

فاطمه دژپر، مدیر مرکز بانوان و خانواده بنیاد کرامت رضوی با بیان این‌که بانوان نوع دوست ایران اسلامی در پوشش ملی «هیبه» به تهیه و آماده سازی ۱۶ هزار دست لباس گرم برای مردم آسیب دیده لبنان اقدام کردند، گفت: «مرکز امور بانوان و خانواده بنیاد کرامت رضوی آستان قدس رضوی با کمک و تلاش مدیرخانه‌های خدمت رضوی در استان‌ها و به‌طور خاص کانون‌های بانوان و خانواده آستان‌ها، در راستای جلب حمایت‌های مردمی و بهره‌برداری ظرفیت‌های موجود، به ویژه ظرفیت بانوان و خانواده‌ها، اقدام به راه‌اندازی پوشش‌های مختلف کرده است.

## تهیه لباس برای لبنانی‌ها در پویش ملی «همه»



اکبرپورت، معاون سیاسی، امنیتی و اجتماعی استاندار بوشهر با بیان این که تاکنون دوهزار قطعه زمین در قالب طرح جوانی جمعیت در استان واگذار شده و ۴۰۰۰ مورد، چوبه‌ریای زوج‌های جوان استان تهیه شده است گفت: «اجرای قوانین حمایتی جمعیتی، تسهیلات ازدواج، بیمه بیکاری، وام باردار تا پایان شش‌ماهه و بیمه رایگان زنان خانه‌دار با پیش از سه فرزند، از جمله اقدامات انجام شده است. همچنین ارائه سبد غذایی رایج برای زنان سرپرست خانوار، توانمندسازی زنان سرپرست خانوار، اختصاص اعتبارات لازم برای حوزه زنان از دیگر برنامه‌های اجرایی است.»

**۲۰۰۰ قطعه زمین  
در قالب جوانی  
جمعیت**

# توقف چابهار روی ریل جهانی

با اتصال بندر چابهار به خط آهن سراسری، ظرفیت جابه جایی ۷/۷ میلیون تن بار و دو میلیون مسافر و درآمد ۳۰۰ میلیون دلاری در سال ایجاد می شود




چاپهار؛ منطقه‌ای راهبردی و تنها بندر  
اقیانوسی کشور ایران است که در جنوب  
سیستان و بلوچستان قرار دارد. این بندر،  
مجهز به داسکله با ظرفیت ۸ میلیون تن  
کالای رسالت است. بندر چاپهار با برخورداری  
از بالاترین عمق آبی سازه به بزرگ در ۱۶ متر  
نسبت به سایر بنادر کشور در خارج از  
محدوده خلیج فارس و گنجه هرمز قرار  
فاصله است که می‌تواند دروازه ترانزیتی  
حادثان باشد. این بندر نزدیک‌ترین مسیر  
بشرقی آسیا، اروپا و آفریقا محسوب می‌شود.  
شمال-جنوب ایفا می‌کند. با این

خطوط ریلی کشور  
بر جلو  
فت



مال - جنوب، می تواند نقشی کلیدی در  
جاری ایران و منطقه ایفا کند. اهمیت  
ترانزیت را می شود که بتواند به شبکه ریلی  
راه های ارتباطی سریع تر و ارزان تر برای  
بردا. با وجود برنامه های توسعه ای  
صورت گرفته، بندر چابهار، هنوز به  
صل نشده است. این امر موجب  
ان بالقوه بندر چابهار، به ویژه  
ترانزیت کالا، بدون

در حال حاضر، حمل و نقل کالا از این بندر به مناطق داخلی و خارجی کشور عمدتاً به صورت جاده‌ای انجام می‌شود که علاوه بر هزینه‌های بالا، با مشکلاتی چون ترافیک و آسیب به زیرساخت راه‌ها همراه است.

**اتصال آسیای میانه به آب‌های آزاد اقیانوسی** 

سال‌هاست که از طرف مسئولان، قول بهره‌برداری از راه‌آهن چابهار

برش



## وعده‌های ییابی برای افتتاح

خط ریلی چاپهار - زاهدان در سال ۱۳۹۲ آغاز شد و پیمانکار آن قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاست. این پروژه ریلی ۲۸ کیلومتر طول دارد و حدود ۵۰ درصد مسیر آن کوهستانی بوده و از اجزای مهم آن موقعیت جغرافیایی پرخوردار از شرایط خاصی است. این پروژه از اعتبارات عمرانی ایجاد شده بوده و به وضعیت فعلی رسیده است. البته بخشی از این پروژه در محدوده زاهد به پوشش راه‌آهن افتتاح شده درحال حاضر فعال است و ساخت بقیه آن نیز با منابع مالی دولتی با شتاب صورت می‌گیرد. حدود یک دهه از آغاز احداث خط ریلی چاپهار - زاهدان می‌گذرد اما هنوز به نتیجه رسیده است. هرچند بازمهر برخی مسئولان عنوان کرده‌اند این خط ریلی تا پایان امسال تکمیل می‌شود اما کارشناسان می‌گویند این ادعاصحیح نیست، زیرا حتی اگر سال آینده به بهره‌برداری برسد هم درواز

زیرا حتی این که سال آینده به بهره‌برداری برسد هم دور از

زاهدان - سرخس به‌عنوان یکی از ابرپروژه‌های ریلی کشور داده شد. اما هزار به دلالی این مهم محقق نشده و به‌پردازی از خط ریلی به سال بعد و بعدتر موکول می‌شود. حالا وعده داده شده که مسیر طرح مذکور گدازهایی برای تا تکمیل خط چابهار، رانده می‌شود. سرخس در ۱۴۰۵ به‌پروژه‌ای می‌رسد؛ اتفاق بزرگی که در صورت تصویب و موافقت اعضای هیات دولت و به‌دفعه به استان‌های سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی بود و از چابهار آغاز و از عبور از انشهر، خاش، زاهدان، میک، نهندان، بیرجند، قائن و کتیاباد از قریق ایستگاه گلشور در حوزه مهرستان تربید به‌راه‌آهن باقی‌مانده متصل می‌شود. به‌پروژه‌ای از راه‌آهن چابهار-میک؛ زاهدان - سرخس، سیستان و بلوچستان از راه‌آهن سیر به راه‌آهن سراسری جمهوری اسلامی و چندین کشور همسایه ایران متصل و این امر به

انتظارهاست. آنها معتقدند علاوه بر تامین اعتبار کافی، این پروژه نیازمند تلاش فوق العاده اجرایی است و احتمالاً به‌پرداری از آن ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور در خانه اهمیت این پروژه بسیار خواهد بود؛ سیدمرتضی نصریان، کارشناس ارشد راه‌سازی و ترابری سازمان برنامه و بودجه می‌گوید:

«این طرح با سرمایه‌گذاری ۷/۷ میلیون تن فولاد و دومیلیون مسافردار سال را ایجاد می‌کند که علاوه بر درآمد ترازینتی ریلی، در افزایش درآمدهای بندری و گمرکی و حمل بارهای داخلی راه‌آهن مؤثر است. همچنین برآورد می‌شود در شرایط خوشبینانه به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم حدود ۴۰۰ میلیون دلار در سال برای اشتغالزایی و رفاه اجتماعی ارز و ریال داشته باشد.» وی ادامه می‌دهد:

«بر اساس گزارش‌هایی که پیمانکاران اعلام کرده‌اند، خط ریلی بیش از ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد

رواق توسعه‌ای عظیم در این استان به‌ویژه شهر بدری چابهار منبیه خواهد شد. راه‌اندازی این کپردو از این جهت خاتره اهمیت است که یکی از کوتاه‌ترین و باصرفه‌ترین مسیرهای اتصال کشوری از حوزه خلیج فارس و شبه‌قاره هند به کشوری حاشیه دریا از خزر و شرق ایران کپردو شمال - جنوب است و ایران می‌تواند به لحاظ اقتصادی و سیاسی و امنیتی، منفعت زیادی از این ببرد. آمادار ابتدای خط راه‌آهن به چابهار و سپس این منطقه به بندر شهید بهشتی متصل شود. این کار موجب اتصال آسیای میانه و افغانستان به آب‌های آزاد اقیانوسی می‌شود. این پروژه ان قدر مهم است که درحال حاضر کشوریهای هندوستان، روسیه و آسیای میانه پیگیری تکمیل این طرح را استفاده و از این کپردو به عنوان مسیر مناسب برای حمل کالاهای آسیای میانه به جنوب آسیا هستند.

از طریق بندر شهید بهشتی، چابهار را به شبکه راه متصل می‌کند و خط ریلی دیگری که در امتداد راه‌آهن چابهار-زاهدان در نای شمالی-جنوبی قرار دارد از زاهدان به مرز میکل می‌رسد و بعد شهر بیرجند را پوشش می‌دهد و در نهایت در ایستگاه یونس می‌تواند نزدیک تربت حیدریه است به شبکه موجود راه‌آهن متصل می‌شود. با این کار محور میانگین ترازویی بود در شبکه ریلی می‌گردد که کریدور ترانزیتی شرق کشور را در راستای شمالی-جنوبی فراهم می‌کند.» به گفته ناصریان، اگر زاهدان به یونس متصل شود، باز از چابهار به سمت سرخس می‌تواند در مسیر مستقیم حرکت کند. این امر موجب بهبود ارتباط ریلی با افغانستان و ترکمنستان خواهد شد و همچنین کشورهای آسیای میانه و روسیه نیز قادر خواهند بود با بیشتری از حمل، به‌علاوه، این محور مورد توجه کشور هندوستان نیز قرار دارد.



## شکوفایی استان های در مسیر

افتتاح مسیر ریلی چهاربار - زاهدان به حدود دومیلیون تن در سال می‌رسد. البته تحقق بارهای ترانزیتی بیش از وابستگی به تکمیل زیرساخت ریلی، به وضعیت توقف‌های بارها در گمرکات و بنادر و هماهنگی نهادهای متعدد داخلی و بین‌المللی و امکانات لجستیکی بستگی دارد و کشور ما در این بار ترانزیتی موفقیت نسبی نداشته و امید است با جدول در این زمینه و تشکیل ستاد عالی ترانزیت و رفع مشکلات مذکور و تیرم و افزایش روند جذب بارهای ترانزیتی اصلاح شود.

بیشتر در استان بزرگ و مستعد سیستان و بلوچستان در عرصه‌های اقتصادی و اجتماعی خواهد شد. وقتی یک خفاخن یا هر مسیر آموذش بین المللی ایجاد می‌شود، تمام استان‌هایی که این مسیر از آنجا عبور می‌کند، می‌توانند بهره‌ر لازم و زیادی از آن ببرند. اتمام این خط ریلی، عبور کالا از کپردر و شمال به جنوب را سرعت می‌دهد و با توجه به برآورد این صورت گرفته، حجم بارهای که در مسیر کپردر و شمال به جنوب از روسیه و کشورهای حوزه CIS به هند منت می‌تواند به هر یکس جاها می‌شود با

بندر چابهار و خط آهن برای تسهیل صادرات و واردات استان های خراسان رضوی، خراسان شمالی، خراسان جنوبی و سیستان و بلوچستان بسیار مهم و نقش آفرین است. راه آهن چابهار حمل و نقل بازرگانی داخلی و مسافری بین مناطق استان سیستان و بلوچستان را مقدور می کند. این طرح علاوه بر جنبه بین المللی از ایجاد توسعه مناطق شرقی و جنوبی کشور و آمایش سرزمینی و توسعه اقتصاد دریاچه کویت و آبشار بالایی دارد و باعث شکوفایی و رونق

## چابهار؛ نزدیک‌ترین راه به آب‌های آزاد

که دولت بخواهد در یک فعالیت سرمایه‌گذاری انجام دهد علاوه بر سودآور بودن طرح باید به عوامل دیگری ازجمله تغییر رفتار کل جامعه و اثرات جانبی که آن پروژه برای جامعه خواهد داشت توجه کند. تصمیم‌گیرنده احداث طرح ریلی سرخس - جاپار به عنوان یک پروژه عمرانی که هم‌اکنون دولت سرمایه‌گذار آن است، علاوه بر عوامل بالا که خود را در درآمدزایی و سودآوری طرح و ایجاد شغل نشان می‌دهد، به دلیل شرایط سیاسی، امنیتی و جغرافیایی همسایه‌های شرقی، ایران و همه‌گیری ایدزهای کشور در پاکستان و افغانستان نیز متعددی برای کشور دارد.

نظامی برای تامین مالی پروژه احداث خط ریلی جابه‌ا‌ر- سرخس راه‌اندازی این زیرساخت اقتصادی را تسريع كند. سرمايه‌گذاري در هر فعاليتي اعم از اين‌كه آن پروژه عمراني، خدماتي و تجاري باشد و اين‌كه به دست دولت ساخته شود يا بخش خصوصي صاحب پروژه باشد، به پيش شرط هايي نياز دارد تا سرمايه‌گذار علاقه‌مند به سرمايه‌گذاري در آن پروژه شود. وقتي سرمايه‌گذار بخش خصوصي باشد، بيشتر به دنبال حداكثرکردن درآمد و سود خود از آن فعاليت خواهد بود بدون اين‌كه به ساير اثراتي كه يك طرح مي‌تواند داشته باشد توجه كند. اما زماني

بندر چابهار نزدیک ترین راه دسترسی به آب‌های آزاد نسبت به سایر بنادر از جمله بندر گوادر و کراچی پاکستان برای کشورهای آسیایانه میانه یعنی تاجیکستان، قزاقستان، ازبکستان و قرقیزستان و ترکمنستان است. برای نمونه فاصله مرکز ولایت نیمروز افغانستان از چابهار ۷۰۰ کیلومتر درحالی که جلال آباد افغانستان با بندر کراچی بیش از هزار کیلومتر فاصله دارد.

این عوامل دست به دست هم داده است تا ارتباط کشورهای شمال شرق آسیا با کشورهای شرق آسیا و دریای آزاد به نحوی وابسته به عبور از خاک ایران باشد. ضروری است دولت به باطراحی

[illegible]

## حل سودوگو ۴۷۳۷

[illegible]

همچنین هیچ عددی در یک سطر یا ستون مربع بزرگ ۹ در ۹ تکرار نشده باشد.

6				1	2			9
	1		3			6	2	
	9		6					
5				9		7	6	
8			5		3			2
	2	7		8				5
					5		7	
	7	4			1		5	
1			4	6				3

۲				۵	۸			۴
	۳			۷			۲	۸
	۴			۶				
۱				۴			۹	۶
۸				۹		۱		۵
	۵	۴		۷				۸
					۹		۱	
	۸	۹			۷		۵	
۶				۵	۸			۹

6				1	5			7
	4		7			7	9	
	1	7						
7				5		7	7	
7			1		6			4
	6	9		7				5
					7		5	
	5	7			1		4	
1				5	4			7

୩			୨	୧			୪
	୬		୪		୧	୨	
	୪		୩				
୨			୪		୩	୧	
୧			୨		୩		୧
	୩	୩		୧			୨
				୨		୧	
	୨	୩		୪		୩	
୨			୩	୧			୩

