



بهینه‌سازی مصرف انرژی در حمل و نقل ریلی شهری (مطالعه موردی: مترو تهران)

امیر مسعود نیکوکار* کارشناسی ارشد مدیریت اجرایی- مدیریت استراتژیک، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شاهروд، شاهرود، ایران

استادیار گروه مدیریت، دانشگاه آزاد اسلامی واحد شاهرود، شاهرود، ایران

تهمیمه ناطق

دکتری سیاست‌گذاری علم و فناوری، دانشکده مدیریت و اقتصاد، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

جلیل غریبی

دریافت: ۱۳۹۵/۰۴/۰۱ پذیرش: ۱۳۹۵/۰۱/۲۵

چکیده: ضرورت و اهمیت انرژی در ساختار و ثبات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی کشور و پایان‌پذیری منابع فسیلی، مبنای توجهات خاص و عمدۀ در چند سال گذشته به موضوع انرژی بوده است. راه‌آهن شهری به عنوان یکی از ارکان اصلی اقتصاد شهری، بر پایه حمل و نقل انسافر با مزایایی مانند: صرفه‌جویی‌های اقتصادی در مصرف سوخت، جلوگیری از آلودگی هوا، نزدیک شدن به استانداردهای محیطی، ایجاد فرهنگ و نظم اجتماعی، اهمیت این بخش را افزایش داده و تداوم و توسعه بخش حمل و نقل ریلی را در کشور به دنبال داشته است. در این پژوهش، به بررسی بهینه‌سازی مصرف انرژی در حمل و نقل ریلی شهری و نیز ارائه راهکار در این زمینه پرداخته شده است. برای این منظور، ۱۶۰ نفر از کارشناسان مترو که با استقرار و اجرایی کردن سیستم مدیریت انرژی در شرکت بهره‌برداری متروی تهران، ارتباط مستقیمی داشتند، جامعه آماری در نظر گرفته شدند که با استفاده از جدول مورگان، ۱۱۳ نفر به عنوان نمونه به روش تصادفی ساده انتخاب شدند. برای گردآوری داده‌ها، از مطالعات کتابخانه‌ای و میدانی، مصاحبه با کارشناسان مرتبط و از پرسشنامه محقق ساخته ۲۲ سؤالی استفاده شد. برای تحلیل داده‌ها، از نرم‌افزار SPSS و تحلیل عاملی اکتشافی و آزمون فریدمن استفاده شده است. به منظور شناسایی وضعیت موجود در زمینه مدیریت انرژی (براساس استاندارد ایزو ۱۴۰۰۰)، اقدامات کلی شرکت بهره‌برداری متروی تهران در شرایط فعلی (از جمله وضعیت دیماندهای قراردادی مصرف برق)، شناسایی گردید. همچنین با استفاده از تحلیل عاملی، ۱۱ عامل در زمینه بهینه‌سازی مصرف انرژی، شناسایی و رتبه‌بندی شدند که بیشترین رتبه مربوط به اطلاع‌رسانی مناسب و کمترین رتبه مربوط به تشویق طرح‌های پیشنهادی است.

واژگان کلیدی: بهینه‌سازی، مصرف، انرژی، حمل و نقل ریلی، شهر تهران

طبقه‌بندی JEL: E21, P36, Q43, N55

۱- مقدمه

تاکنون، مطالعات صورت گرفته در حوزه صنعت حمل و نقل ریلی به عنوان عامل اصلی ارتباط بین عرضه و تقاضای این خدمات یا به بررسی فرایند گسترش روزافرونه مصرف انرژی یا به ضرورت کاهش مصرف انرژی در بخش حمل و نقل پرداخته‌اند؛ از این رو در این تحقیق، به ارائه راهکارهای کاهش مصرف انرژی در صنعت حمل و نقل ریلی درون شهری به عنوان صنعت مادر ریلی در شهر تهران پرداخته شده است. در ارائه راهکارهای احتمالی نیز به نکات زیر، توجه ویژه‌ای شده است: ۱- کاهش مصرف انرژی همیشه مطلوب نبوده و باید به کیفیت ارائه خدمات مورد نظر توجه کرد. ۲- راهکارهای مطرح شده باید از جنبه اجرایی و عملیاتی آزمون شوند و امکان اجرایی کردن آنها بررسی شوند (بختیاری و همکاران، ۱۳۸۸). بنابراین در این تحقیق علاوه بر توجه به موارد بیان شده، از آنجایی که در شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه، در سطح ولتاژ شبکه فوق توزیع با دیسپاچینگ (اتاق کنترل) برق منطقه‌ای در ارتباط بوده و انرژی الکتریکی مورد نیاز خود را توسط پست‌های فشار قوی (۶۳/۲۰ کیلوولت) تأمین می‌کند و هر یک از این پست‌ها با توجه به بارهای اتصالی و طرح‌های توسعه‌ای، مقدار توان و انرژی الکتریکی خود را با عنوان دیماند قراردادی از شرکت برق منطقه‌ای خریداری می‌کنند و شرکت برق منطقه‌ای نیز برای تأمین برق تمامی مصرف کننده‌های خود با توجه به میزان دیماند قراردادی، برنامه‌ریزی و برآورد بار می‌نماید؛ در این راستا، اگر مصرف بیشتر از ۱۰۰ درصد قرارداد باشد، به میزان تجاوز از دیماند قراردادی، هزینه‌ای که به طور معمول چندین برابر نرخ تعرفه قراردادی است را به عنوان جریمه تجاوز از قدرت، لحاظ می‌شود. شرکت بهره‌برداری متروی تهران نیز به دلایل خاصی، برخی از مصرف کننده‌ها و ساختار پست‌های فشار متوسط توزیع و تراکشن و نیز بعضی از شرایط غیرنرمال در شبکه بالادستی یا سیستم توزیع داخلی و غیره، هزینه‌هایی را به عنوان جریمه تجاوز از قدرت

امروزه انرژی، جایگاه ویژه‌ای را بین کشورهای جهان به خود اختصاص داده است. آگاهی از روند مصرف انرژی برای بسیاری از برنامه‌ریزی‌های اقتصادی و سیاسی، حائز اهمیت می‌باشد. با توجه به حساسیت‌های اجتماعی و اقتصادی انرژی و استفاده بی‌رویه از منابع فسیلی، کشورها به دنبال اتخاذ راهکاری به منظور کاهش مصرف انرژی و هزینه‌های تولید و نیز افزایش رفاه عمومی و سیاست‌های بهینه‌سازی مصرف انرژی هستند. حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از بخش‌های مهم سیستم حمل و نقل، نقش عمده‌ای در عرصه اقتصادی، صنعتی و اجتماعی کشور و نیز باروری امکانات و استعدادهای بالقوه جوامع دارد؛ زیرا روش‌های جابه‌جایی مسافر و بار، بین عوامل مختلف رشد و توسعه، پیوند برقرار کرده و موجب تقویت بخش‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور می‌شود. برخی از مزایای حمل و نقل ریلی نسبت به دیگر انواع حمل و نقل عبارتند از: کاهش مصرف انرژی، کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی، تلطیف محیط‌زیست و ایمنی بالا.

مقایسه ایران با کشورهای دنیا از نظر شاخص‌های کلان انرژی، نشان می‌دهد که در حال حاضر شدت مصرف انرژی در کشور، ۱/۷۶ تن معادل نفت خام به ازای هر هزار دلار تولید ناخالص داخلی است؛ در صورتی که متوسط این مقدار در دنیا، ۰/۴۲ و در کشورهای پیشرفته معادل ۰/۱ است. این وضعیت نامناسب در سطوح مصرف نهایی مانند: بخش‌های ساختمان و مسکن، حمل و نقل و صنعت نیز مشاهده می‌شود. قیمت پایین حامل‌های انرژی و عدم استفاده از تکنولوژی روز در کارخانجات تولیدی، ساختمان‌سازی، کشاورزی و حمل و نقل، باعث شده است که مصرف سرانه انرژی نهایی کشور در مقایسه با سایر کشورهای در حال توسعه بسیار بالا باشد (مبینی دهکردی و همکاران، ۱۳۸۸).

منظور بهینه‌سازی مصرف انرژی در سیستم‌های راه‌آهن شهری ارائه شد.

ژیاًو همکارانش (۲۰۱۵) در تحقیقی، ضمن بررسی و شبیه‌سازی سیستم منبع تغذیه راه‌آهن شهری، با در نظر گرفتن توابعی همچون: بهره‌وری اقتصادی و جبران افت ولتاژ، به تبیین استراتژی مدیریت انرژی با ترکیبی از الگوریتم ژنتیک و پلت‌فرم شبیه‌سازی منابع تغذیه سیستم راه‌آهن شهری پرداختند.

ب) پژوهش‌های داخلی

ژاله‌پور و جعفری‌نسب (۱۳۸۹) در مقاله‌ای با عنوان «کاربرد خازن‌های EDLC در ترمزهای دینامیک قطارهای برقی»، بیان داشتند با توجه به گسترش کاربرد ترمز دینامیک در صنعت ریلی، برای استفاده بهینه انرژی و برگرداندن انرژی ترمزی به شبکه تغذیه الکتریکی، لزوم توجه به مقوله سیستم‌های ذخیره‌کننده انرژی در صورت عدم امکان جذب انرژی در شبکه تغذیه، حائز اهمیت می‌باشد. همچنین هزینه بالا و نیز پیچیدگی سیستم برگشت انرژی الکتریکی ترمز دینامیک در شبکه DC نسبت به AC، باعث افزایش اهمیت سیستم ذخیره‌کننده انرژی الکتریکی ترمز دینامیک می‌شود.

زینل‌زاده و همکارانش (۱۳۹۱) در مقاله‌ای با عنوان «خازن‌گذاری بهینه در شبکه‌های توزیع آلوهه به هارمونیک به وسیله الگوریتم کلونی زنبور عسل مصنوعی»، نتیجه گرفتند که تلفات در شبکه‌های توزیع، بیشترین سهم تلفات را در یک سیستم قدرت به خود اختصاص می‌دهند. استفاده از بانک‌های خازنی برای جبران توان راکتیو در محل، باعث کاهش تلفات خواهد شد. در این مقاله نیز جایابی و مقداریابی خازن، با استفاده از روش بهینه‌سازی ابتکاری زنبور عسل انجام شده است.

پوش پارس و رضازاده نوچه‌دهی (۱۳۹۳) در مقاله‌ای با عنوان «بهینه‌سازی انرژی بازیابی ترمزی قطار برای کارایی بیشینه در سیستم‌های راه‌آهن سریع السیر

پرداخت کرده است. از این‌رو، این پژوهش، به ارائه راهکارهای بهینه‌سازی مصرف انرژی در صنعت حمل و نقل ریلی درون‌شهری و بررسی میزان صرفه‌جویی انرژی و صرفه‌جویی ریالی به خصوص اصلاح دیماندهای قراردادی مصرف برق پرداخته و ضمن سنجش و پایش میزان مصارف پست‌های فشار قوی و توزیع برق، اندازه‌گیری دیماند مصارف و میزان تجاوز آن نیز انجام شده است.

۲- پیشینه تحقیق

بعد از بحران نفتی ۱۹۷۰ میلادی، به بهینه‌سازی مصرف انرژی، مدیریت و نگهداری آن در سطح بین‌المللی، توجه زیادی شد و از آن زمان به بعد، فعالیت‌های تحقیقاتی، بیشتر به تشویق کشورها به استفاده بهینه از انرژی معطوف شده است (تخشید و متین، ۱۳۹۰). بسیاری از مطالعاتی که در زمینه انرژی و استفاده بهینه از آن انجام شده، به بررسی شاخص‌های کارایی انرژی، سنجش انرژی و برنامه‌ها و سیاست‌های انرژی پرداخته‌اند که در ادامه، به برخی از آن‌ها اشاره شده است.

الف) پژوهش‌های خارجی

گنزالز گیل^۱ و همکارانش (۲۰۱۵)، به منظور کاهش مصارف انرژی و هزینه‌های عملیاتی در سیستم‌های راه‌آهن شهری، ضمن تجزیه و تحلیل چندسطحی از عملکرد انرژی واقعی سیستم به همراه ارزیابی دقیق استراتژی‌های صرفه‌جویی موفق، به طرح رویکردی جامع در مدیریت انرژی سیستم‌ها پرداختند. در این طرح، فهرست کاملی از شاخص‌های عملکرد کلیدی توسط ذی‌نفعان پیشنهاد گردید که از میان ۲۲ شاخص موجود به دو سطح شامل: ۱۰ شاخص کلیدی عملکرد کل سیستم و زیرسیستم‌های موجود و ۱۲ شاخص عملکرد واحدهای زیرسیستم تقسیم شدند. در نهایت، چارچوبی اصولی همراه با یک روش توصیفی به

^۱ González-Gil

انرژی، تعاملات میان بخش‌های مختلف در نظر گرفته شده و عوامل مؤثر به صورت پارامتریک در آن لحاظ می‌شوند.

گسترش روزافزون جمعیت کلان‌شهرها و موضوعاتی نظیر: ناهنجاری‌های بصری و زیست‌محیطی، ترافیک و آلودگی هوا، باعث شده که مدیریت شهری، راهکارهای کارآمدی مانند توسعه پایدار را برای حل این معضلات اتخاذ کند (کیهانیان و همکاران، ۱۳۹۱).

در کشورهای در حال توسعه به دلیل نارسایی و کمبود سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در امور زیربنایی، نیاز به سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل به موازات توسعه اقتصادی، بیشتر احساس می‌شود. با توجه به قانون توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت که در تاریخ ۸۶/۹/۱۸ توسط مجلس شورای اسلامی تصویب شد باید حمل و نقل عمومی توسعه یابد، به خصوص این که ماده یک این قانون، دولت را مکلف کرده است در راستای توسعه حمل و نقل درون‌شهری و برون‌شهری با تأکید بر اصلاح و توسعه شبکه ریلی، گام بردارد؛ زیرا صنعت حمل و نقل ریلی، بیشترین کارایی را در برابر انرژی مصرفی دارا می‌باشد و کمترین آسیب را به محیط‌زیست وارد می‌کند. به عبارت دیگر صنعت راه‌آهن، سازگارترین روش جابه‌جایی در ارتباط با محیط‌زیست است؛ به گونه‌ای که به صنعت جابه‌جایی سبز معروف شده است. راه‌آهن شهری به عنوان یکی از شیوه‌های حمل و نقل ابوبه مسافر با مزایایی مانند: صرف‌جویی‌های اقتصادی در مصرف سوخت، جلوگیری از آلودگی هوا، نزدیک شدن به استانداردهای محیطی (با توجه به افزایش قیمت سوخت در آینده و تأکید بر حفظ محیط‌زیست)، امکان انجام سفرهای درون شهری دقیق و ایمن با بالاترین فناوری ممکن و ایجاد فرهنگ و نظم اجتماعی، اهمیت این بخش را افزایش داده (آمارنامه شهر تهران، ۱۳۹۰) و همچنین تداوم و توسعه بخش حمل و نقل ریلی را در کشور به دنبال داشته است. حمل و نقل ابوبه که در شهرهای مختلف با عنوان راه‌آهن

برقی»، یک جدول زمانی بهینه‌شده‌ای از حرکت قطارها را پیشنهاد دادند تا انرژی بازیابی ترمزی قطارها را به طور کامل مورد استفاده قرار دهد. همچنین یک سیستم متروی ساده، شبیه‌سازی شد و الگوریتم ژنتیک به عنوان روش بهینه‌سازی مورد استفاده قرار گرفت. سرانجام نتایجی از موارد بهینه شده با موارد معمولی مقایسه شدند تا تأثیر روش پیشنهاد شده، نشان داده شود.

علیزاده و همکارانش (۱۳۹۳) نیز در مقاله‌ای بیان کردند که قطارهای برقی، بیشترین مصرف انرژی را در حالت شتاب گیری از شبکه دریافت می‌کنند. زمانی که چند قطار هم‌زمان با هم شروع به شتاب گرفتن می‌کنند، توان دریافتی از پست‌ها به حداقل خود می‌رسد.

جوادی و همکارانش (۱۳۹۳) در مقاله‌ای ضمن بررسی سیستم‌های سنتی مدیریت انرژی شبکه مترو برای استفاده از جریان برق تولیداتی توسط موتور تراکشن، لزوم ارائه مدل نوینی به منظور استفاده از انرژی موتور تراکشن‌ها را بررسی کردند.

بناء درخسان و طلوعی اشلقی (۱۳۹۴) در تحقیقی با انجام مدل‌سازی با استفاده از روش‌های نوین داده کاوی، عناصر اصلی مؤثر بر بهینه‌سازی مصرف انرژی در ساختمان‌های منطقه ۷ شهرداری تهران را شناسایی کردند. با توجه به نتایج به دست آمده، راهکارهای بهینه‌سازی مصرف انرژی در ساختمان‌های شهرداری منطقه ۷، به سه دسته راهکارهای کم‌هزینه، هزینه متوسط و پرهزینه، تقسیم شدند.

۳- مبانی نظری

انرژی، زیرمجموعه‌ای از نظام اقتصادی و اجتماعی است که تأثیر عمده‌ای بر فرایند توسعه اقتصادی دارد. اقتصاد انرژی به دلیل ایجاد اشتغال و افزایش درآمدهای ناشی از مبادلات تجاری انرژی، نقش عمده‌ای در بخش‌های تولیدی و خدماتی و ایجاد تعاملات گسترده اقتصادی، سیاسی و ... دارا می‌باشد. در سیستم‌های

۵ پایانه پارکینگ توقف قطار و بیش از ۴ ساختمان اداری مستقر در نقاط مختلف شهر تهران، به مردم خدمت‌رسانی می‌کند. مترو تهران، از تجهیزات متحرک (قطار) و تجهیزات ثابت شامل: شبکه تغذیه قدرت الکتریکی، شبکه مخابرات و علامت‌دهی، مرکز کنترل و فرمان تعمیرگاه‌ها، تهویه، آسانسور و پله‌برقی، تشکیل شده است. شبکه برق مترو تهران نیز توسط شرکت برق منطقه‌ای با استفاده از خطوط انتقال زمینی یا هوایی از طریق پست‌های فشار قوی ۲۳۰ کیلوولتی، به پست‌های فشار قوی و فوق توزیع مترو در سطح ولتاژی ۲۳۰ و ۶۳ کیلوولت انتقال داده می‌شود. در این سطوح، ولتاژی از پست‌های فشار قوی و فوق توزیع مترو، خطوط کابلی ۲۰ کیلوولت از سمت خروجی پست‌های تخصصی و بالادستی مترو می‌باشد که تغذیه کننده پست‌های تراکشن و توزیع و به منظور تأمین قدرت مورد نیاز قطارها در سطح ولتاژ مورد نظر، پست‌های مربوطه برای تأمین برق مورد نیاز، تأسیسات الکتریکی و مکانیکی ایستگاه‌ها و مسیر خطوط تغذیه قطار برقی شامل: انواع ریل سوم یا شبکه بالاسری تشکیل شده است. در راستای تحقق الزامات بیان شده باید امور انرژی به نحوی کارآمد و با اثربخشی و بازدهی بالا اداره شوند. برنامه‌ریزی، مهم‌ترین عنصر کلیدی در مدیریت انرژی است. برنامه‌ریزی، مرحله‌ای مهم‌تر از تصمیم‌گیری است که ایده و فکر صرفه‌جویی در انرژی را با توجه به محدودیت‌های سازمان، به پروژه‌های اجرایی تبدیل می‌کند و موجب می‌شود تمامی اقدامات مربوط به صرفه‌جویی انرژی با توجه به سایر فعالیت‌های سازمان، به صورت مجموعه‌ای منسجم و مرتبط بهم دیده شوند. الزامات اجرایی کردن مدیریت انرژی عبارتند از: قانونی، تکنولوژیکی، زیست‌محیطی و اقتصادی (کیهانیان و همکاران، ۱۳۹۱).

بزرگ‌ترین بخش تلفات انرژی در تراکشن مربوط به ترمز قطار است. همچنین در ایستگاه‌ها، جت‌فن‌های تهویه هوا، پله‌برقی‌ها، آسانسورها و ...، از مصارف عمده

زیرزمینی یا مترو شناخته می‌شود، یک سیستم حمل و نقل ریلی است که در مسیر انحصاری با استفاده از نیروی برق دریافتی از ریل سوم یا کابل بالاسری و با ایستگاه‌های دارای سکوهای بلند، استفاده می‌شود. قطارهای مترو برخلاف قطارهای معمولی هیچ نوع لوکوموتیو جداگانه‌ای ندارند و قطارها شامل واگن‌های یکسانی هستند که توسط موتور الکتریکی به حرکت در می‌آیند. این سیستم به واسطه ویژگی‌هایی مانند: فاصله نسبتاً بلند میان ایستگاه‌ها، زمان توقف کوتاه و مسیرهایی که سایر اشکال حمل و نقل بر آن تأثیر نمی‌گذارد، با حداکثر و میانگین سرعت ۹۰ و ۲۷-۴۰ کیلومتر بر ساعت، امکان جایه‌جایی تا ۸۰۰۰۰ نفر در ساعت در مسیر را دارا می‌باشد. این سیستم، پژوهشی‌ترین روش حمل و نقل عمومی است؛ اما دارای حداکثر ظرفیت حمل مسافر می‌باشد.

ممیزی انرژی، مبنای رویکرد مدون بهمنظور تصمیم‌گیری در حوزه مدیریت انرژی است و سعی دارد بین کل انرژی ورودی و مصرف آن، موازنی برقرار سازد و کلیه جریانات انرژی را در امکانات یک مجموعه، شناسایی و مصرف انرژی را طبق توابع گستته، محاسبه کند. با یک بازرسی بصری، به طور گستره‌های می‌توان فرصت‌های صرفه‌جویی انرژی را در بخش‌های مختلفی مشخص کرد و نیازهای لازم برای تحلیلی جزء به جزء و دقیق‌تر را برآورد نمود. ممیزی اولیه انرژی، روشی نسبتاً سریعی برای تعیین مصرف انرژی سازمان، برآورد پتانسیل صرفه‌جویی، شناسایی حوزه‌های راحت‌تر برای صرفه‌جویی انرژی، شناسایی راهکارهای صرفه‌جویی یا بهبود سریع (به ویژه کم یا بدون هزینه) می‌باشد. با توجه به برقی بودن بیشتر تجهیزات موجود در بهره‌برداری از ایستگاه‌ها، خطوط و پایانه‌ها، مدیریت انرژی مصرفی در مترو که دارای حجم بالایی است، از اهمیت فراوانی برخوردار است. در حال حاضر، مترو تهران با حدود ۱۶۲ کیلومتر خط در حال بهره‌برداری، ۱۰۰ ایستگاه فعال، ۹۴ رام قطار در سطح تهران و حومه،

انجام شده است؛ لذا، یکسری شاخص‌ها در قالب ایزو ۱۵۰۰۰ و متغیرهای مطرح در ماتریس مدیریت انرژی استخراج گردیدند. در این راستا برای ارائه راهکارهای بهبود وضع موجود براساس استاندارد ایزو ۵۰۰۰۱، از مطالعات کتابخانه‌ای، بررسی اسناد فنی، گزارشات بخش مدیریت انرژی و مدیریت اینمنی و مهندسی کیفیت، استفاده شده است. سپس با کارشناسان سابقه‌دار این صنعت، مصاحبه انفرادی صورت گرفت و در نهایت، از طریق مصاحبه گروهی با آنها، جمع‌بندی نهایی حاصل از مطالعات کتابخانه‌ای و مصاحبه انفرادی صورت گرفته که منجر به شناسایی عوامل گردید. حدود ۱۶۰ نفر از کارشناسان متروکه ارتباط مستقیمی با استقرار و اجرایی کردن سیستم مدیریت انرژی در شرکت بهره‌برداری متروی تهران داشتند، به عنوان جامعه آماری در نظر گرفته شدند که طبق جدول مورگان، ۱۱۳ نفر به عنوان نمونه آماری به روش تصادفی ساده، انتخاب شدند. پرسشنامه‌ها، با هدف بررسی وضعیت و شناخت راهکارهای پیاده‌سازی و استقرار سیستم مدیریت انرژی در شرکت بهره‌برداری متروی تهران و حومه، بین آنها توزیع شدند. بر اساس مطالعات کتابخانه‌ای و مصاحبه‌های صورت گرفته، پرسشنامه محقق‌ساخته ۲۲ سؤالی با ۶ بعد سرمایه‌گذاری، بازاریابی، سیستم‌های اطلاعاتی، انگیزه، سازماندهی و سیاست انرژی و ۲۲ شاخص، تدوین شد. در این پژوهش پایایی ارزار اندازه‌گیری، با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ تعیین شده است. پس از تحلیل پایایی داده‌ها، ضریب آلفای کرونباخ برای ۲۲ شاخص شناسایی شده، ۰/۹۱۳ محاسبه شد که از نظر پایایی پرسشنامه، بسیار مناسب می‌باشد.

یکی از راههای تعیین وضعیت موجود هر سازمان از نظر انرژی، تعیین جایگاه سازمان در ماتریس مدیریت انرژی است. سطرهای این ماتریس (از سطح ۰ تا ۴)، نشان‌دهنده پیچیدگی و تکامل سازمان در قبال مدیریت

قلمداد می‌شوند. با استناد به قبوض صادره از سوی سازمان برق منطقه استان تهران، شرکت بهره‌برداری مترو در خصوص میزان انرژی کل مصرفی در این حوزه که به تفکیک ماهیانه از تیر ماه ۱۳۹۳ تا تیر ماه ۱۳۹۴ برای یک دوره یک سال نشان می‌دهد که براساس شرایط آب و هوایی فصول مختلف سال، میزان مصرف انرژی متغیر می‌باشد. در تابستان به علت فعال بودن سیستم سرمایشی ایستگاه‌ها، میزان مصرف در مترو به اوج خود می‌رسد؛ اما در فصل پاییز با خنکی هوا، جتفن خاموش شده و تقریباً در این ماه، مصرف در پاییز تر سطح قرار می‌گیرد تا این‌که به تدریج در زمستان به علت استفاده از وسایل گرمایشی، میزان مصرف به مرور افزایش می‌یابد. نکته مهم، کاهش میزان مصرف در فصول گرم سال در مقایسه با سال گذشته می‌باشد که نشان‌دهنده توجه شرکت به بهینه‌سازی مصرف انرژی می‌باشد؛ به طوری که با ادامه سیاست‌های کنونی، میزان مصرف علی‌رغم توسعه خطوط و ایستگاه‌ها، کاهش خواهد یافت. بنابراین با لحاظ کردن تمام جواب، هرچه میزان مصرف به خط مبتنا نزدیک شود، نتایج آن به طور محسوسی در هزینه‌های برق شرکت قبل ملاحظه خواهد بود. با لحاظ کردن مبنای مصرف انرژی، میانگین مصرف ماهانه انرژی، ۳۱۵۴۱۳۸۴ کیلووات ساعت می‌باشد که در صورت بهینه‌سازی مصرف در فصول پرصرف و نزدیک شدن به خط میانگین می‌تواند منافع اقتصادی زیادی را عاید سازمان کند (گزارش سالانه عملکرد متروی تهران، ۱۳۹۳).

۴- روش تحقیق

این پژوهش از نظر هدف، کاربردی و از لحاظ روش پژوهش، توصیفی- پیمایشی است. پژوهش حاضر با بررسی کلی از وضعیت مدیریت انرژی در مجموعه مترو و مصاحبه با خبرگان این صنعت در خصوص پتانسیل‌های صرفه‌جویی در مصرف انرژی و همچنین تغییر دیماندهای قراردادی و استقرار سیستم مدیریت انرژی

قیطریه، عباس آباد، قورخانه (امام خمینی) و تهران پارس تأمین می‌کند. هریک از این پست‌ها، با توجه به بارهای اتصالی و طرح‌های توسعه‌ای، مقدار توان و انرژی الکتریکی خود را با عنوان دیماند قرارداد (حداکثر مقدار مصرفی انرژی برق که براساس قرارداد باید در هر دوره مصرف کند)، از شرکت برق منطقه‌ای خریداری می‌کنند. از سوی دیگر، شرکت برق منطقه‌ای نیز برای تأمین برق تمامی مصرف‌کننده‌های خود با توجه به میزان دیماند قراردادی، برنامه‌ریزی و برآورد بار می‌کند. شرکت برق، ۹۰ درصد دیماند قراردادی را به عنوان خط مبنا در نظر می‌گیرد و میزان محاسبات مصرف هر مصرف‌کننده را به شرح زیر لحاظ می‌کند:

- در صورتی که میزان مصرف کمتر از ۹۰ درصد دیماند قراردادی باشد، این مقدار را به عنوان میزان مصرف لحاظ می‌کند.

- در صورتی که میزان مصرف بین ۹۰ تا ۱۰۰ درصد دیماند قراردادی باشد، میزان مصرف واقعی مصرف‌کننده را لحاظ می‌کند.

- در صورتی که میزان مصرف بیشتر از ۱۰۰ درصد باشد، به میزان تجاوز از دیماند قراردادی، هزینه‌ای که به طور معمول چندین برابر نرخ تعریفه قراردادی است را به عنوان جریمه تجاوز از قدرت لحاظ می‌کند.

شرکت بهره‌برداری متروی تهران نیز به دلایلی از قبیل این که برخی از مصرف‌کننده‌ها و ساختار پست‌های فشار متوسط توزیع و تراکشن، بعضًا با وجود آمدن شرایط غیرنرم‌مال در شبکه بالادستی یا سیستم توزیع داخلی و غیره، هزینه‌هایی را به عنوان جریمه تجاوز از قدرت، پرداخت می‌کند؛ لذا در ادامه، به بررسی هزینه‌های پست‌های فشار قوی در بازه زمانی دوره اول تا دوره هفتم (از سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳) به عنوان پایلوت پرداخته شده است. در جداول ۱ تا ۴، به تفکیک سال و دوره، میزان دیماند قراردادی، میزان پیک قدرت مصرفی و جریمه تجاوز از دیماند (ریال) و در ستون آخر نیز مجموع جریمه سال، آورده شده است.

مؤثر انرژی و ستون‌های آن، در ارتباط با موضوعات کلیدی مدیریت می‌باشد.

به منظور تعیین عوامل اصلی تأثیرگذار با تحلیل عاملی اکتشافی، شاخص‌هایی که دارای بیشترین بار عامل بودند، شناسایی شدند. برای رتبه‌بندی شاخص‌های مرتبط با ابعاد تحقیق، از آزمون فریدمن استفاده شده است که بدین شرح می‌باشد: خروجی SPSS شامل دو جدول می‌باشد؛ در جدول اول، مشخصات آماری و آماره^۲ و در جدول دوم، میانگین رتبه‌های هر متغیر، ارائه گردیده است. هر چقدر میانگین رتبه‌ها بزرگتر باشد، اهمیت آن متغیر بیشتر است. با توجه به خروجی SPSS، مقدار عدد معناداری (sig) از سطح معناداری استاندارد ($\alpha = .05$) کمتر است. بنابراین می‌توان گفت بین وضعیت موجود ۱۰ شاخص مربوط به مدیریت انرژی، تفاوت معنی‌داری وجود دارد. همچنین تحلیل‌های آماری از قبوض برق مصرفی شامل: توان اکتیو و راکتیو، انرژی، دیماند و هزینه‌های برق مصرفی، مورد بررسی قرار گرفت. در نهایت، با تلفیقی از شاخص‌های تعیین شده و تحلیل مصارف انرژی، راهکارهای کاربردی در خصوص مدیریت مصرف منابع انرژی در شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو) تبیین گردید.

۵- یافته‌های تحقیق

شبکه حمل و نقل ریلی درون‌شهری (مترو)، از بزرگترین شبکه‌های حمل و نقل و مصرف‌کننده انرژی الکتریکی در سطح کلان‌شهر تهران است و مدیریت مصرف انرژی این شبکه عظیم، تأثیر چشم‌گیری بر رشد اقتصاد شهری مبنی بر اقتصاد مقاومتی دارد. عمولاً شبکه برق قدرت شرکت بهره‌برداری متروی تهران در سطح ولتاژ شبکه فوق توزیع، با دیسپاچینگ (اتاق کنترل) برق منطقه‌ای در ارتباط بوده و انرژی الکتریکی مورد نیاز خود را توسط پست‌های فشار قوی (۶۳/۲۰ کیلوولت) نظیر: امیرکبیر، بنیادرنگ، آزادی، جنوب،

جدول ۱- هزینه تجاوز از دیماند قراردادی (جریمه ریالی سال ۱۳۹۰)

مجموع جریمه سالانه (ریال)	هزینه تجاوز از دیماند قراردادی (جریمه ریالی)													میزان پیک قدرت صرفی سالانه در یک دوره (KW)	دیماند قراردادی (KW)	پست فشار قوی	
	دوره																
۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱						
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۳۶۰۷	۴۰۰۰	امیرکبیر			
۲۱۴۹۵۱۱۲۲	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۶۱۹۳	۱۴۰۰۰	بنیادرنگ			
۱۵۶۳۷۳۴۱۶۱	۶۴۳۵۰۳۸۶	۵۸۸۵۸۵۵۰۱	۵۹۵۷۶۱۵۸	۷۱۰۲۷۸۵۲	۱۳۷۴۴۲۸۰۴	۲۳۵۴۶۷۴۲۷	۱۹۴۶۵۲۷۱۱	۲۲۸۰۳۱۱۳۰	۱۸۸۲۳۶۱۷۷	۱۹۶۰۱۱۰۰۹	۷۳۲۹۵۶۵۴	۵۷۰۵۷۳۵۲	۱۲۳۴۲	۹۰۰۰	آزادی		
۳۸۹۰۳۲۶۱۳۷	۲۰۸۸۴۱۹۱۱	۲۲۹۶۸۲۷۷۶	۱۷۶۸۷۳۵۲۱	۲۳۳۹۰۴۸۱۲	۲۹۵۱۱۰۷۴	۴۱۷۹۰۲۲۷۸	۳۷۷۹۷۲۷۳۸۱	۴۲۹۵۰۱۲۷۲	۲۸۰۱۷۴۳۹۵	۶۰۹۰۸۲۲۲۹	۵۲۶۱۰۱۳۰۹	۹۶۰۴۰۱۶۹	۱۸۰۸۹	۹۰۰۰	عباس‌آباد		
۷۵۶۳۴۰۵	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۷۵۶۳۴۰۵	۰	۵۱۶۴	۵۰۰۰	جنوب		
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۳۳۲۵	۴۰۰۰	قیطریه		
۱۳۲۱۲۸۴۸۵۱	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۴۵۳۷۹۳۲۱	۸۸۰۰۳۰۹۹	۲۳۹۳۲۴۷۸۷	۵۹۴۹۱۶۵۶۷	۳۶۳۶۵۱۰۷۷	۰	۲۲۲۳۵	۱۴۰۰۰	قورخانه (امام خمینی)	
۱۹۹۸۵۲۹۴۶۲	۹۱۲۵۵۲۲۳	۱۱۶۳۰۵۹۹۷	۱۱۳۳۴۴۰۱۸	۱۴۹۵۳۴۹۶۶	۱۲۶۸۳۷۴۲۳	۱۷۲۵۷۶۱۰۱	۲۴۷۴۴۲۴۲۴	۲۶۶۰۲۸۷۲۴	۱۸۸۸۲۲۸۱۰	۲۴۶۳۹۰۹۹۷	۱۳۷۶۴۹۸۶۴	۱۳۲۲۵۰۸۹۷	۱۰۳۷۵	۶۹۰۰	تهران‌بارس		

منبع: (یافته‌های تحقیق)

جدول ۲- هزینه تجاوز از دیماند قراردادی (جریمه ریالی سال ۱۳۹۱)

مجموع جریمه سالانه (ریال)	هزینه تجاوز از دیماند قراردادی (جریمه ریالی)													میزان پیک قدرت صرفی سالانه در یک دوره (KW)	دیماند قراردادی (KW)	پست فشار قوی	
	دوره																
۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱						
۲۸۹۰۳۴۶۸۱	۰	۰	۰	۰	۱۶۸۲۵۹	۹۹۲۰۲۲۳	۱۰۸۵۸۰۱	۱۴۸۵۲۶۱۱	۰	۰	۰	۲۵۲۲۳۳۷۸۷	۰	۹۷۸۰	۴۰۰۰	امیرکبیر	
۸۳۹۲۳۷۸۶	۲۵۹۵۶۳۴	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۳۰۱۲۸۷۸۷	۱۴۷۶۷۰۰۸	۱۳۰۸۲۳۵۷	۰	۰	۰	۱۴۶۲۰	۱۴۰۰۰	بنیادرنگ	
۱۵۷۹۴۳۸۰۵	۲۴۱۳۱۵۰۹	۲۱۷۱۸۰۷۶۲	۱۰۴۸۶۸۰۵۶	۱۶۷۵۶۷۳۰۰	۱۳۹۷۹۱۶۰۱	۱۸۰۳۵۰۵۷۰	۸۳۸۸۶۰۶۱	۱۴۷۴۰۵۶۶۳	۲۰۷۸۶۲۳۹۳	۱۳۲۸۹۸۱۱۸	۴۷۰۷۴۰۶۹	۱۱۹۹۲۷۱۹۹	۱۱۹۷۸	۹۰۰۰	آزادی		
۵۶۴۳۷۳۱۴۷۳	۵۰۰۰۳۸۶۱۰	۶۳۸۹۳۷۲۶۱	۶۴۱۷۰۴۵۳۹	۲۳۷۱۰۹۷۲	۶۳۲۲۳۲۰۲۳	۴۱۸۷۳۷۰۱۴	۴۷۱۶۹۸۸۵۷۹	۲۵۲۳۱۱۷۹۲	۸۱۶۰۹۰۰۱۵	۳۵۲۲۲۷۷۶۸	۳۷۹۳۲۵۷۰۷	۲۰۳۲۰۹۰۹۳	۱۹۵۹۷	۹۰۰۰	عباس‌آباد		
۱۰۱۳۳۳۵۶	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۰۱۳۳۳۵۶	۰	۵۲۳۶	۶۰۰۰	جنوب	
۲۶۹۲۴۷۷۲۳	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۸۴۶۷۴۰۸	۸۴۵۷۳۱۵	۰	۰	۰	۴۴۲۱	۴۰۰۰	قیطریه		
۲۷۴۷۱۳۴۱۷۹	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۲۱۲۲۱	۱۴۰۰۰	قورخانه (امام خمینی)	
۲۲۸۴۵۱۶۲۷۸	۶۵۹۶۹۸۲۲۳	۱۰۳۵۷۵۷۱	۵۶۵۶۷۵۸۴	۹۱۴۶۷۷۵۳	۱۱۹۰۰۴۵۰	۱۷۶۷۹۸۱۹۰	۲۲۵۲۶۱۹۰۳	۳۰۲۶۹۲۰۶۲	۲۴۰۸۲۳۷۹۴	۱۹۲۵۱۹۲۵	۱۸۱۰۹۹۹۸۸	۱۲۷۱۱۶۷۳۵	۱۰۱۶۱	۶۹۰۰	تهران‌بارس		

منبع: (یافته‌های تحقیق)

جدول ۳- هزینه تجاوز از دیماند قراردادی (جریمه ریالی سال ۱۳۹۲)

مجموع جریمه سالانه (ریال)	هزینه تجاوز از دیماند قراردادی (جریمه ریالی)													میزان پیک قدرت صرفی سالانه در (KW)	دیماند قراردادی (KW)	پست فشار قوی
	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱				
۹۳۱۳۲۲۱	۹۳۱۳۲۲۱	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۵۱۵۰	۵۰۰۰	امیرکبیر
۵۲۹۵۲۰۷۴۰	۲۶۱۶۰۸۱۳	۶۹۵۱۰۱۷۴	۵۲۲۲۰۵۲۴	۵۸۸۱۲۵۶۶	۵۰۵۳۳۰۱۴	۶۱۸۶۱۵۷۴	۱۷۸۵۲۰۶۶	۷۴۷۷۴۰۱۵	۶۰۴۳۷۲۵۱	۲۹۵۱۲۱۲۳	۲۷۸۵۵۶۲۰	۰	۱۵۴۵۰	۱۴۰۰۰	بنیاد رنگ	
۲۶۸۷۹۰۴۹۲	۲۲۹۹۸۰۹۱	۲۲۳۲۲۶۱۷	۲۳۱۱۴۶۶۰۳	۱۸۶۱۸۱۹۸	۲۲۵۹۷۷۲۳۲	۶۷۸۶۲۳۲	۶۲۳۵۷۹۸	۱۰۱۵۰۸۴۷	۱۰۱۸۵۲۸۲	۱۱۰۲۱۱۷۰	۰	۵۷۴۸۷۷۲۲	۱۱۵۲۰	۱۱۰۰۰	آزادی	
۵۰۲۲۴۴۰۹۱۶	۵۱۳۷۲۴۷۱۷	۲۳۹۷۲۵۰۲۱	۵۴۰۱۱۹۳۵۲	۶۳۹۷۲۱۲۰۶	۲۳۲۲۱۶۲۱۱	۳۵۰۰۱۹۶۲۸	۲۱۵۸۲۲۷۳۱	۴۴۹۶۰۹۳۲۲	۴۹۱۲۳۰۰۷۹	۵۶۰۶۱۱۷۳۷	۳۲۷۷۱۸۲۲۴	۴۶۲۸۱۱۶۳۸	۱۸۶۲۰	۱۱۰۰۰	عباس آباد	
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۴۸۱۰	۶۰۰۰	جنوب	
۶۵۹۶۸۶۹۷	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۵۲۰۶	۴۰۰۰	قیطریه	
۲۱۱۸۶۴۸۲۸۱	۰	۰	۰	۰	۰	۲۶۵۱۷۲۳۲۲	۵۶۲۵۷۸۳۰۵	۵۳۰۸۹۰۶۷۷	۳۹۱۶۹۱۱۸۰	۷۱۸۴۷۲۲	۳۶۱۱۳۰۰۷۵	۰	۲۲۴۶۰	۱۴۰۰۰	قورخانه (امام خمینی)	
۱۰۶۱۳۴۶۸۵۹	۳۵۹۸۵۷۳۴	۲۹۲۹۱۳۰۷	۰	۰	۰	۰	۴۴۵۹۲۳۹	۰	۰	۲۶۵۲۲۵۶	۱۷۰۷۹۱۷۰	۱۶۶۶۶۹۵۳	۸۹۰۰	۸۰۰۰	تهران پارس	

منبع: (یافته‌های تحقیق)

جدول ۴- هزینه تجاوز از دیماند قراردادی (جریمه ریالی سال ۱۳۹۳)

مجموع جریمه سالانه (ریال)	هزینه تجاوز از دیماند قراردادی (جریمه ریالی)													میزان پیک قدرت صرفی سالانه در یک دوره (KW)	دیماند قراردادی (KW)	پست فشار قوی
	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱				
۲۸۸۴۳۶۶۷۱					۵۱۶۱۰۸۳۶	۲۲۱۲۶۵۷۸	۴۱۶۲۶۵۷۸	۱۸۰۷۸۸۸۵	۹۷۱۰۹۰۱۱	۰	۴۷۸۸۴۷۸۲۳	۶۵۶۰	۶۰۰۰	امیرکبیر		
۴۹۴۵۶۹۹۸۹					۰	۲۶۷۳۶۸۱۰	۲۶۷۳۶۸۱۰	۲۳۲۲۷۲۹۷۵	۲۳۲۱۷۷۱۳	۶۳۰۷۲۱۶۸	۷۱۴۲۳۵۱۳	۱۷۰۷۰	۱۴۰۰۰	بنیادرنگ		
۱۱۹۹۵۳۹۸					۰	۰	۰	۵۴۹۹۷۸۴	۶۴۹۵۶۱۴	۰	۰	۱۱۱۱۰	۱۱۰۰۰	آزادی		
۲۹۸۱۵۰۰۹۴۲					۴۰۳۸۱۰۵۴۹	۲۵۲۷۹۶۲۵۶	۵۷۹۹۹۶۴۹۱	۵۸۱۷۹۴۱۸۱۱	۶۲۶۲۴۴۳۸۳	۲۶۸۲۹۷۸۰۳	۲۶۲۴۱۳۵۹۹	۱۵۸۰۰	۱۱۰۰۰	عباس آباد		
۰					۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۴۶۸۰	۶۰۰۰	جنوب		
۰					۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۳۶۴۰	۴۰۰۰	قیطریه		
۲۲۲۷۷۲۳۵۴۹۳					۹۲۲۳۱۵۶۹	۷۲۲۲۱۷۸۸۳	۱۱۰۱۳۴۱۴۴	۴۶۶۹۲۵۲۰۴	۴۱۱۱۹۷۷۶۱	۱۸۴۰۱۵۲۱۵	۲۲۰۹۱۳۷۱۷	۲۲۶۲۰	۱۴۰۰۰	قورخانه (امام خمینی)		
۰					۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۷۸۷۰	۸۰۰۰	تهران پارس		

منبع: (یافته‌های تحقیق)

۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳) به صورت خلاصه، نمايش داده شده است.

در جدول ۵، مجموع جریمه‌های ریالی سال‌ها و در ستون آخر، جمع جریمه ریالی تجاوز از قدرت به تفکیک پست‌های فشار قوی از دوره اول تا دوره هفتم (سال‌های

جدول ۵- مجموع جریمه تجاوز از قدرت دوره اول تا دوره هفتم (سال ۱۳۹۰-۱۳۹۳)

مجموع جریمه تجاوز از قدرت	هزینه تجاوز از دیماند قراردادی (جریمه ریالی)				پست فشار قوی
	۱۳۹۳	۱۳۹۲	۱۳۹۱	۱۳۹۰	
۵۸۸۸۷۲۵۲۴	۲۹۰۴۵۸۶۴۰	۹۳۱۳۲۲۱	۲۸۹۱۰۰۶۸۱	۰	امیرکبیر
۱۴۱۸۶۷۹۸۲۷	۴۶۸۰۲۲۱۷۹	۵۵۱۷۵۱۷۴۰	۸۳۹۲۴۷۸۶	۳۱۴۹۵۱۱۲۲	بنیادرنگ
۳۳۲۹۶۶۵۷۷۴	۱۱۹۹۵۳۹۸	۱۶۰۹۹۰۳۰۹	۱۵۹۲۹۴۵۹۰۶	۱۵۶۳۷۲۴۱۶۱	آزادی
۱۷۲۲۳۶۶۱۹۷۸۲	۳۲۵۴۵۰۰۹۴۲	۵۴۴۳۶۴۱۲۱۶	۵۶۴۸۱۴۱۴۹۶	۲۸۹۰۳۳۶۱۲۷	عباس‌آباد
۱۷۶۹۶۷۶۱	۰	۰	۱۰۱۳۳۳۵۶	۷۵۶۳۴۰۵	جنوب
۹۲۸۹۳۴۱۹	۰	۶۵۹۶۸۶۹۷	۲۶۹۲۴۷۲۲	۰	قیطریه
۸۶۹۳۰۰۲۸۲۴	۲۲۲۹۷۳۵۴۹۳	۲۳۸۴۶۴۸۳۰۱	۲۷۴۷۳۳۴۱۷۹	۱۳۳۱۲۸۴۸۵۱	قورخانه (امام خمینی)
۴۴۸۰۲۸۰۶۱۸	۰	۱۰۶۱۳۴۸۵۹	۲۳۷۵۶۱۶۲۹۷	۱۹۹۸۵۲۹۴۶۲	تهران‌پارس

منبع: (یافته‌های تحقیق)

سال‌های ۹۱ تا ۹۳، تقریباً دارای شرایط نرمال‌تری نسبت به پنج پست پرجریمه مذکور می‌باشد. همچنین پست‌های قیطریه و جنوب تقریباً در شرایط نرمالی از مصرف (با توجه به دیماند قراردادی و نوع پخش بار) قرار دارند. در جدول ۶، میزان دیماند قرارداد داخلی و پیشنهادی بر حسب کیلووات برای پست‌های آزادی، قورخانه، عباس‌آباد، تهران‌پارس و بنیادرنگ، آورده شده است.

همان طور که مشاهده می‌شود پست عباس‌آباد، بیشترین جریمه پولی ناشی از تجاوز از قدرت در بازه زمانی مورد نظر را به میزان ۱،۷۲۳،۶۶۱،۹۷۹ تومان داشته است. همچنین پست‌های برق قورخانه، تهران‌پارس، آزادی و بنیادرنگ نیز دارای جریمه ریالی قابل توجه‌ای بوده‌اند. پست امیرکبیر نیز با توجه به روند افزایش دیماند قراردادی از ۴۰۰۰ به ۶۰۰۰ کیلووات در

جدول ۶- دیماند قرارداد پیشنهادی

دیماند قراردادی پیشنهادی (KW)	دیماند قراردادی فعلی (KW)	پست فشار قوی
۱۳۰۰۰	۱۱۰۰۰	آزادی
۲۰۰۰۰	۱۴۰۰۰	قورخانه (امام خمینی)
۱۷۰۰۰	۱۱۰۰۰	عباس‌آباد
۹۰۰۰	۸۰۰۰	تهران‌پارس
۱۷۰۰۰	۱۴۰۰۰	بنیادرنگ

منبع: (یافته‌های تحقیق)

۶۷
این مطالعه، محاسبات در دو بازه زمانی سال ۱۳۸۳ تا مهر ماه ۱۳۹۲ و مهر ماه ۱۳۹۲ تا بهار ۱۳۹۳، بررسی شده است.

در ادامه، دیماند قراردادی پیشنهادی در این دو بازه زمانی بررسی شده است؛ برای مثال، بهار ۱۳۹۲ از بازه اول و بهار ۱۳۹۳ از بازه دوم به عنوان زمان نمونه به منظور انجام محاسبات در نظر گرفته شده است که نتایج آن در جدول ۷ آورده شده است.

نحوه محاسبه بهای ریالی میزان افزایش دیماند قراردادی بدین‌گونه است که شرکت برق منطقه‌ای طی بازه زمانی، از دو روش متفاوت برای محاسبه بهای ریالی میزان افزایش دیماند قراردادی استفاده کرده است. به بیان دیگر، از سال ۱۳۸۳ تا مهر ماه ۱۳۹۲ با یک فرمول و از آن تاریخ تاکنون (یعنی تا بهار ۱۳۹۳) با افزایش ضرایب فرمول قبل، میزان بهای ریالی افزایش دیماند قراردادی را به صورت دیگری محاسبه کرده است؛ لذا در

جدول ۷- بهای افزایش میزان دیماند قراردادی پست‌های فشار قوی (ریال)

پست فشار قوی	فعلی (kw)	دیماند قراردادی پیشنهادی (kw)	دیماند قراردادی مطابق با نحوه محاسبه کنونی (جدید) (بهار ۱۳۹۳)	بهای ریالی افزایش میزان دیماند قراردادی مطابق با نحوه محاسبه سبق (بهار ۱۳۹۲)
آزادی	۱۱۰۰	۱۳۰۰	۲۵۹۶۶۰۰۰	۴۰۴۷۴۵۶۰۰۰
فخر خانه (امام خمینی)	۱۴۰۰	۲۰۰۰	۹۶۵۲۹۸۰۰۰	۱۵۴۴۴۷۶۸۰۰۰
عباس آباد	۱۱۰۰	۱۷۰۰	۸۴۱۴۵۸۰۰۰	۱۳۴۶۳۳۲۸۰۰۰
تهران پارس	۸۰۰	۹۰۰	۱۰۲۴۰۳۰۰۰	۱۶۳۸۴۴۸۰۰۰
بنیادرنگ	۱۴۰۰	۱۷۰۰	۴۵۱۶۸۹۰۰۰	۷۲۲۷۰۲۴۰۰۰

منبع: (یافته‌های تحقیق)

منظور صرفه‌جویی و عدم تجاوز از دیماند قراردادی، راهکارهایی نظیر: استقرار فناوری‌های نوین کاهنده مصرف انرژی، اصلاح یا بازنگری در طرحی و مهندسی مسیر حرکت قطارها و استفاده بهینه از شیب مسیر، استفاده از شیوه‌های بازگشت انرژی مازاد به داخل شیکه و همچنین استفاده از تجهیزات با سطح مصرف انرژی پایین در توسعه خطوط آتی توصیه می‌شود. در جدول ۸، مقادیر مربوط به قبوض برق مصرفی پست بنیادرنگ که انرژی الکتریکی موردنیاز مصارف تراکشن خط ۵ متروی تهران را تأمین می‌کند، آورده شده است. همچنین در این جدول، میزان توان اکتیو و راکتیو مصرفی، آورده شده است.

بهای ریالی افزایش دیماند قراردادی برای پنج پست فشار قوی که دارای جریمه تجاوز از قدرت قابل توجهی بوده‌اند، نشان داده شده است. با مقایسه سه‌تون ۴ و ۵ جدول ۷ می‌توان میزان تفاوت ریالی بهای افزایش دیماند قراردادی را در دو نحوه محاسبه تا ۱۳۹۲/۷/۱۵ (نحوه محاسبه سبق) و محاسبه از ۱۳۹۲/۷/۱۵ تاکنون (نحوه محاسبه جدید) مشاهده کرد. برای مثال با توجه به روند متوالی جریمه ریالی تجاوز از قدرت پست عباس آباد در سال‌های متوالی، اگر در بهار ۱۳۹۲، دیماند قراردادی این پست را از ۱۱۰۰ به ۱۷۰۰ کیلووات افزایش می‌دادیم، به میزان پانصد و چهار میلیون و هشتصد و هفتاد و چهار هزار و هشتصد تومان در بهای ریالی افزایش دیماند، صرفه‌جویی صورت می‌گرفت. به

جدول ۸- نمایش میزان مصرف پست بنیادرنگ در دوره ۹ ماهه اول سال

مصارف پست بنیادرنگ در دوره ۸ ماهه سال ۹۴			
دوره	میزان مصرف توان راکتیو (GWH)	میزان مصرف توان اکتیو (GVARH)	ولت آمپر ساعت (GVAH)
۱	۴/۵۱۹	۳/۹۲۱	۵/۹۸۲۹۹۴۲۵۸۷
۲	۴/۷۲۸	۳/۹۳۸	۶/۱۵۳۱۹۶۵۶۸
۳	۴/۷۹۵	۳/۵۹	۵/۹۹۰۰۰۳۰۸۷
۴	۵/۰۹۷۹	۳/۶۶۴	۶/۲۷۸۰۱۵۶۴۴
۵	۵/۳۶۴	۳/۹۲۷	۶/۶۴۷۸۴۳۶۳۵
۶	۴/۷۵۹	۳/۸۰۳	۶/۰۹۱۸۷۰۸۱۳
۷	۴/۴۵۶	۳/۷۶۵	۵/۸۳۳۶۲۳۱۷
۸	۴/۲۳	۳/۵۴۷	۵/۵۲۰۳۳۵۳۵
۹	۴/۵۵۳	۳/۵۳۴	۵/۷۶۳۵۸۹۵۹۳
SUM	۴/۵۰۱۹	۳۳/۶۸۹	۵۴/۲۳۴۳۰۸۵۶

منبع: (یافته‌های تحقیق)

و دیتا است که باید فرایند عملکرد سیستم‌های مخابراتی در این بخش ارتقا یافته و عملیات اتوماسیون کنترل انرژی بهبود یابد. روش‌های متعددی برای بهبود راندمان شبکه و کاهش تلفات ناشی در سیستم‌های توزیع انرژی الکتریکی وجود دارد. علاوه بر اقدامات اصلاحی ساختار شبکه، اقدامات متعددی نظری: به کارگیری سیستم‌های جبران‌ساز توان راکتیو می‌تواند کیفیت توان را در سیستم‌های بالاسری بهبود بخشد و بهینه‌سازی ولتاژ سیستم با بالانس کردن جریان‌های هر فاز ایجاد شود. همچنین مصرف بیش از حد توان راکتیو، موجب افت ولتاژ و نوسانات ولتاژ در شبکه بالاسری می‌گردد و از آنجایی که افت زیاد ولتاژ بالاسری، باعث تریپ مدارات تراکشن قطارها می‌گردد؛ بنابراین انجام هرگونه اقدام جبران‌سازی، نقش ویژه‌ای را در جلوگیری از فروپاشی ولتاژ بالاسری و اختلال در عملکرد سیستم‌های تراکشن‌گیری قطارها ایفا می‌کند. برای بهبود پایداری استاتیکی در راستای حفظ تعادل شبکه در شرایط بهره‌برداری عادی سیستم یا در موقع بروز اغتشاشات ناشی از تغییرات سیگنال کوچک، موارد زیر می‌تواند مفید باشند: افزایش سطح ولتاژ شبکه بالاسری در مقدار نامی با استفاده از امکانات متعدد کلیدزنی یا ترانس تپ‌چنجردار، اضافه کردن خطوط جدید به سیستم

براساس داده‌های جدول ۸، حدود ۳۷ درصد میزان مصرف انرژی در خط ۵ متروی تهران، از نوع توان راکتیو بوده که به صورت حرارتی یا شار نشتی در راکتانس القایی شبکه بالاسری و بار تراکشن، ذخیره و مصرف می‌گردد. با توجه به این که وجود توان راکتیو در شبکه برای راهاندازی اولیه بار و نیز حسب ماهیت بار الکتریکی تراکشن لازم و ضروری است؛ ولی میزان مصرف زیاد آن غیرقابل چشم‌پوشی بوده و بخش قابل توجهی از ظرفیت سیستم‌های برق‌رسانی را اشغال می‌کند که ممکن است در درازمدت طول عمر تجهیزات را کاهش داده و هزینه استهلاک و فعالیت‌های تعمیر و نگهداری از تجهیزات را زیاد نماید. لازم به ذکر است که عرضه توان راکتیو بالا از طریق سیستم بالاسری، باعث افزایش جریان در شبکه و افت دامنه ولتاژ می‌گردد که این امر نیز موجبات افزایش تلفات در سیستم‌های تراکشن را فراهم می‌کند. از طرفی، بهینه‌سازی اتوماسیون سیستم‌های توزیع انرژی خط ۵ (اسکادا) در راستای کنترل از راه دور، میزان بار مصرفی، قرائت میزان مصرف، مدیریت میزان دیماند شبکه و امکان بهینه‌سازی فرایندهای کلیدزنی در شبکه تغذیه بالاسری را فراهم می‌کند. حصول اطمینان از عملیات انجام شده در سیستم‌های توزیع انرژی خط ۵، متکی بر سیستم‌های تبادل اطلاعاتی کانال‌های مخابراتی

مؤلفه‌های اصلی تأثیرگذار بر هر یک از متغیرها، از روشن تحلیل عاملی استفاده شده است. گام اول تحلیل عاملی، شامل ارزیابی تناسب داده‌ها برای تحلیل عامل، گام دوم، استخراج عامل و گام سوم، آیتم‌های تأثیرگذار بر مؤلفه‌ها می‌باشد. دو مسئله اصلی در تحلیل عاملی داده‌ها مورد توجه قرار می‌گیرد. مسئله اول، نمونه آماری است که هرچه اندازه نمونه بیشتر باشد، نتایج به دست آمده قابلیت تعیین بیشتری خواهد داشت. مسئله دوم، به نیرومندی همبستگی‌های متقابل بین شاخص‌ها بستگی دارد. برای کمک به ارزیابی عامل پذیری داده‌ها، از آزمون بارتلت و شاخص نمونه‌گیری بارز کایزر-میر-اولکین (KMO) استفاده شده است (جدول ۱۲).

انتقال ۲۳۰ کیلوولت یا افزودن پست فوق توزیع جدید در بخش‌های توسعه انتهای خط، کاهش راکتانس سری خط با باندل نمودن خطوط و اصلاح کنتری سیستم و توزیع فیدرهای ۲۵ و +۲۵- کیلوولت و استفاده از سیستم‌های جبران‌ساز.

با توجه به مطالب بیان شده، در این تحقیق در مجموع ۶ شاخص اصلی و ۲۲ زیرشاخص با نظر خبرگان صنعت انتخاب شد (جدول ۹). با استناد به خروجی نرم‌افزار، بیشترین فراوانی پاسخ‌دهندگان از نظر سنی در رده ۲۶ تا ۳۵ سال با فراوانی ۸۰، سابقه کاری زیر پنج سال با فراوانی ۶۵، سطح سازمانی، رده کارمند با فراوانی ۶۹ و سطح تحصیلات، رده لیسانس با فراوانی ۵۵ را به خود اختصاص داده‌اند (جدول ۱۰). برای شناسایی

جدول ۹- عوامل (ماتریس) مدیریت انرژی

مدیریت انرژی					
انحراف معیار	میانگین	تعداد	شاخص	ابعاد	
۰/۸۹	۲/۵	۱۱۲	سرمایه‌گذاری مدیریت کلان	Q1	سرمایه‌گذاری
۱/۰۲	۲/۷	۱۱۲	سرمایه‌گذاری صرف‌جویی‌های اقتصادی	Q2	
۰/۹۲	۲/۳۸	۱۱۲	استاندارد بودن محیط کار	Q3	
۰/۷۲	۲/۲۳	۱۱۲	سرمایه‌گذاری برای آموزش کارکنان	Q4	
۰/۷۳	۲/۶۳	۱۱۲	فرهنگ‌سازی مناسب	Q5	آگاه‌سازی
۰/۸۳	۲/۸	۱۱۲	اطلاع‌رسانی مناسب	Q6	
۰/۷۷	۲/۶	۱۱۲	آگاه‌سازی مناسب	Q7	
۰/۷۷	۲/۳	۱۱۲	تبادل اطلاعات با قطار شهری‌های دیگر	Q8	
۰/۹۸	۳	۱۱۲	حفظ و نگهداری اسناد تولیدی	Q9	سیستم‌های اطلاعاتی
۰/۹۵	۲/۷۸	۱۱۲	وجود بانک اطلاعات آمار و گزارش‌ها	Q10	
۰/۸۹	۲/۸۳	۱۱۲	گزارش‌های فنی و اندازه‌گیری‌های مصرف	Q11	
۰/۹۸	۲/۷۵	۱۱۲	در دسترس بودن اطلاعات	Q12	
۰/۹	۲/۶	۱۱۲	اعتماد کارکنان	Q13	انگیزش
۰/۹۸	۲/۷	۱۱۲	تعهد مدیران ارشد	Q14	
۰/۹۲	۲/۲	۱۱۲	تشویق پیشنهادها	Q15	
۰/۱	۲/۶	۱۱۲	دسترسی به اطلاعات شغلی	Q16	
۱	۳	۱۱۲	مشخص بودن متولیان برنامه‌ریزی	Q17	ساماندهی
۰/۹۵	۳	۱۱۲	شرح خدمات مشخص متولیان	Q18	
۰/۸۳	۲/۵	۱۱۲	خرید تجهیزات با سطح مصرف انرژی پایین	Q19	
۰/۸۷	۲/۵	۱۱۲	استراتژی مشخص	Q20	سیاست‌گذاری انرژی
۰/۹۳	۲/۶	۱۱۲	اطلاع‌رسانی خط‌مشی به کارکنان	Q21	
۰/۹۹	۲/۶	۱۱۲	مشارکت مدیریت‌ارشد در سیاست‌گذاری	Q22	

منبع: (یافته‌های تحقیق)

جدول ۱۰- وضعیت جمعیت‌شناختی پاسخگویان

ردیف	گزینه	دامنه اعتبار	فراآنی	درصد فراآنی
۱	سن	کارمند	۶۹	۶۱/۱
		کارشناس	۳۶	۳۳/۱
		سطوح مدیریتی	۷	۶/۳
۲	سابقه کار	زیر لیسانس	۸	۷/۱
		لیسانس	۵۵	۲۹/۱
		فوق لیسانس	۳۸	۳۳/۹
		دکتری	۱	۰/۹

منبع: (یافته‌های تحقیق)

جدول ۱۱- میانگین اثر شاخص‌ها بر بهبود عملکرد

متغیر	سرمايه‌گذاري	بازاريابي	سيستم‌های اطلاعاتي	انگيزش	ساماندهي	سياست‌گذاري انرژي
تعداد شاخص	۴	۴	۴	۴	۳	۳
میانگین	۲/۵	۲/۶	۲/۶	۲/۶	۲/۸۳	۲/۵۶

منبع: (یافته‌های تحقیق)

جدول ۱۲- آزمون KMO و بارتلت

۰/۸۰۰	شاخص نمونه‌گیری KMO
۴۶۶/۱۰۴	آزمون بارتلت
۵۵	درجه آزادی
۰/۰۰۰	معناداری

منبع: (یافته‌های تحقیق)

برمبانای خروجی ماتریس همبستگی بین شاخص‌ها
محاسبه گردید (جدول ۱۳).

در این پژوهش براساس خروجی نرم‌افزار تحلیل
عامل آزمون معنادار بارتلت، $Sig=0.00$ و ضریب
 $KMO=0.8$ که برای تحلیل عاملی مناسب است،

جدول ۱۳- ماتریس همبستگی

	Q1	Q2	Q3	Q4	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11	Q12	Q13	Q14	Q15	Q16	Q17	Q18	Q19	Q20	Q21	Q22	
Q1	1.000																						
Q2	0.756	1.000																					
Q3	0.434	0.370	1.000																				
Q4	0.454	0.470	0.540	1.000																			
Q5	0.433	0.333	0.488	0.575	1.000																		
Q6	.373	0.336	0.404	0.500	0.703	1.000																	
Q7	0.389	0.439		0.480	0.390	0.498	1.000																
Q8								0.300															
Q9									0.319	0.437	0.362												
Q10										0.400	0.491	0.427											
Q11											0.792	1.000											
Q12												0.56287	0.588	1.000									
Q13													0.410	0.366	0.482	1.000							
Q14	0.401	0.525		0.399		0.324	0.619							0.417									
Q15															0.344								
Q16																0.259	0.395						
Q17	0.304	0.341		0.355		0.355	.549									0.417	0.414	0.313					
Q18	0.311	0.423		0.377	0.418	0.417	0.377									0.426	0.483	0.454	0.361				
Q19																				0.408			
Q20																					0.368	0.399	0.445
Q21	0.335	0.386	0.420	0.458	0.370	0.314	0.321	0.381	0.305												0.378	.502	0.487
Q22	0.375	0.408		0.393				0.459								0.342	0.302	0.456					

منبع: (یافته‌های تحقیق)

هستند. طبق نتایج به دست آمده از تحلیل عاملی اکتشافی توسط نرم افزار SPSS از ۲۲ سؤال مطرح شده، ۱۱ سؤال به علت اشتراک کمتر از ۰/۵ و بار عاملی اشتباہ بر سایر متغیرهای نامرتب، حذف شد و ۱۱ عامل در دو بعد طبقه‌بندی شدند. همچنین این دو عامل در مجموع، حدود ۵۵/۶ درصد واریانس نمرات را تبیین می‌کنند (جدول ۱۴).

ضرایب بالای ۰/۵، همبستگی زیاد، ضرایب بین ۰/۳ تا ۰/۴۹، همبستگی متوسط و ضرایب ۰/۱ تا ۰/۲۹، همبستگی ضعیف را نشان می‌دهند که در ماتریس فوق، ضرایب بالای ۰/۳ مشخص شده‌اند که شاخص‌هایی که دارای بیشترین ضریب همبستگی هستند، شناسایی می‌گردد؛ به‌طوری که خروجی داده‌ها حاکی از آن هستند که بیشتر متغیرها دارای همبستگی با یکدیگر

جدول ۱۴- تشریح واریانس کلی

	Total	%of Variance	Cumulative%	Total	%of Variance	Cumulative%	Total
1	4.296	39.052	39.052	4.296	39.052	39.052	3.600
2	1.820	16.584	55.600	1.820	16.548	55.600	3.460
3	0.997	9.062	64.662				
4	0.726	6.602	71.264				
5	0.672	6.107	77.371				
6	0.633	5.758	83.129				
7	0.544	4.948	88.076				
8	0.491	4.460	92.536				
9	0.326	2.967	95.03				
10	0.283	2.574	98.177				
11	0.212	1.923	100.000				

منبع: (یافته‌های تحقیق)

فرهنگ‌سازی، اطلاع‌رسانی مناسب در زمینه بهینه‌سازی و تبادل اطلاعات با سایر سازمان‌ها می‌باشد و مؤلفه دوم شامل: اعتماد کارکنان به برنامه‌ها، تعهد مدیریت ارشد، تشویق طرح‌ها، تدوین استراتژی‌های روشن و مشارکت مدیریت ارشد در سیاست‌گذاری‌ها می‌باشد که به عنوان عوامل تأثیرگذار بر بهینه‌سازی مصرف انرژی می‌توانند مطرح باشند (جدول ۱۵ و ۱۶). برای رتبه‌بندی شاخص‌های مرتبط با ابعاد تحقیق، از آزمون فریدمن استفاده گردید که خروجی SPSS شامل دو جدول (جدول ۱۷ و ۱۸) می‌باشد.

بر این اساس می‌توان نتیجه گرفت که داده‌ها برای تحلیل عاملی مناسب هستند. ماتریس چرخش یافته عاملی، نشان‌دهنده همبستگی بالای گویه‌ها (عوامل) با عوامل مرتبط و همبستگی پایین‌شان با سایر عوامل است که این نشان‌دهنده روایی و اگرای مناسب برای مقیاس ارائه شده است. ماتریس، مؤلفه‌ها و آیتم‌های تأثیرگذار را تبیین می‌کند که در این ماتریس، آیتم‌های دارای بار عاملی بیش از ۰/۵، انتخاب و مابقی آیتم‌ها، از مؤلفه‌ها حذف می‌گردد. گزینه‌های مطرح در مؤلفه اول شامل: سرمایه‌گذاری مدیریت در بهینه‌سازی مصرف، استاندارد سازی محیط کار، آموزش بهینه‌سازی مصرف،

جدول ۱۵- شناسایی عوامل با بیشترین بار عاملی

مؤلفه دوم	مؤلفه اول
اعتماد کارکنان به برنامه‌ها	Q13 سرمایه‌گذاری مدیریت در بهینه‌سازی مصرف
تعهد مدیریت ارشد	Q14 استانداردسازی محیط کار
تشریف طرح‌ها	Q15 آموزش بهینه‌سازی مصرف
تدوین استراتژی‌های روشی	Q20 فرهنگ‌سازی بهینه‌سازی مصرف
مشارکت مدیریت ارشد در سیاست‌گذاری‌ها	Q22 اطلاع‌رسانی مناسب در زمینه بهینه‌سازی
	تبدیل اطلاعات با سایر سازمان

منبع: (یافته‌های تحقیق)

جدول ۱۶- ماترس مؤلفه‌ها

ماتریس سازه			
Component			
۲	۱		
۰/۱۹۷	۰/۸۴۷	Q5 فرهنگ‌سازی بهینه‌سازی مصرف	مؤلفه اول
۰/۳۰۵	۰/۸۰۸	Q4 آموزش بهینه‌سازی مصرف	
۰/۲۸۴	۰/۷۷۵	Q6 اطلاع‌رسانی مناسب در زمینه بهینه‌سازی	
۰/۳۰۸	۰/۷۲۷	Q3 استانداردسازی محیط کار	
۰/۴۱۷	۰/۶۷۳	Q1 سرمایه‌گذاری مدیریت در بهینه‌سازی مصرف	
۰/۳۰۹	۰/۳۶۲	Q8 تبدیل اطلاعات با سایر سازمان‌ها	
۰/۸۲۰	۰/۴۳۹	Q14 تعهد مدیریت ارشد	مؤلفه دوم
۰/۷۹۰	۰/۲۹۸	Q13 اعتماد کارکنان به برنامه‌ها	
۰/۷۶۹	۰/۲۱۴	Q15 تشریف طرح‌ها	
۰/۷۲۰	۰/۳۸۵	Q22 مشارکت مدیریت ارشد در سیاست‌گذاری‌ها	
۰/۷۰۵	۰/۲۰۷	Q20 تدوین استراتژی‌های روشی	

منبع: (یافته‌های تحقیق)

در جدول ۱۷، مشخصات آماری و آماره χ^2 ارائه شده است. در جدول دوم (جدول ۱۸)، میانگین رتبه‌های هر متغیر ارائه شده و هر چقدر میانگین رتبه‌ها بزرگ‌تر باشد، اهمیت آن متغیر بیشتر است.

در جدول ۱۷، مشخصات آماری و آماره χ^2 ارائه

شده است. در جدول دوم (جدول ۱۸)، میانگین رتبه‌های

جدول ۱۷- میانگین رتبه‌ها در آزمون فربدمن به منظور بررسی عوامل مرتبط با مدیریت انرژی

میانگین رتبه	شاخص	
۵/۸۹	سرمایه‌گذاری مدیریت در بهینه‌سازی مصرف	Q1
۵/۴۹	استانداردسازی محیط کار	Q3
۵/۶۰	آموزش بهینه‌سازی مصرف	Q4
۶/۲۰	فرهنگ‌سازی بهینه‌سازی مصرف	Q5
۷/۰۷	اطلاع‌رسانی مناسب در زمینه بهینه‌سازی	Q6
۵/۲۹	تبدیل اطلاعات با سایر سازمان‌ها	Q8
۶/۲۳	اعتماد کارکنان به برنامه‌ها	Q13
۶/۵۲	تعهد مدیریت ارشد	Q14
۴/۹۳	تشریف طرح‌ها	Q15
۶/۰۴	تدوین استراتژی‌های روشی	Q20
۶/۵۲	مشارکت مدیریت ارشد در سیاست‌گذاری‌ها	Q22

منبع: (یافته‌های تحقیق)

جدول ۱۸- شاخص‌های آماری به منظور بررسی عوامل مرتبط با مدیریت انرژی

شاخص‌های آماری	مقادیر محاسبه شده
تعداد	۱۱۲
X^2	۵۵/۵۵۸
درجه آزادی	۱۰
(sig)	.۰۰۰

منبع: (یافته‌های تحقیق)

امکان پذیر بوده و ضریب اطمینان برق‌رسانی را بهبود می‌بخشد. متغیرهای مورد بررسی شامل: سرمایه‌گذاری، بازاریابی، سیستم‌های اطلاعاتی، انگیزه، سازماندهی و سیاست انرژی بودند که برای شناسایی مؤلفه‌های اصلی تأثیرگذار بر هر یک از متغیرها، از روش تحلیل عاملی استفاده شد. برای رتبه‌بندی شاخص‌های مرتبط با ابعاد تحقیق، از آزمون فریدمن استفاده شد که شاخص اطلاع‌رسانی مناسب در زمینه بهینه‌سازی مصرف، بیشترین و تشویق طرح‌های پیشنهادی، کمترین رتبه را به خود اختصاص دادند. نتایج مشاهدات میدانی نیز حاکی از آن هستند که شرکت بهره‌برداری با انتشار نشریات تخصصی و ارسال پیام‌های مختلف در زمینه بهینه‌سازی مصرف به کارکنان، اقدامات مناسبی در زمینه اطلاع‌رسانی انجام داده است. در نهایت به منظور شناسایی تأثیر هر یک از شاخص‌ها، تحلیل واریانس براساس آزمون خی دو انجام گرفت که نتیجه معنی‌دار شد و این نشان‌دهنده تأثیر متفاوت هر یک از شاخص‌ها بر آزمون می‌باشد. با توجه به محدودیت‌های موجود در منابع مصرفی از جمله انرژی در کشور، ضروری است که به موضوع بهینه‌سازی مصرف انرژی به صورت امری جدی نگریسته شود و برای بهینه‌سازی مصرف انرژی در شرکت بهره‌برداری و نیز بهبود وضع موجود، راهکارهای ذیل پیشنهاد می‌گردد:

- ۱- توجه به بهره‌وری در استفاده بهینه از مصرف انرژی
- ۲- توجه جدی به موضوع آموزش و فرهنگ‌سازی در اصلاح الگوی مصرف

با توجه به خروجی SPSS، مقدار عدد معناداری (sig) از سطح معناداری استاندارد ($\alpha = .05$) کمتر است؛ بنابراین می‌توان گفت بین وضعیت موجود ۱۰ شاخص مربوط به مدیریت انرژی، تفاوت معنی‌دار وجود دارد.

۶- نتیجه‌گیری و پیشنهاد

در این پژوهش، ابتدا وضعیت موجود سازمان از لحاظ میزان مصرف انرژی مورد بررسی قرار گرفت که میزان جریمه ریالی تجاوز از قدرت پست‌های فشار قوی و نیز میزان بهای ریالی افزایش دیماند قراردادی پست‌های مذکور، بررسی و محاسبه گردید. می‌توان با برآورد دیماند قراردادی بهینه و خریداری آن، علاوه بر رساندن میزان جریمه ریالی پرداختی تجاوز از قدرت به مقدار بهینه، دیماند خریداری شده را به عنوان سرمایه‌ای برای شرکت بهره‌برداری مترو تهران در نظر گرفت. همچنین در صورتی که همزمان با توسعه ناوگان و ایستگاه‌های بهره‌برداری، منابع تغذیه انرژی مصارف (پست‌های فوق توزیع ۶۳/۲۰ کیلوولت حوزه‌ای یا خطی) نیز راهاندازی شوند و بارگیری صورت پذیرد، تقسیم بار و توزیع بار مصرفی بین پست‌های فوق توزیع متعادل و متوازن شده و امکان تجاوز از قدرت در پیک بار شبکه نیز کاهش می‌یابد. همچنین در برخی موارد، دلایل تعدی مصرف و تجاوز بار دیماندی فیدرها تغذیه شبکه برق مترو، بروز خاموشی و بی‌برقی از سمت شبکه‌های بالادستی از سمت برق منطقه‌ای بوده که با اعمال مدیریت توزیع انرژی از سمت دیسپاچینگ برق تهران شد و کاهش خاموشی مصارف عمده و حساس مترو،

صرف انرژی الکتریکی با کاهش توان راکتیو و بهبود پروفیل ولتاژ شبکه توزیع خطوط

۹- نصب و به کارگیری سیستم‌های جبران‌ساز مدرن توان راکتیو متناسب با رفتار دینامیکی بار تراکشن با امکان برگشت سرمایه در میان مدت و مقرن به صرفه

۱۰- به کار گرفتن جبران‌سازهای استاتیک وار برای پشتیبانی از ولتاژ در محل پست‌ها

۱۱- به کارگیری خازن‌های با اتصال موازی در بانک‌های خازنی یا جبران‌ساز توان راکتیو

۱۲- افزایش میزان ولتاژ و ثبیت آن در نقاط انتهایی خط برای کاهش اتلاف انرژی الکتریکی.

۷- منابع

- بختیاری، پیمان؛ استادی جعفری، مهدی؛ کرمودی، محمود؛ حبیبیان، میقات. (۱۳۸۸). جایگاه انرژی‌های تجدیدپذیر در نظریه حمل و نقل پایدار مسافر، مطالعات مدیریت ترافیک، ۱۲(۱)، ۷۷-۹۶.
- بناء درخشان، روزین؛ طلووعی اسلقی؛ عباس. (۱۳۹۴). شناسایی عناصر کلیدی موفقیت در بهینه‌سازی مصرف انرژی در شهرداری منطقه ۷ تهران، نشریه انرژی ایران، ۱۸(۲)، ۴۴-۲۳.
- پوش‌پارس، حبیب؛ رضازاده نوچده‌ی، امیرصادق. (۱۳۹۳). بهینه‌سازی انرژی بازیابی برای کارایی بیشینه در حالت ترمزی قطار در سیستم‌های راه‌آهن سریع السیر بر قی، اولین همایش ملی راه‌آهن سریع السیر در ایران، تخشید، محمدرضا؛ متین، مهدی. (۱۳۹۰). تسلط بر منافع نفتی استراتژیک خلیج فارس و تهاجم نظامی ایالات متحده به عراق، فصلنامه مطالعات جهان، ۱(۱)، ۲۰۵-۲۳۲.
- جوادی، مهرداد؛ کوهی، بهرام؛ جاندost، علی. (۱۳۹۳). پیاده‌سازی طرح ذخیره‌سازی و استفاده بهینه از انرژی‌های حالت رژیم ژئوتوری تراکشن موتور قطارهای سریع السیر درون شهری، اولین همایش ملی راه‌آهن سریع السیر در ایران.
- حیدری، ابراهیم؛ صادقی، حسین. (۱۳۸۴). تخمین کارایی مصرف نهایی انرژی در صنعت ایران در قالب تابع

- ۳- به کارگیری شیوه‌های معماری نوین در بهره‌گیری حداکثری از نور خورشید
- ۴- آموزش شیوه‌های صحیح راهبری به ویژه راهکارهای کاهش مصرف انرژی به راهبران قطار
- ۵- استفاده از شیوه‌های بازگشت انرژی مازاد به داخل شبکه
- ۶- توجه به اتلاف انرژی در مسیر انتقال
- ۷- استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر در فضاهای باز به ویژه در ایستگاه‌های روز میانی و پایانه‌ها. همچنین با توجه به گستردگی فعالیت‌های شرکت بهره‌برداری و هزینه‌های پرداختی ناشی از مصرف انرژی، امکان مطالعات زیادی در این زمینه فراهم شده که از جمله مهم‌ترین آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:
- ۱- بررسی نقش تکنولوژی‌های نوین در مدیریت مصرف انرژی در شرکت بهره‌برداری مترو
- ۲- تبیین راهکارهای اصلاح مسیر حرکت قطار برای کاهش مصرف انرژی
- ۳- شناسایی و معرفی شیوه‌های نوین معماری در بهره‌گیری از نور خورشید
- ۴- نقش فناوری اطلاعات در بهینه‌سازی مصرف انرژی مترو
- ۵- آسیب‌شناسی و عرضه‌یابی مصرف انرژی در شرکت بهره‌برداری از دیدگاه فنی و مدیریتی
- ۶- حفاظت شبکه از منظر حفظ پایداری و استمرار سیستم برق رسانی و جلوگیری از بروز خرابی و قطعی برق به عنوان مهم‌ترین پارامترهای تضمین ایمنی و قابلیت اطمینان شبکه تراکشن سیستم ریلی الکتریکی بین شهری
- ۷- بهسازی و رفع عیوب ناشی از فرسودگی براق‌آلات نگهدارنده و تجهیزات شبکه بالاسری و نیز تعویض سیم کن tact شبکه بالاسری در نقاط سایشی
- ۸- شناسایی و انجام مطالعات لازم و مرتبط با سیستم‌های برق رسانی در راستای راهکارهای بهینه‌سازی

یقینی، مسعود؛ غفرانی، فائزه؛ اسمی‌زاده، ماجده؛ میرباقوری، ابراهیم. (۱۳۹۱). تخصیص لوکوموتیو و زمان‌بندی قطارهای باری در راه‌آهن ایران، *فصلنامه حمل و نقل*، ۹(۱)، ۱۱۶-۹۶.

González-Gil, A., Palacin, R., & Batty, P. (2015). Optimal energy management of urban rail systems: key performance indicators. *Energy Conversion and Management*, 90, 282-291.

Liu, H., Guo, H. C., Yu, Y. J., Wang, Z., & Liu, T. (2010). Study on Optimization of Urban Passenger Traffic Environmental System Based on Trip. *Acta Scientiarum Naturalium Universitatis Pekinensis*; 46(1), 121-128.

Powell, A., Bordoloi, B., & Ryan, S. D. (2007). Data Flow Diagramming Skills Acquisition: Impact of Cooperative versus Individual Learning. *Journal of information systems education*, 18(1), 103.

Topalovic, P., Carter, J., Topalovic, M., & Krantzberg, G. (2012). Light rail transit in Hamilton: Health, environmental and economic impact analysis. *Social Indicators Research*, 108(2), 329-350.

Wang, X. J., Xi, X. M., & Zhang, T. (2012). An assessment model of reducing air pollution benefit of urban rail transit. *Energy Procedia*, 14, 770-774.

Xia, H., Chen, H., Yang, Z., Lin, F., & Wang, B. (2015). Optimal energy management, location and size for stationary energy storage system in a metro line based on genetic algorithm. *Energies*, 8(10), 11618-11640.

Zhang, L., & Qunren, L. I. (2000). Calculating and analyzing the exterior cost of several main modes. *Railway transport and economy*, 1(12), 36-39.

Zuo, C. H. E. N. (2001). The Impact of Urban Transit on Ecological Environment [J]. *China Railway Science*, 3, 023.

تفاضای تعديل جریبی، *فصلنامه تحقیقات اقتصادی*، شماره ۸، ۲۰۰-۱۷۹.

خاکی، غلامرضا. (۱۳۹۰). *روش تحقیق در مدیریت*، تهران: دانشگاه آزاد اسلامی.

زینل‌زاده، آرش؛ محمدنژاد، علیرضا؛ داودآبادی فراهانی، علی‌اصغر. (۱۳۹۱). خازن‌گذاری بهینه در شبکه‌های توزیع آلوده به هارمونیک به وسیله الگوریتم کلونی زنجیر عسل مصنوعی، *کنفرانس مهندسی برق و الکترونیک ایران*.

ژاله‌پور، ساسان؛ جعفری‌نسب، محمد. (۱۳۸۹). کاربرد خازن‌های EDLC در ترمزهای دینامیک قطارهای برقی، دوازدهمین همایش بین‌المللی حمل و نقل ریلی، سینائی پارسا، عیسی. (۱۳۸۹). آشنایی با مبانی و اصول استانداردها و الگوهای مصرف در سازمان‌ها و دستگاه‌های اجرایی / به سفارش سازمان بهزیستی کشور، کاوش پرداز

شرکت بهره‌برداری راه‌آهن شهری تهران و حومه (مترو)، گزارش سالانه عملکرد، تهران. (۱۳۹۳).

صدیده‌زاده، محمدعلی؛ حیدری، امیر. (۱۳۹۲). طراحی و شبیه‌سازی شبکه تغذیه تراکشن راه‌آهن شهری همراه با روش عددی برای تسریع حل معادلات و تضمین همگرایی، *فصلنامه مهندسی حمل و نقل*، ۲(۵)، ۲۱۷-۲۳۲.

علیزاده، رسول؛ فرشاد، محسن؛ علیزاده، محمد. (۱۳۹۲). کاهش مانگزیم توان مصرفی شبکه ریلی با بهینه‌سازی زمان توقف و فاصله زمانی، بیست‌ویکمین کنفرانس مهندسی برق ایران.

کیهانیان، سینا؛ ربائی، مسعود؛ رفیعی، حامد. (۱۳۹۱). طرح ریزی و استقرار سیستم مدیریت انرژی مبتنی بر استاندارد ISO 50001، تهران: مسعود ربائی.

مبینی دهکردی، علی؛ حوری جعفری، حامد؛ حمیدی‌نژاد، عطیه. (۱۳۸۸). بررسی وضعیت شاخص‌های مدیریت انرژی در ایران و جهان، *فصلنامه راهبرد*، شماره ۵۱، ۲۹۲-۲۷۱.

مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران، آمارنامه شهر تهران، تهران. (۱۳۹۰).

