چالش‌های فراوانی را بر سر راه توسعه همه سازمان‌ها قرار داده است و با توجه به رشد فزاینده علم و فناوری دنیا، به نظر می‌رسد جایگاه پژوهش روز به روز برجسته‌تر می‌شود. هرچقدر سیستم‌ها به سمت پیچیدگی بیشتر می‌روند نقش اطلاعات و دانش مرتبط، کلیدی‌تر و حیاتی‌تر می‌شود به طوریکه ثبت و انتشار دانش همگام با اکتساب فناوری‌های مورد نیاز در چرخه‌های تحقیق و توسعه و پژوهش‌های سازمانی از اهمیت فراوانی برخوردار شده است. از طرفی افزایش روزافزون دانش دریایی و توسعه‌ای این صنعت در داخل و خارج کشور، ارتقای سطح معلومات عمومی و تخصصی در این زمینه را برای فعالان صنعت دریایی ضروری می‌سازد. به دلیل گسترده‌گی و تنوع شناورهای موجود، ارائه‌ی یک دسته بندی جامع از انواع آنها، از اهمیت زیادی برخوردار است. همچنین اشاره به جزئیات شناورهای ساخته شده هر دسته منجر به شناخت بهتر شناورها می‌گردد. این افزایش آگاهی می‌تواند زمینه‌ساز پیشرفت و توسعه‌ی صنعت دریایی شده و دستاوردهای زیادی به همراه داشته باشد. کتاب « اطلس دریایی شناورهای جهان » که به نوعی شناختنامه انواع و اقسام شناورهای دریایی است، توسط مهدی شریفی زمانی، محسن خسروی و رضا خلیج گردآوری و تالیف و به همت انتشارات گلشن منتشر شده است. در این کتاب سعی شده تا ضمن بررسی انواع دسته‌بندی‌های موجود در مراجع گوناگون، یک مدل دسته بندی مناسب انتخاب و پس از بومی‌سازی، انواع شناورها در قالب یک دسته بندی ارائه شود. در این دسته بندی، ابتدا شناورها در چهار گروه شناورهای تجاری، تفریحی، ورزشی تحقیقاتی و نظامی قرار گرفته و سپس شناورهای تندرو که ممکن است در هر یک از این چهار گروه جای داشته باشند، در یک گروه مستقل، معرفی شده اند . هر یک از این پنج گروه، خود به زیر مجموعه‌هایی تقسیم بندی شده‌اند. در کتاب اطلس شناورهای دریایی جهان به یک یا چند نمونه از شناورهای ساخته شده از هر نوع، در قالب تصاویر، نمودار و مشخصات آنها پرداخته شده است. همچنین در پیشگفتار این کتاب آمده است: «در این کتاب تلاش بر آن است تا با دسته بندی شناورهای جهان و معرفی آنها بتوانیم شناخت بیشتری نسبت به انواع شناورهای دنیا حاصل نماییم. امید است این کتاب سهمی دربالا بردن دانش عمومی و تخصصی خوانندگان محترم و نقش کوچکی در انجام تحقیقات در حوزه دریایی کشور باشد.»

در فصل اول کتاب که به ارزیابی شناورهای تجاری پرداخته شده است اینطور می‌خوانیم: «شناورهای تجاری براساس نوع کاربری شناور، دسته بندی می شوند و با توجه به این نوع دسته بندی، شناورهای تجاری را می‌توان به شش دسته اصلی تقسیم بندی کرد که عبارتند از: شناورهای ماهیگیری، شناورهای مسافربری، شناورهای تاکبری، شناورهای حمل کالای خشک، شناورهای فرا ساحل و شناورهای زیستی که هر کدام از این دسته‌ها هم از انواع و اقسام شناورها تشکیل شده‌اند. مثلا شناورهای ماهیگیری خود انواع و اقسامی دارد که عبارتند از: «شناور با تورکیشه ای، شناور با تورطولی، شناوربا تورخرچنگی، شناور با تور زنجیره ای و شناور فناوری ماهی، شناورهای یخچال دار، شناورهای قفس دار و کشتی مزرعه ماهی. در تعریف شناورهای ماهیگیری اینطور آمده است: «قایق یا کشتی که برای صید ماهی دردریاچه، دریا یا رودخانه استفاده می شود کشتی ماهیگیری نامیده می‌شود.» انواع مختلفی از کشتی‌های ماهیگیری برای این منظور استفاده می‌شود. کشتی‌های ماهیگیری براساس هدفی که دارند به سه دسته تقسیم می‌شوند که عبارتند از:»

کشتی‌های ماهیگیری تجاری، شناورهای صنفی ماهیگیری و شناورهای ماهیگیری تفریحی.» مولفان تخصصی این کتاب براساس تقسیم بندی‌هایی که بر روی انواع شناورها و زیر مجموعه شناورها مثل قایق‌ها و لنج‌ها انجام داده‌اند به تعریف و ارزیابی زیرمجموعه‌های آنها می‌پردازند و بدین ترتیب به صورت کاربردی انواع و اقسام شناورهای اقتصادی، تجاری و تفریحی را به مخاطب معرفی و با توضیح دقیق و مفصل به چگونگی کارکرد و وظایف آنها می‌پردازند. در پایان می‌توان گفت که این کتاب دایره‌المعارف کاملی برای همه متخصصان، دانشجویان و دست‌اندرکاران علوم دریایی خصوصا کسانی که در زمینه شناخت شناورهای دریایی احتیاج به تحقیق و پژوهش دارند محسوب می‌شود.

**سید گروه حمل و نقل – امید متین** - ناوگان حمل و نقل جاده‌ای ایران دچار ناترازی است. این موضوعی است که بسیاری از کارشناسان اقتصادی و فعالان این حوزه مدت‌هاست بر آن تاکید می‌کنند. وجود ناوگان فرسوده جاده‌ای مشکلاتی را ایجاد کرده است که با گذشت هر سال بیشتر از گذشته خود را نشان می‌دهد. این روزها دوبخش اصلی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای ایران دچار چالش‌های متعددی هستند. از یک سو کامیون‌داران درگیر اعتصاب بابت عدم پاسخ به مطالبات خود هستند و از طرف دیگر با آغاز برنامه‌ریزی جدی و اجرای برنامه‌های پیرامون سفرهای تابستانی و برگزاری مراسم اربعین، مسئله کمبود اتوبوس‌ها برای جابه‌جایی مسافران و زائران خود را به نمایش گذاشته است.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، حضور ناوگان اتوبوس در جاده‌های کشور یک مسئله اقتصادی است که ایجاد ناترازی و مشکلات در این حوزه می‌تواند به نوعی نشان‌دهنده وجود چالش‌هایی در اقتصاد کشور باشد، مسائلی در این پدیده خود را به خوبی نشان می‌دهد. این در حالی است که در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته این روند کاملاً متفاوت است. در بسیاری از نقاط جهان استفاده از یک اتوبوس مدرن، نیازمند درگیر شدن تمامی نهادها و جذب سرمایه عظیم نیست. بااین حال، به نظر می‌رسد این شرایط برای کشور ما به مانند بسیاری دیگر از موضوعات متفاوت از سایر کشورهاست.

ضعیف‌شدن کیفیت اتوبوس‌های فعال در مسیرهای بین‌شهری و حمل و نقل جاده‌ای کشور طی سال‌های گذشته به‌ویژه از سال ۱۴۰۰ به این سو بیشتر از سنوات گذشته قابل احساس کردن است. برخی کارشناسان معتقدند که با گذشت زمان و به علت تداوم تحریم‌ها و افزایش نرخ ارز، عمر ناوگان اتوبوسی کشور افزایش پیدا کرده است. از طرف دیگر، وجود برخی موانع و محدودیت‌ها برای ورود اتوبوس‌های جدید نیز موجب شده تا این مشکل بیش از گذشته خود را به نمایش بگذارد. این در حالی است که فعالان حوزه حمل و نقل معتقدند که حتی اگر شرایط برای واردات اتوبوس‌های جدید در کشور فراهم بود، باز هم به علت قیمت بالا چندان مخاطبی پیدا نمی‌کرد. از طرف دیگر، باید در نظر داشت که برخی سرمایه‌گذارها به جای بلوکه‌کردن پول‌شان در یک اتوبوس که همواره خطر تصادف و کمبود قطعه و کمبود مسافر و ... را به دنبال دارد، بازارهای جذاب دیگری را دنبال می‌کنند.

#### زمان خودنمایی ناترازی اتوبوس‌ها

هر ساله با نزدیک‌شدن به ایام اوج سفرهای جاده‌ای موضوع کمبود ناوگان اتوبوس بین‌جاده‌ای در کشور بیشتر خود را نشان می‌دهد و مورد توجه مسئولان قرار می‌گیرد. این موضوع در دوران آغاز سفرهای اربعین و همچنین سفرهای نوروزی شدت بیشتری پیدا می‌کند. موضوع کمبود ناوگان حمل و نقل جاده‌ای در سال‌های گذشته به نحوی بود که براساس برخی گزارش‌ها از کشورهای ترکیه و عراق تعدادی اتوبوس جهت طی کردن دوران اربعین توسط نهادهای مربوطه قرض گرفته می‌شد.

برخی گزارش‌ها نشان می‌دهد که گمرک جمهوری



اسلامی در سال گذشته اعلام کرده بود: «۳۵ دستگاه اتوبوس اظهاری برای تسهیل در تردد زوار اربعین حسینی از گمرکات بازرگان و تهران با حداقل تشریفات و با کمترین زمان ممکن ترخیص شده است. از این تعداد، ۲۱ دستگاه اتوبوس از گمرک تهران و ۱۴ دستگاه اتوبوس از گمرک بازرگان پس از اظهار و اخذ مجوزهای مربوطه، در سریع‌ترین زمان ممکن ترخیص شد.»

این در حالی است که تمامی آمسار و گزارش‌ها حاکی این موضوع است که ۳۵ دستگاه اتوبوس نمی‌تواند به کلی این مشکل را حل کند و باز هم شاهد ناترازی جدی در این زمینه خواهیم بود. در این میان طبق برآورد برخی کارشناسان، نزدیک به ۵ هزار اتوبوس برای جبران نسبی ناترازی در این بخش نیاز است. طبق گفته برخی کارشناسان، از یک شرکت آلمانی، تعدادی اتوبوس وارد ایران شده است. بااین حال، این اتوبوس‌ها، اما آنقدر زیاد نبودند که جبران ناترازی را انجام دهند. از سوی دیگر، قیمت بالا و کمبود قطعات نیز این اتوبوس‌ها را با بحران‌های جدی مواجه کرده است.

#### کسری ۳هزار اتوبوس براس سفرهای اربعین

مهدی خضری، مدیرکل راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای استان تهران در گفت‌وگویی با ایلنا درباره جزئیات فروش بلیت اتوبوس برای ایام اربعین اظهار داشت: پیش‌فروش بلیت اربعین از ۲۳ تیرماه آغاز خواهد شد و ۶ هزار دستگاه اتوبوس آماده جابه‌جایی زائران اربعین است. وی با بیان اینکه برای جابه‌جایی زائران اربعین با کمبود ۳ هزار ناوگان اتوبوسی مواجه هستیم، گفت: قرار بر این است، کمبود ۳ هزار دستگاه اتوبوس را از سایر شرکت‌ها و کارخانه‌های صنعتی و پتروشیمی تامین کنیم. هرچند این شرکت‌ها برای جبران کسری ناوگان کمک قابل توجهی نداشتند، اما ۱۰ سال گذشته ۶۰۰ دستگاه اتوبوس را در اختیار سفرهای اربعین گذاشتند که کمک بسیار موثری بود و امیدوارم امسال هم بخشی از این کمبود با ناوگان شرکت‌های صنعتی تامین شود.

مدیرکل راه‌داری و حمل و نقل جاده‌ای استان تهران ادامه داد: موضوع مهم این است که جابه‌جایی زائران اربعین هم‌زمان با سفرهای تابستانی انجام می‌شود و باید بخشی از ناوگان هم به سفرهای تابستانی اختصاص پیدا کند و اگر کارخانجات صنعتی، پتروشیمی‌ها و ... در تامین کسری ناوگان همراه باشند با مشکلی در انجام سفرهای اربعین و سفرهای تابستانی مواجه نخواهیم شد. وی درباره نرخ بلیت اتوبوس اربعین گفت: باید توجه داشت که اتوبوس‌های اربعین یک‌سر خالی نسبت به جابه‌جایی زائران اقدام می‌کنند و روز گذشته در ستاد اربعین وزارت راه‌وشهرسازی موضوع نرخ بلیت اتوبوس مطرح شد و درخواست افزایش قیمت بلیت را داده‌ایم و این پیشنهاد مورد بررسی قرار می‌گیرد.

خضری همچنین با اشاره به جابه‌جایی زائران پاکستانی و افغانستانی از مسیر ایران تاکید کرد: سال گذشته در ایام اربعین اتباع افغانستانی و پاکستانی با ناوگان کشور خودشان از مسیر ایران سفر اربعین را انجام دادند و به‌طور میانگین از هر دو این کشور ۱۰۰ هزار زائر از مسیر

کشورمان تردد داشتند و حدود ۲ هزار ناوگان درگیر بودند و امسال هم با ناوگان ملی کشور خود، پذیرش خواهند شد. وی با اشاره به افزایش ۵ درصدی جابه‌جایی زائران اربعین گفت: سال گذشته حدود ۲ میلیون زائر از طریق ناوگان حمل و نقل عمومی جاده‌ای سفر اربعین را انجام دادند و امسال پیش‌بینی می‌کنیم این عدد تا ۱۵ درصد افزایش پیدا کند.

#### بدعهدی دستگاه‌های اجرایی در تامین اتوبوس

بررسی گزارش‌های رسمی نشان می‌دهد که در اربعین سال گذشته ۵۸ درصد زائران با خودروهای شخصی، ۸ درصد با قطار، ۲۶ درصد با اتوبوس، ۷ درصد با هواپیما و ۰.۳ درصد با استفاده از حمل و نقل دریایی جابه‌جا شدند. در این میان سال گذشته پایانه‌های مرزی مختلف کشور سهم متفاوتی در سفرهای اربعین داشتند. به‌عنوان نمونه، بیش از ۴۶ درصد زوار از پایانه مه‌ران عبور کردند و شلمچه با ۲۶ درصد، خسروی با ۱۳ درصد و چادابا به ۹ درصد در رتبه‌های بعدی قرار گرفتند.

مه‌ران قربانی، رئیس کمیته حمل و نقل و سوخت ستاد مرکزی اربعین و سرپرست معاونت حمل و نقل وزیر راه‌وشهرسازی نیز سه‌شنبه هفته گذشته و در نشست کمیته حمل و نقل و سوخت ستاد مرکزی اربعین ۱۴۰۴ بیان کرد: فراهم‌کردن تامین ناوگان عمومی جاده‌ای جزو دغدغه‌های مهم ماست. در سال‌های گذشته قرار شده بود ۳۰۰۰ دستگاه اتوبوس از ناوگان حمل و نقل عمومی که در طول سال دستگاه‌های مختلف دولتی و شرکت‌های خصوصی نسبت به انعقاد قرارداد با آن مبادرت می‌کردند، مورد استفاده قرار گیرد و در دوره اوج سفرهای بازگشت این ناوگان در اختیار طرح اربعینی باشد، ولی متأسفانه در سه، چهار سال گذشته همکاری‌های لازم انجام نشد.

این مقام مسئول در وزارت راه‌وشهرسازی ادامه داد: امسال با طرح ویژه‌تری نسبت به کنترل عملکرد این ناوگان اقدام خواهیم کرد. قبل از اجرای طرح حتما مشخصات این ۳۰۰۰ دستگاه و شماره پلاک آن‌ها اخذ خواهد شد. در طول دوره اجرای طرح حتما با سیستم‌های نظارتی عملکرد ناوگان ثبت و ضبط خواهد شد و اگر احیاناً همکاری لازم را نداشته باشند به‌صورت مشخص و اعلام عمومی مطرح خواهد شد که هر کدام از دستگاه‌ها چه میزان تعهد داشته‌اند و به چه میزان عمل نکرده‌اند. حتما در این مورد کمیته حمل و نقل و سوخت وزارت راه‌وشهرسازی با جدیت این موضوع را دنبال خواهد کرد.

قربانی گفت: در حال مذاکره با کشور عراق برای تسهیل حمل و نقل به‌ویژه در موضوعات هوایی و دریایی هستیم. وی همچنین خبر داد: از ۲۰ تیرماه پیش‌فروش بلیت‌ها صورت خواهد گرفت و برای رفع خستگی زائران در سفرهای برگشت استقرار ایستگاه‌های ایمنی و رفع خستگی در محورهای منتهی به مرز انجام و خدمات بهینه‌ای به زوار ارائه خواهد شد.

وی با بیان اینکه حمل و نقل ۴میلیونی زائران کار ساده‌ای نیست و نیاز به مدیریت و برنامه‌ریزی حمل و نقلی دارد، افزود: در برخی اوقات جابه‌جایی ۲۵۰ هزار زائر در یک روز داریم و تمام این موارد با چالش‌هایی در دو کشور

«روزنامه سرآمد» بررسی می‌کند

# ناوگان جاده‌ای ایران درگیر ناترازی اتوبوس

## کمبود ۳هزار دستگاه اتوبوس برای اربعین ۱۴۰۴ قطعی است

همراه است. همچنین چالش‌ها و مشکلاتی نیز نظیر ناترازی ناوگان عمومی جاده‌ای، ریلی و هوایی متناسب با تقاضای سفر به‌خصوص در ایام اوج بازگشت، سهم عمده مرز مه‌ران در ورود و خروج زائران در قیاس با سایر پایانه‌های مرزی، فراهم‌نشدن شرایط استفاده از پتانسیل ناوگان اتوبوسرانی کشورهای همسایه، عدم تکمیل تعریض و

بهبازی محورها و ... وجود دارد.

#### نظر کارشناسان چیست؟

عبدالرضا فتاحی، رئیس کانون انجمن‌ها و شرکت‌های مسافربری، درباره وضعیت فعلی ناترازی اتوبوس‌ها در گفت‌وگویی با بازار، گفت: «ما چندین هزار اتوبوس را به علت مشکلات مالی و نرخ‌های پایین از دست داده‌ایم. در حال حاضر ۶ هزار اتوبوس فعال در جاده‌ها داریم که نسبت به نیاز کشور عدد کمی است و باید افزایش یابد. با وجود تحریم‌ها و گرانی و مشکلات ارزی نیز اتوبوس جدید وارد نمی‌شود. الان اتوبوس جدید که از اروپا وارد کشور شود نزدیک ۵ میلیارد تومان قیمت‌گذاری می‌کنند. این عدد یعنی هر کسی سمت سرمایه‌گذاری اتوبوس نخواهد رفت. راننده‌ها تلاش دارند بیشتر به سمت سرویس شرکت‌های خصوصی، معادن و تورهای گردشگری بروند که سود بیشتری دارد. به علت عدم به‌روزرسانی نرخ توسط دولت، راننده‌ها دیگر تمایلی برای حضور در جاده‌ها و حمل و نقل مسافر ندارند.»

این فعال حوزه حمل و نقل در ادامه در رابطه با عمر بالای ناوگان مسافربری بیان کرد: «سرمایه‌گذارها به‌خاطر پایین بودن کرایه، کمبود و گرانی قطعات و چالش‌های فنی از این بازار فرار می‌کنند. اتوبوس‌های ما نیز کهنه شده‌اند و عمر ناوگان به ۱۵ الی ۱۷ سال رسیده است. اتوبوس‌های اسکاتلند، بنز و ولوو بازار ایران را در اختیار دارند. اگر چه تعداد کمی اتوبوس «مان» از خارج وارد کردند، اما چندان توانست بر ناترازی بازار اثر نگذارد. این اتوبوس‌ها به علت کمبود قطعات و عدم‌نمایدگی در کشور، حدوداً زمینگیر شده‌اند. اتوبوس‌هایی هم که در حال حاضر استفاده می‌شوند، قیمت‌شان از ۶ تا ۱۵ میلیارد به‌طور میانگین و نوسانی قیمت‌گذاری می‌شود.»

رئیس کانون انجمن‌ها و شرکت‌های مسافربری درباره عدم‌همخوانی نرخ بلیت با قیمت اتوبوس اظهار داشت: «نرخ بلیت اتوبوس در ایران پایین است و دولت نیز اجازه به‌روزرسانی آن را نمی‌دهد. مثلاً بلیت مسیر اهواز به تهران ۵۵۰ هزار تومان است در حالی‌که اگر نفر برکیلو متر محاسبه شود، باید به یک‌میلیون و ۲۵۰ هزار تومان برسد. این وضعیت باعث شده راننده‌ها دیگر انگیزه‌ای برای تردد در این مسیرها نداشته باشند.»

فتاحی در پایان درباره هزینه‌های جانبی اتوبوس گفت: «هزینه‌های فنی اتوبوس در سال‌های اخیر بسیار زیاد افزایش داشته است. طبق شنیده‌ها لاستیک اتوبوس با کیفیت خوب در هر جفت به ۱۰۰ الی ۱۵۰ میلیون تومان رسیده است. با این هزینه‌ها دیگر برای راننده صرفه اقتصادی ندارد که با بلیت ۳۰۰ یا ۵۰۰ تومانی مسافر جابه‌جا کند. باید این نرخ‌ها اصلاح شوند تا راننده‌ها با انگیزه بیشتری به این کار بپردازند.»

#### بدون شرح

#### قاب‌دوربین



عکس: اصغر بشارتی

#### بدون شرح...



#### فریاد ارزی - اقتصاد سرآمد