

با برقی شدن خطوط راه آهن ظرفیت، سرعت و بهره وری در صنعت ریلی افزایش می یابد

و خودکفایی اندک در این حوزه و همچنین سیاستهای مجلس و دولت محترم مبنی بر صرفه جویی سوخت، لزوم برقی کردن راه آهن بیش از پیش نمایان می گردد. مهندس قربانعلی بیگ در مورد مشکلات و موانع برقی کردن خطوط اظهار داشت: طی ۲۵ سال گذشته و از زمان احداث خط تبریز جلفا عملاً راه آهن برقی متوقف بوده و مشاورین و نیز صنعت داخلی در این زمینه فاقد تجربه هستند.

وی در مورد کربدهایی که توجیه اقتصادی داشته و در اولویت قرار دارند گفت: از آنجا که بیش از ۵۰٪ جابجایی مسافر در مسیر خراسان و ۲۵٪ جابجایی بار در مسیر بافق - بندرعباس انجام می شود بر اساس مطالعات کشوری جهت برآورد هزینه و زمان برقی کردن و آثار اقتصادی و اجتماعی آن، مسیر تهران - مشهد بهترین گزینه مسافری و مسیر بافق - بندرعباس مناسب ترین گزینه باری به نظر می رسد.

در حاشیه همایش برقی کردن خطوط راه آهن مهندس قربانعلی بیگ مسئول برقی کردن خطوط راه آهن درمورد لزوم برقی کردن خطوط در صنعت ریلی و بیش از ۵۰۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری در صنعت ریلی کشور موضوعی بسیار مهم و قابل تامل است در دنیای کنونی برقی کردن خطوط پیش نیاز احداث خطوط ویژه قطار سریع السیر است.

هزینه تعمیر و نگهداری یک لکوموتیو برقی با توان چهار برابر، کمتر از ۵۰٪ یک لکوموتیو دیزلی و عمر آن ۳۰٪ بیشتر است. با برقی شدن خطوط، ظرفیت و سرعت شبکه از یک سو میزان بهره وری در این صنعت از سوی دیگر افزایش می یابد. به دلیل افزایش نرخ سوخت به میزان بیش از دو برابر طی ۴ سال گذشته و خودکفایی ۹۰ درصدی صنعت برق کشور و محدودیتهای موجود ناوگان کشنده دیزلی

مشاوران جوان همیاران وزرای دولت نهم

یکی از عملکردهای مثبت دکتر احمدی نژاد در زمان تصدی شهرداری تهران، استفاده از نسل جوان در قالب گروه مشاوران جوان بود که البته این حرکت در ابتدای ریاست جمهوری ایشان نیز ادامه یافت.

این اقدام در پی توصیه رهبر انقلاب به دست اندرکاران نظام مبنی بر استفاده از خلاقیت نخبگان جوان بود و هریک از وزارتخانه ها، معاونتها و سازمانهای ذیربط در کنار خود از یک مشاور جوان بهره مند شدند بخ گونه ای که این مشاوران با وزرا و معاونان رئیس جمهور در موارد مختلف همفکری می کنند.

نیروهای قدیمی در عملکرد خود ملاحظه ای کاری در پیش می گیرند ولی جوانان از جسارت خاصی برخوردارند باید از توان و تجربه ارزشمند نیروهای قدیمی و ظرفیت نیروهای جوان در مشاوره و مدیریت بخش خصوصی استفاده کرد.

مشاورین جوان از طریق ارتباط با کانون فارغ التحصیلان و تشکیل بانک اطلاعات بهترین گزینه هارا انتخاب و وارد عرصه فعالیت نمایند.

انتخاب و انتصاب مشاورین جوان در زیر مجموعه ها با همفکری و همراهی مدیر هر مجموعه است و ایشان حکم انتصاب خود را از مدیر مجموعه دریافت می کنند و که این خود روشی جهت همکاری و همیاری با سازمان های ذیربط است تا شخص منتخب بتواند به عنوان بازویی قدرتمند برای سازمان ایفای نقش نماید.

این مشاورین بر اساس یک سیستم گسترده به شناسایی جوانان با ذوق و متعهد پرداخته و ایده ها و طرحهای آنها را سازماندهی کنند. تاکنون برای تعدادی از زیر مجموعه های وزارت راه و ترابری با همفکری بالاترین مقام هر سازمان، مشاوره جوان برگزیده شده که الباقی نیز در حال انتخاب و رایزنی است.

خبرنگار جاده ابریشم گفتگویی مقدماتی با مهندس احمد محسنی یوسفی مشاور جوان وزیر راه و ترابری ترتیب داده که ما حاصل آن همراه با نقطه نظرات تکمیلی ایشان در شماره بعدی به چاپ خواهد رسید.

فرم اشتراک نشریه جاده ابریشم

خواننده گرامی:

چنانچه مایلید نشریه جاده ابریشم را به طور مرتب در منزل و یا محل کار خود دریافت کنید، فقط کافی است وجه اشتراک را به حساب بانکی مجله واریز کرده و فیش آن را به همراه فرم تکمیل شده به نشانی دفتر نشریه ارسال نمایید.

شما می توانید اشتراک نشریه جاده ابریشم را به دوستان و آشنایان خود در داخل و خارج از کشور نیز هدیه کنید.

نام و نام خانوادگی نام پدر

شغل میزان تحصیلات

نشانی

کدپستی تلفن مبلغ ریال طی حواله

بانکی شماره مورخ به حساب جاری سپهر

۰۱۰۰۵۳۱۵۳۴۰۰۰ (بانک صادرات) به نام نشریه جاده ابریشم واریز شد.

هزینه اشتراک:

مناطق مختلف ایران: ۱۲۰۰۰ تومان

کشورهای همجوار: ۱۴۰۰۰ تومان - اروپا و آفریقا: ۱۶۰۰۰ تومان

امریکا، استرالیا و شرق آسیا: ۱۸۰۰۰ تومان