



چین، بهترین گزینه ممکن برای برقی کردن خط آهن تهران - مشهد



مدیر طرح برقی سازی خطوط راه آهن با اشاره به تاکید دولت بر تسریع برقی سازی راه آهن تهران - مشهد گفت: پروژه برقی سازی مسیر ریلی مشهد - تهران آماده اجرا و نیازمند تامین اعتبار و فاینانس است.

صنعت را پیشرفت دهیم. این کارشناس ریلی در خصوص اینکه چرا کشور چین برای انجام پروژه برقی سازی تهران - مشهد انتخاب شده، عنوان داشت: ما در ناین پروژه نگاه مان به صورت انتقال تکنولوژی است. لذا با در نظر گرفتن اینکه چین در زمینه توسعه برقی سازی، دانش گسترده ای دارد این کشور در مطالعات، بهترین گزینه ممکن برای همکاری با کشور ما شناخته شد.

گفتنی است چندی پیش معاون اول رئیس جمهوری در جلسه شورای اداری استان خراسان رضوی بر موضوع توسعه شبکه ریلی و حل فاینانس پروژه های ریلی از جمله پروژه برقی سازی خط آهن تهران - مشهد تاکید کرد. شایان ذکر است اعتبار مورد نیاز برای اجرای این پروژه دو میلیارد دلار بر آورد شده است.

قاسم ساکتی، مدیر طرح برقی سازی خطوط راه آهن جمهوری اسلامی ایران با اشاره به اینکه در انجام پروژه برقی سازی تهران - مشهد سعی شده همه نکات به بهترین نحو احسن مورد توجه قرار گیرد، گفت: این پروژه چون یک اقدام جدید است نیاز به یک برنامه ریزی جدید دارد. وی ابراز داشت اظهار داشت: در حال حاضر مجوزهای این پروژه گرفته شده است و تنها کاری که باید صورت گیرد قرار گرفتن این پروژه در سقف اعتباری کشور چین توسط دولت است.

ساکتی با اشاره به اینکه تا زمان تامین اعتبار برای این پروژه، به صورت موازی در حال پیشبرد مسائل علمی هستیم گفت: استفاده از تولیدات داخلی اولویت پروژه برقی سازی تهران - مشهد است. ما می خواهیم با این پروژه،

در گفتگو با عباس قربانعلی بیک عنوان شد:

تهران - مشهد؛ برقی یا سریع السیر؟

که تعداد مسافر این مسیر مدت هاست از مرز ۱۵ میلیون مسافر نیز گذشته است. قربانعلی بیک ادامه داد: با برقی کردن این مسیر بهره وری لکوموتیو تا ۴ برابر و بهره وری واگن مسافری نیز می تواند به بیش از ۳ برابر افزایش یابد، ضمن اینکه باید دانست مسیر تهران مشهد حدود نیمی از مسافران راه آهن را به خود اختصاص داده است. اولین مجری طرح برقی کردن راه آهن اظهار داشت: مطالعات انجام شده برای انتخاب گزینه مناسب بین راه آهن سریع السیر یا برقی کردن خط تهران مشهد در سال ۸۶ نشان داد که هزینه احداث راه آهن سریع السیر در این مسیر حدود پنج برابر برقی کردن راه آهن موجود بود. شایان ذکر است در سال گذشته امضای قرارداد فاینانس برقی کردن راه آهن تهران - مشهد به امضا رسید.

معاون سابق برنامه ریزی و امور بین الملل راه آهن با اشاره به مطالعات هزینه احداث شده در آبان ۸۶ گفت: بر اساس آن مطالعات هزینه احداث راه آهن سریع السیر در مسیر تهران - مشهد حدود پنج برابر برقی کردن راه آهن موجود بر آورد شد. عباس قربانعلی بیک گفت: با توجه به اینکه مسیر تهران مشهد حدود نیمی از مسافران راه آهن را به خود اختصاص داده و به دلیل تقاضای سفرهای زیارتی به شهر مشهد برقی کردن این مسیر به عنوان یک اولویت است. وی در خصوص میزان بهره وری حاصل از برقی کردن راه آهن مشهد - تهران ابراز داشت: بر اساس مطالعات انجام شده در سال ۸۲ برقی کردن راه آهن تهران مشهد نسبت به استفاده از حالت دیزلی با حدود ۱۰ میلیون مسافر اقتصادی تر بود و این در حالی است

سهم حمل و نقل ریلی از کل حمل و نقل کشور چقدر است؟

سید حسن موسوی نژاد / سهم عظیم حمل و نقل جاده ای در کشور از دلایلی است که سهم کشته های ناشی از تصادف را در کشور روز به روز بیشتر می کند. سهم حمل و نقل جاده ای در کشور ما ۹۰ درصد از سهم کل حمل و نقل عمومی است و سهم حمل و نقل ریلی و دریایی و هوایی فقط ۱۰ درصد است. در ایران از کل حمل و نقل کشور حدود ۳ تا ۵ درصد سهم حمل و نقل ریلی است که باید به ۱۰ درصد ارتقا یابد. در جاده سرعت به انتها رسیده و سال هاست که با افزایش سرعت مواجه نیستیم و حتی در توسعه اتوبان ها و خودروهای جدید نیز شاهد آن هستیم که سقف سرعت نهایتاً ۱۳۰ تا ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت است. در حمل و نقل ریلی سالانه بین ۱۰ تا ۱۵ کیلومتر بر سرعت افزوده می شود، برخی قطارها در حوزه ریلی و به شکل آزمایشی تا ۵۰۰ کیلومتر بر ساعت و در بخش عملیاتی تا ۴۰۰ کیلومتر سرعت دارند و مرتب بر آن افزوده می شود. بنابراین با توجه به اینکه سهم حمل و نقل مرتب توسعه می یابد باید داخل کشور کار جدی در این زمینه داشته باشیم. به عنوان مثال پروژه تهران اصفهان در این زمینه آغاز به کار کرده که به نوعی آرزوی دیرینه حمل و نقل ریلی کشور است و امیدواریم طی سال های آتی در بخش پروژه های قطار سریع السیر به نتیجه برسد. در حال حاضر فقط قطارهای پردیس با سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت در مسیر تهران - مشهد، تهران - یزد، تهران - زنجان و تهران - میانه در حال تردد هستند و بقیه قطارها سرعت های کمتر از این رقم را دارند. در شرکت رجا طی سال گذشته تلاش کردیم که نظر مسافران را درباره حمل و نقل ریلی جمع آوری کنیم، قطار زندگی در راستای جلب رضایت مسافران بوده و با امکانات موجود توانسته ایم حداقل نیازها را در این قالب بگنجانیم. قطار زندگی از میهمانداران آموزش دیده و تحصیل کرده خانم و آقا برای ارائه خدمات به مسافران بهره می برد.

با حضور بیش از ۱۸۰ شرکت داخلی و خارجی:

سومین نمایشگاه بین‌المللی صنعت ریلی و چهارمین کنفرانس پیشرفت‌های اخیر در مهندسی راه آهن برگزار شد



سومین نمایشگاه بین‌المللی صنعت حمل و نقل ریلی ایران با حضور وزیر راه و شهرسازی، مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت، برخی از نمایندگان مجلس شورای اسلامی و همچنین روسای انجمن‌های مرتبط، در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران آغاز به کار کرد.

در این نمایشگاه ۱۸۰ شرکت داخلی و خارجی، نوین‌ترین تکنولوژی‌ها، تجهیزات، صنایع و خدمات حوزه صنعت حمل و نقل را ارائه و در معرض دید علاقه‌مندان قرار دادند که از این تعداد ۲۰ شرکت خارجی بودند. سومین نمایشگاه بین‌المللی صنعت حمل و نقل ریلی ایران امسال با استقبال شرکت‌های داخلی و خارجی مواجه شده به طوری که از نظر متراف ۱۰۰ درصد

و از نظر تعداد شرکت‌ها نیز ۸۰ درصد نسبت به سال گذشته افزایش یافته است. در این نمایشگاه علاوه بر شرکت‌های داخلی، ده‌ها شرکت خارجی از دیگر کشورها از جمله کشورهای آلمان، ترکیه، روسیه، چین، اتریش، اسپانیا، مالزی، هند، هنگ‌کنگ و ایتالیا، جدیدترین تولیدات و خدمات خود را ارائه دادند. در سومین نمایشگاه بین‌المللی صنعت حمل و نقل ریلی ایران، انواع صنایع و خدمات مختلف ریلی بخش مسافری درون شهری، برون شهری و بخش باری، انواع واگن‌ها، واگن‌های نیرومحركه، واگن مولد، واگن مانوری، لوکوموتیو برقی و دیزلی، قطعات مصرفی واگن‌های اتوبوسی، واگن‌های باری، شرکت‌های حمل و نقل ریلی، شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات پس از فروش،

صنعت حمل و نقل ریلی و صنایع وابسته، ارتقاء تولیدات داخلی، توسعه صادرات، ارائه توانمندی‌های شرکت‌های ایرانی، افزایش تولید و مقابله با تحریم، بومی‌سازی صنایع ریلی و آشنایی تولیدکنندگان صنایع ریلی کشور با جدیدترین پیشرفت‌های روز این صنعت در جهان، برخی از اهداف برگزاری سومین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل و صنایع ریلی ایران بود.

خدمات تعمیر و نگهداری و خدمات بیمه‌ای به نمایش گذاشته شده است. همزمان با برپایی این نمایشگاه، چهارمین کنفرانس بین‌المللی پیشرفت‌های اخیر در مهندسی راه آهن و همچنین همایش فرصت‌های سرمایه‌گذاری در صنعت ریلی ج.ا.ایران به صورت همزمان در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران برگزار شد. اطلاع‌رسانی از آخرین دستاوردها و تکنولوژی‌های

قطاری که دوست ندارید از آن پیاده شوید!



دارد، با خدمات و سرویس‌های خود مسافران غافلگیر کند. این را به محض ورود به داخل قطار خواهید فهمید. کوبه‌های چهارنفره و شش‌نفره با صندلی‌های شبیه به یک سوئیت نقلی لوکس، در دیزاینی زیبا با مانیفور هجده اینچ نواز شگر نگاه مسافر هستند.

برنامه تفریحی:

کتابخانه‌ای دارای ۳۶ کتاب از داستان‌های هوشنگ مرادی کرمانی تا کتاب‌های مذهبی و روانشناسی همراه با اخبار روز و جهان که می‌توان از طریق نشریه و روزنامه و تلویزیون موجود در قطار دریافت کرد.

مهماندارها:

چهره بشاش و لبخند هشت مهماندار دوره دیده خانم و آقا، در هشت واگن این قطار با توجه به اینکه در کل مسیر استراحت ندارند.

پذیرایی:

دو طبقه رستوران مجزا با امکان انتخاب غذا، دسر و دیگر خوراکی؛ از پیش غذا، غذای اصلی و دسر که همگی در هزینه بلیت محاسبه شده و دارای کیفیت بسیار بالا هستند همه برای ایجاد یک سفر فوق‌العاده برای مسافران است.

چرا قطار "زندگی"؟

در این راستا مسافر ویژه پنج‌شنبه شب قطار "زندگی"؛ سید حسن موسوی نژاد، مدیرعامل شرکت رجاء ضمن بازدید از خدمات ارائه شده این قطار گفت: مسافر حق دارد که انتخاب کند با کدام وسیله سفر کند. وی ابراز داشت: نکته مثبت این قطار نوع ارائه خدمات

قطار پنج ستاره "زندگی" از تهران به سمت مشهد حرکت کرد تا نقطه عطفی باشد برای تحولی بزرگ به نام مشتری‌مداری در شرکت راه آهن و شرکت حمل و نقل ریلی رجاء. قطاری که به گفته مدیرعامل رجاء، آن قدر خدماتش رضایت‌بخش است که کسی دوست ندارد از آن پیاده شود!

اهل سفر می‌دانند قانون سفر، سوار شدن و رفتن و رسیدن است، در ایستگاه‌های معینی با وسیله نقلیه مشخص. برای همین تفاوت دارد با چه وسیله سفر انجام شود. قطار، هواپیما و یاماشین. هر وسیله حال و هوای مخصوص و کارایی خاص خود را دارد و مسافر باید تا با تعیین مقصد و شرایط خود انتخابی درست داشته باشد.

در این رابطه استفاده از قطار می‌تواند به عنوان یک گزینه مناسب برای آنان که اهل سفر هستند و می‌خواهند طول مسیر هم بخشی از سفرشان باشد و تنها به فکر رسیدن نیستند، مورد بررسی قرار گیرد.

بر همین اساس، شرکت رجاء برای احترام به حقوق شهروندی، پنجشنبه هفته گذشته قطار پنج ستاره‌ای "زندگی" را از تهران به سمت مشهد در مسیر قرار داد تا این نقطه عطفی باشد برای تحولی بزرگ به نام مشتری‌مداری در شرکت راه آهن.

در زیر برخی از ویژگی‌ها و تمایز قطار "زندگی" رجاء ارایه شده است:

دیزاین و طراحی:

باید گفت "قطار زندگی" با ظاهر معمولی خود قصد

ویژه آن است. لذا مسافری که بخواهد از یک خدمات و سرویس خوب بهره‌مند شود می‌تواند از این قطار استفاده کند. در نظر سنجی‌ها ما شاهد بودیم در سیر این قطار در ایام نوروز مسافران قطار "زندگی" آن قدر از خدمات ارائه شده راضی بودند که تمایل به پیاده شدن نداشتند. لذا ما نام این قطار را قطار "زندگی" گذاشتیم.

باید گفت سفر تفریحی همیشه برای طراوت و تازگی روح و روان انسان‌هاست. برخی دوست دارند با سرعت با اتومبیل شخصی یا هواپیما زود به مقصد خود برسند. اما برای آنها که خود مسیر نیز یک گردش تمام‌عیار است تجربه سفر با این قطار زندگی را به توان دو رساندن است.

گفتنی است براساس برنامه ریزی‌های شرکت رجاء، این قطار با سه حرکت رفت و برگشت در این مسیر و به زودی در مسیر تهران - شیراز پذیرای زائران حرم رضوی و شاهچراغ است.

لایه‌های زیرین وزارت راه مانع اجرای راه آهن سریع‌السیر تهران-اصفهان می‌شود



مطمئناً اگر این قطار سریع‌السیر در استان اصفهان انجام شود خط بعدی تهران به مشهد است که اتفاق خوب مذهبی روی خواهد داد.

صرامی در پاسخ به این پرسش که آیا منابع این پروژه تامین شده است، گفت: با توجه به بررسی‌های انجام شده به این یقین رسیدیم که کارهای این پروژه در لایه‌های زیرین وزارت راه قرار گرفته و هیچ مشکلی در سرمایه‌گذاری شرکت چینی و حضور شرکت‌های داخلی وجود ندارد، از آنجا که همه شرایط آماده است فقط باید شخص آخوندی وارد این میدان شده تا کار تسریع شود.

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس با تأکید بر این که لایه‌های زیرین وزارت راه و شهرسازی مانع اجرای راه آهن سریع‌السیر تهران-اصفهان هستند، گفت: از وزیر راه و شهرسازی می‌خواهیم شخصاً وارد میدان شده تا ساخت این پروژه تسریع شود.

محسن صرامی، اظهار کرد: شرکت‌های مسافربری ریلی کم‌سرعت یک رقابت ناسالم در وزارت راه و شهرسازی به راه انداخته‌اند و مرتب از تأیید طرح‌های مربوط به قطارهای پرسرعت در لایه‌های زیرین این وزارتخانه جلوگیری می‌کنند.

وی تصریح کرد: از این رو از آقای آخوندی می‌خواهم به خاطر پدافند غیرعامل هم شده -حالا از دسترسی، گردش پول و توریست که بگذریم- در این پروژه ورود پیدا کند. وی با اشاره به این که اصفهان استان معین تهران در بحران‌هاست، بیان کرد:

بهترین دسترسی به تهران راه آهن است، مخصوصاً از نوع پرسرعت آن. در این صورت دیگر ترافیک نداریم و خسارت‌های احتمالی تهران در زلزله یا شرایط دیگر می‌توانیم با سرعت این خسارت‌ها را ترمیم کنیم. نماینده مردم خمینی‌شهر در مجلس با بیان این که از وزیر راه و شهرسازی می‌خواهیم وارد میدان شود، ادامه داد: در دولت دهم و یازدهم به طور جدی دنبال اجرای این پروژه بوده‌ایم، اما متأسفانه در لایه‌های وزارت راه و شهرسازی این مسئله می‌ماند.

۱۵۰۰ کیلومتر راه آهن در سال جاری افتتاح می‌شود

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای کشور از افتتاح ۱۵۰۰ کیلومتر راه آهن در سال جاری خبر داد. علی‌نورزاد افتتاح این حجم از خط آهن را منوط بر تامین ریل دانست و گفت: در حال حاضر مشکل اصلی ساخت پروژه‌های راه آهن تامین ریل است. وی با اشاره به مسیرهای مهمی که در دستور کار ساخت قرار گرفته‌اند و در این ۱۵۰۰ کیلومتر راه آهن لحاظ شده‌اند، اظهار کرد: یکی از پروژه‌هایی که با افتتاح ۱۵۰۰ کیلومتر خط آهن به اتمام می‌رسد؛ خط آهن ساوه-همدان است.

تأکید بر رفع مشکلات فاینانس پروژه برقی‌سازی راه آهن تهران - مشهد

معاون اول رئیس‌جمهوری در جلسه شورای اداری استان خراسان رضوی بر موضوع توسعه شبکه ریلی و حل فاینانس پروژه‌های ریلی از جمله پروژه برقی‌سازی خط آهن تهران - مشهد تأکید کرد.

آغاز عملیات اجرایی قطار برقی مشهد - تهران در سال جاری

مدیرکل راه و شهرسازی خراسان رضوی از آغاز عملیات اجرایی قطار برقی مشهد - تهران و همچنین قطار مشهد - گرگان در سال جاری خبر داد. محمدرضا اخوان عبداللهیان ضمن اعلام این خبر گفت: پایان عملیات خط ریلی خواف - هرات، آغاز عملیات اجرایی قطار برقی مشهد - تهران و همچنین قطار مشهد-گرگان در حوزه خراسان رضوی از برنامه‌های مهم این اداره در سال جاری خواهد بود.

یکپارچه سازی ایستگاههای راه آهن با مترو

وزیر راه و شهرسازی گفت: در بسیاری از شهرها ایستگاه راه آهن در مسافت زیادی قرار دارد و باید بازنگری در ایستگاههای اصلی راه آهن و چگونگی یکپارچه سازی شان با شبکه مترو انجام شود. عباس آخوندی در ارتباط تلفنی با بخش خبری ۲۱ شبکه یک سیما در خصوص استراتژی‌های وزارت راه افزود: سه راهبرد کلی را در شرکت راه آهن ایران پیگیری می‌کنیم که یکپارچه سازی شبکه حمل و نقل درون و برون شهری از جمله آن است. وی افزود: این دو شبکه در حال حاضر به صورت مجزا عمل می‌کنند که باید بتوانیم این مسئله را به صورت یکپارچه برنامه‌ریزی و تدوین کنیم.

ورود ۲۲۰۰ میلیارد تومان سرمایه بخش خصوصی به صنعت حمل و نقل ریلی

میلیارد تومان در سال جاری جذب سرمایه بخش خصوصی انجام شده است و تا پایان سال جاری نیاز به ۱۳۰۰ میلیارد تومان سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنعت حمل و نقل ریلی داریم. پورسیدآقایی گفت: قراردادهایی که امروز منعقد شد همه به اتفاق سازنده‌های داخلی بود ضمن آنکه برخی از سازنده‌ها کنسرسیوم خارجی گرفته و انتقال تکنولوژی انجام دادند.

گفتنی است در این تفاهم‌نامه‌ها ساخت سه هزار و صد واگن باری و مسافری مورد توافق قرار گرفت که در این میان شرکت واگن سازی کوثر و تجارت کوشش ۴۰۰ دستگاه، کنسرسیوم ایرانی-اوکراینی ۴۵۰ دستگاه، واگن پارس با توکاریل ۲۰۰ دستگاه، شرکت جوپار و یک کنسرسیوم ایرانی-روسی برای خرید ۹۰۰ دستگاه، واگن پارس و ریل ترابری هزار دستگاه و واگن پارس و ریل ترابری نیز ۱۰۰ دستگاه واگن باری و مسافری خواهند ساخت.

در مراسم امضای سه قرارداد صنعت حمل و نقل ریلی با بخش خصوصی، ۲۲۰۰ میلیارد تومان از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در صنعت حمل و نقل ریلی محقق شد.

در آخرین روز برگزاری سومین نمایشگاه بین‌المللی حمل و نقل ریلی، محسن پورسیدآقایی همزمان با امضای قرارداد ساخت واگن‌های باری و مسافری اظهار داشت: امروز و با حضور شرکت‌های خصوصی قرارداد ساخت حدود ۳۱۰۰ دستگاه انواع واگن باری و مسافری منعقد شد. وی با بیان اینکه ارزش این قراردادها ۱۰۰۰ میلیارد تومان است، افزود: روز گذشته نیز در راستای جذب سرمایه‌گذاری برای توسعه ریلی رقم ۱۲۰۰ میلیارد تومان محقق شد. معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: هدف گذاری کرده‌ایم امسال ۳۵۰۰ میلیارد تومان سرمایه بخش خصوصی در توسعه ریلی محقق شود که با احتساب قراردادهای امروز و جذب سرمایه‌گذاری سال گذشته تاکنون ۲۲۰۰

اتصال حمل و نقل ریلی بین اروپا، خاورمیانه و آسیا چشم انداز مناسبی برای توسعه صنعت ریلی است



میلیارد تن - کیلومتر در مقوله بار است.

وی ادامه داد: در راستای انجام رسالت خود، این اتحادیه همکاری نزدیکی را با بیش از ۱۰۰ سازمان بین المللی در زمینه های سیاسی، اقتصادی و مالی ایجاد کرده است. این اتحادیه در هر سال برای منافع اعضای خود ۸۰ کنگره، کنفرانس و کارگاه را برگزار می کند.

رییس اتحادیه بین المللی راه آهن های دنیا گفت: این اتحادیه به عنوان سازمان جهانی معرفی کننده نقش ریلی برای ارتقا توسعه حمل و نقل ریلی در جهان و سازمان دهنده همکاری های بین المللی در میان اعضای خود است. لوبینو ادامه داد: نوآوری موضوع دیگری است و به عنوان یک هدف در تمام پروژه های مرتبط با فناوری و تحقیقات، بهره برداری، ایمنی و خدمات بار و مسافر در راه آهن تعریف شده است. وی با تاکید بر اینکه چشم انداز ویژه برای راه آهن ها در آینده و برنامه های عملی استراتژیک برای ۶ منطقه اتحادیه راه آهن های دنیا تهیه شده است، گفت: چشم انداز برای منطقه خاورمیانه با توجه به اقدامات چشمگیر توسط دفتر منطقه خاورمیانه در تهران مناسب بوده است.

رییس اتحادیه بین المللی راه آهن های جهان گفت: اتصال ریلی بین اروپا، شمال آفریقا، خاورمیانه و آسیا چشم اندازهای قابل توجهی را برای توسعه سیستم حمل و نقل ریلی در جهان به وجود می آورد.

لوبینو روز یکشنبه در سومین نمایشگاه بین المللی صنعت حمل و نقل ریلی افزود: چشم انداز ویژه برای راه آهن های دنیا و برنامه های عملی استراتژیک در ۶ منطقه این اتحادیه بین المللی تهیه شده و توجه به اقدامات مناسب دفتر منطقه ای خاورمیانه در تهران نیز تدوین شده است.

وی ادامه داد: اتحادیه بین المللی راه آهن های دنیا در سال ۱۹۲۲ میلادی به دنبال دو کنفرانس بین الدول در فرانسه تاسیس شد و در سال مذکور ۵۱ راه آهن از ۲۹ کشور شامل اروپا، آسیا و خاورمیانه عضو آن بودند و در حال حاضر ۲۴۰ عضو از تمام قاره ها به عضویت این اتحادیه درآمده اند. رییس اتحادیه بین المللی راه آهن های دنیا گفت: اعضای اتحادیه بین المللی راه آهن های دنیا از شرکت های راه آهن علاوه بر مدیران زیربنایی ریلی، بهره برداران حمل و نقل ریلی و تامین کننده خدمات ریلی هستند و ۱۵ عضو این اتحادیه از راه آهن های خاورمیانه هستند که ۴ عضو آن از ایران هستند. لوبینو گفت: توان اتحادیه بین المللی راه آهن های دنیا ناشی از مجموعه قدرت اعضای آن از ۹۵ کشور است که ارائه کننده یک میلیون کیلومتر خط آهن، ۷ میلیون مسافر راه آهن، حجم ترافیکی تجمیعی به میزان ۳ هزار میلیارد مسافر - کیلومتر از ۱۰ هزار

ایران و عراق از طریق راه آهن متصل می شوند

وزیر راه و شهرسازی از ساخت راه آهن و اتصال ایران به کشور عراق خبر داد و گفت: ایران سعی دارد با ساخت یک پل بر روی اروندرود همکاری های خود را کشور عراق افزایش دهد. وی گفت: این یک اتفاق بسیار مهم هم از جهت حمل مسافر به صورت زائر و هم از جهت حمل بار به کشور عراق است. وی در ادامه تصریح کرد: با ایجاد این پل در بخش حمل و نقل ریلی می توانیم به کشور سوریه متصل شویم و کشور عراق نیز می تواند از طریق ایران به آسیای شرقی متصل شود.



ارائه پیشنهاد تأسیس شرکت خاص قطارهای حومه ای در تهران به دولت

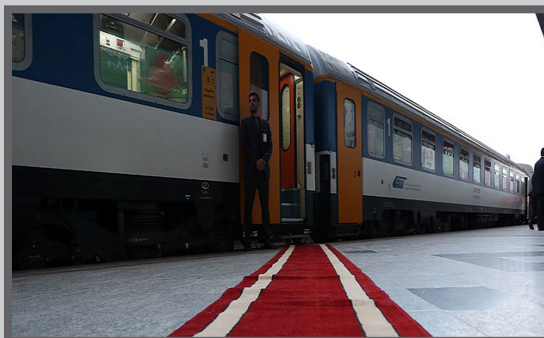
معاون وزیر راه و شهرسازی از ارائه پیشنهاد تاسیس شرکت خاص قطارهای حومه ای در راه آهن به دولت خبر داد و گفت: معتقدیم باید قطارهای حومه ای توسط راه آهن ایجاد شود. وی گفت: اصولاً باید قطارهای حومه ای ارزان قیمت بوده و خدمات آنها مانند مترو باشد.



ایجاد ۲۰ هزار کیلومتر خط آهن با هدف گذاری موجود محقق نمی شود

مدیرعامل شرکت ریلی «نورالرضا» با بیان اینکه دولت باید از سازندگان و متخصصان داخلی در عرصه ریلی حمایت کند، گفت: ۲۰ هزار کیلومتر خط آهن علاوه بر خطوط موجود نیاز داریم که با هدف ساخت سالانه ۳۰۰ کیلومتر ریل به این زودی ها محقق نمی شود.

قطار پنج ستاره زندگی



«قطار پنج ستاره زندگی» به عنوان جدیدترین قطار وارد شده به ناوگان حمل و نقل ریلی کشور با سه حرکت رفت و برگشت از تهران به مشهد و به عکس آماده جا به جایی مسافران و ارائه خدمات است. سفارش غذا و تنظیم وقت پذیرایی در رستوران، سفارش کتاب از کتابخانه و سفارش به کافه برای سرو انواع نوشیدنی و خوراکی و وجود فروشگاه های سیار هدایا از جمله خدمات تازه ای است که در این قطار ارائه می شود.