خراسان روزنامه صبح ایران
سه‌شنبه ۸ خرداد ۱۳۹۷ . ۱۳ رمضان ۱۴۳۹ . شماره ۱۹۸۳۱

همه ذی نفعان باید در توسعه ترانزیت سهیم شوند

در حوزه ترانزیت ذی نفعان بسیاری درگیر هستند و شاید مهم‌ترین دستاورد این دفتر همسو کردن ذی نفعان حوزه ترانزیت و اهمیت بخشیدن به این موضوع بوده است؛ زیرا نمی‌توان بهبود حاصل شده در ترانزیت جاده‌ای و ریلی را صرفا به فعالیت معاونت حمل‌ونقل مرتبط کرد و تمامی ذی نفعان در این موضوع سهیم هستند.

ظرفیت بی بدیل ترانزیت ریلی کالا در ایران و فرصت هایی که از دست می رود

ترانزیت ریلی؛ عملکرد ۲ میلیون، چشم‌انداز ۱۰۰ میلیون تن!

واحدی
info@khorasannews.com

پیش‌بینی راه‌آهن تا سال ۱۴۰۴ رسیدن به سهم ترانزیت ۱۰۰ میلیون تن است. با توجه به این که ترانزیت هر تن کالا برای کشور ۲۸۵ دلار درآمد مستقیم و غیر مستقیم دارد، درصورت دستیابی به اهداف چشم انداز ۱۴۰۴ در حوزه ترانزیت می‌توان سالانه ۲۸/۵ میلیارد دلار درآمد کسب کرد اما آمارها حکایت از این دارد که در حوزه ترانزیت خارجی کالا در سال ۹۶ با حدود ۹ میلیون تن کالا، سهم کمی از این حوزه در اختیار صنعت ریلی کشور بوده است. بیش از ۱/۶ میلیون تن از این ترانزیت به عهده صنعت ریلی کشور بوده است. درآمد حاصل از ترانزیت کالا ۲ میلیارد دلار برای کشورمان برآورد شده است. ترانزیت بین‌المللی بار از خاک ایران به دلیل ایجاد ارتباط بین کشورهای مرتبط اقتصادی می‌تواند منافع متعدد اقتصادی در کنار ایجاد اشتغال پایدار و افزایش درآمدهای غیرنفتی برای کشورمان به ارمغان آورد. با توجه به وضعیت جدید اقتصادی و موقعیت‌های ژئوپولیتیکی در شرق و شمال شرق کشور به‌ویژه وجود راه‌آهن سرخس-مشهد و مشهد-بافق-بندر عباس و همچنین امکانات و زیربناهای مهیا شده برای سرمایه‌گذاری در معادن سنگ‌آهن سنگان «راه‌آهن تربت حیدریه-سنگان-هرات» به بهره برداری رسیده و در حال استفاده است. با فعال سازی مسیر راهگذر شمال- جنوب و معرفی مزایای قابل توجه حمل بار از این مسیر به صاحبان کالا، می‌توان به توسعه راهبردی برای ترانزیت کالا دست یافت.

■ موقعیت بی بدیل ترانزیت

حمل و نقل ریلی به عنوان یکی از شاخه های حمل و نقل زمینی به دلیل مزایای قابل توجهی که نسبت به حمل و نقل جاده‌ای دارد در تمام کشورها مورد توجه است. برخورداری از امنیت و مزیت جغرافیایی یکی از مهم‌ترین عواملی است که می تواند به خوبی زمینه ساز توسعه این صنعت در یک کشور باشد بر همین اساس ایران همواره به عنوان یک مسیر ترانزیتی کوتاه و مناسب مورد توجه صاحبان کالا بوده است. همسایگی کشورمان با آسیای میانه و دارا بودن مزیت های مختلف، نیاز این منطقه به استفاده از قلمرو ایران برای توسعه تجارت و ترانزیت موقعیت ممتازی را برای کشور ما فراهم آورده است که بسط روابط اقتصادی با این منطقه را تسهیل می کند. اهمیت ژئواکونومی ایران برای منطقه آسیای مرکزی به حدی است که استراتژی های توسعه پیشتازی ایران را برای ارتباط با آسیای میانه بدیهی می نماید.

پنج کشور آسیای میانه در مرکز سرزمین وسیع روسیه، فاقد راه های دسترسی مستقیم به آب های آزاد بوده و جزو معدود کشورهای محصور در خشکی هستند. چهار کشور از این پنج کشور برای رسیدن به آب های آزاد باید از قلمرو یک کشور دیگر عبور کنند و در این میان فقط از بکستان برای دستیابی به دریا باید حداقل از دو کشور عبور کند. از آن جا که توسعه اقتصادی و رفاه اقتصادی در آسیای میانه به گسترش تجارت خارجی مستقیم با بقیه کشورهای جهان بستگی دارد، بنابراین آسیای میانه برای توسعه تجارت خارجی خود با جهان ناچار به استفاده از مسیر سنتی روسیه خواهد بود. مطالعات بازار مرکز پژوهش ها نشان می دهد، اتصال بازار توسط مسیر ایران دستیابی به میزان ۵۰ میلیون تن ترانزیت در سال را به آسانی امکان پذیر خواهد کرد و افزایش آن نیاز مند رقابت با دیگر مسیرهای موازی است.

■ وضعیت موجود ترانزیت و حمل و نقل ریلی

بر اساس ماده ۱۶۳ برنامه پنجم دولت موظف بوده است سازوکارهای لازم برای افزایش سالانه حداقل ۱۰ درصد میزان بار ترانزیتی را فراهم کند. آمارهای ترانزیتی کشور نشان می دهد، در حالی که از سال ۱۳۸۷ تاکنون میزان کالای ترانزیتی افزایش یافته اما سهم حمل و نقل ریلی کاهش قابل توجهی داشته است که این موضوع باتوجه به مزایای حمل و نقل ریلی متناقض است. همچنین بر اساس تبصره ۱۰ قانون مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور در پایان سال ۱۳۹۴ باید سهم راه آهن از حمل بار در کشور به ۳۰ درصد افزایش می یافته است. این عدد معادل است با حمل سالانه ۱۲۰ میلیون تن بار توسط راه آهن در حالی که حداکثر بار جابه جا شده توسط راه آهن در سال ۱۳۹۶، ۴۶ میلیون تن بوده است.

اما در حوزه ترانزیت خارجی کالا در سال ۹۶ با حدود ۹ میلیون تن کالا با وجود رشد نسبت به سال قبل، سهم کمی از این حوزه در اختیار صنعت ریلی کشور بوده است. بیش از ۱/۶ میلیون تن از این ترانزیت به عهده صنعت ریلی کشور بوده است. درآمد حاصل از ترانزیت کالا دو میلیارد دلار برای کشورمان برآورد شده است.

■ قدمت زیرساخت ها بهره وری ما را پایین آورده است

مجیدی فرد، کارشناس حوزه اقتصاد حمل و نقل در این باره می گوید: با توجه به بررسی های صورت گرفته مهم ترین دلیلی که برای این وضعیت بیان شده کامل نبودن زیرساخت های ریلی کشور است و به همین سبب برای دستیابی به جایگاه اول در حمل و نقل ریلی منطقه هدف گذاری ساخت ۱۵ هزار کیلومتر ریل تا پایان چشم انداز بر همین اساس صورت گرفته است. قدمت بسیار بالای سامانه بهره برداری از خطوط ریلی و استفاده نکردن مناسب از زیرساخت های موجود باعث کاهش شدید بهره وری از خطوط ریلی است. بهره برداری از خطوط ریلی کشور با وجود معرفی فناوری های مختلف برای کنترل و هدایت قطار روی ریل در برخی نقاط به صورت دستی صورت می گیرد و قطارها باید پس از طی کردن فواصل بسیار طولانی بلوک ها در ایستگاه ها متوقف شوند تا اجازه ورود به بلوک بعدی را از مسئول ایستگاه دریافت کنند.

این موضوع باعث شده تا بخش قابل توجهی از ظرفیت خطوط ریلی کشور بدون استفاده باقی بماند. علاوه بر این با وجود این که ریل های مورد استفاده در شبکه ریلی از نوع ریل سنگین هستند (۶۰ کیلوگرم به ازای هر متر طول) و امکان تحمل بار محوری حتی تا ۳۰ تن را دارا هستند حداکثر بار محوری در برخی از خطوط ریلی ۲۵ تن است. این کارشناس اقتصادی، مسائل حوزه خارجی را نیز در این بخش موثر دانسته و می گوید: از سوی دیگر در فرایند اجرا نیز مسائل حاشیه ای زیادی وجود دارد. آذربایجان از طریق دریای خزر به کامیون های ترکیه ای خدمات رسانی می کند. کامیون های ترک از دریای خزر به گرجستان وارد شده که این مسیر ارزان تر و کوتاه تر بوده و استقبال خوبی هم از آن شده است. اقدامات کشورهای همسایه برای کاهش نقش ایران در ترانزیت کالا نیز موثر واقع شده است، ترکمنستان تعرفه گمرکی کالا از مرز ایران را افزایش داده است تا از این طریق میزان ترانزیت کالا از ایران افت کند. ترانزیت کالا در ایران، ۲۷ نهاد و ارگان متولی دارد که این موضوع مشکلات متعددی را برای فعالان این حوزه ایجاد کرده که زمان و هزینه های ترانزیت را افزایش داده است و تعداد مشتریان را کاهش می دهد.

■ کریدور شمال- جنوب افزایش ترانزیت را چندین برابر می کند

کریدور شمال-جنوب بهترین موقعیت برای ایجاد محور ترانزیتی در کشور است. این کریدور از چهار نظر برای ما اهمیت دارد، که مهم ترین آن ها درآمدزایی است. با تکمیل توسعه زیربناها، روان کاوی امور و ساده سازی قوانین کاهش هزینه ها می‌توان سهم ایران را افزایش داد. اما نباید تنها به توسعه زیربناها اهمیت داد و از بقیه امور غافل ماند. ایران در منطقه از ثبات و امنیت زیادی برخوردار است و مسیر مطمئنی برای ترانزیت کالاست. اولین فعالیت‌های متشکل بین‌المللی در این زمینه از سوی کمیسیون اقتصادی-اجتماعی برای آسیا و اقیانوسیه (اسکاپ) آغاز شد. ارتباط تجاری ملل شرق و غرب (آسیا و اروپا) از طریق پروژه راه‌آهن و بزرگراه سراسری آسیا مطرح شد، اما هیچ گاه به اجرا در نیامد. با توسعه و رشد وضعیت اقتصادی کشورهای جنوب شرقی و شرق آسیا در اواسط دهه ۸۰ میلادی، میزان تجارت آسیا و اروپا به یک سوم از مقدار تجارت جهانی رسید. به این صورت کشورهای ذی نفع در این مسیر پروژه توسعه شبکه حمل و نقل زمینی آسیا (آلتید) را در دهه ۹۰ با هدف روان‌سازی جریان تجارت در آسیا و اروپا طراحی کردند. در پروژه حمل و نقل آلتید، سه کریدور شمالی، جنوبی و مرکزی پیشنهاد شد که هر سه جهت شرقی-غربی داشتند. کریدور شمالی به موازات راه‌آهن سراسری سیبری و از طریق قزاقستان-روسیه به اروپا متصل می‌شد.

کریدور مرکزی با عبور از ترکمنستان و دریای خزر به قفقاز و بنادر شمالی دریای سیاه و از آن جا به اروپای مرکزی متصل می‌شد. کریدور جنوبی آلتید با عبور از ترکمنستان و شمال ایران به ترکیه، بلغارستان و دیگر نقاط اروپا می‌رسید. در سال ۱۹۹۸ اتحادیه بین‌المللی راه‌آهن‌ها، مسیر ترانزیتی ریلی «جاده ابریشم» را معرفی کرد. این کریدور از چین آغاز می‌شود و با عبور از کشورهای آسیای میانه، از سرخس-رازی در خاک ایران به ترکیه و از آن جا به اروپا متصل می‌شود. کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب در سال ۱۹۹۳ از سوی وزرای حمل و نقل کشورهای اروپا، در اجلاس کمیسیون اروپا در هلسینکی معرفی شد. این مسیر ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران با کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب شرقی آسیا برقرار می‌کند. تا پیش از شکل‌گیری این کریدور، صاحبان کالا و بازرگانان حوزه خلیج فارس برای ارسال کالاهای خود به اروپای مرکزی، شمال اروپا و روسیه از مسیر دریا و آب‌های آزاد استفاده می‌کردند. در این مسیر کالاها از اقیانوس هند، دریای عمان، خلیج عدن دریای سرخ و کانال سوئز به دریای مدیترانه حمل می‌شوند.

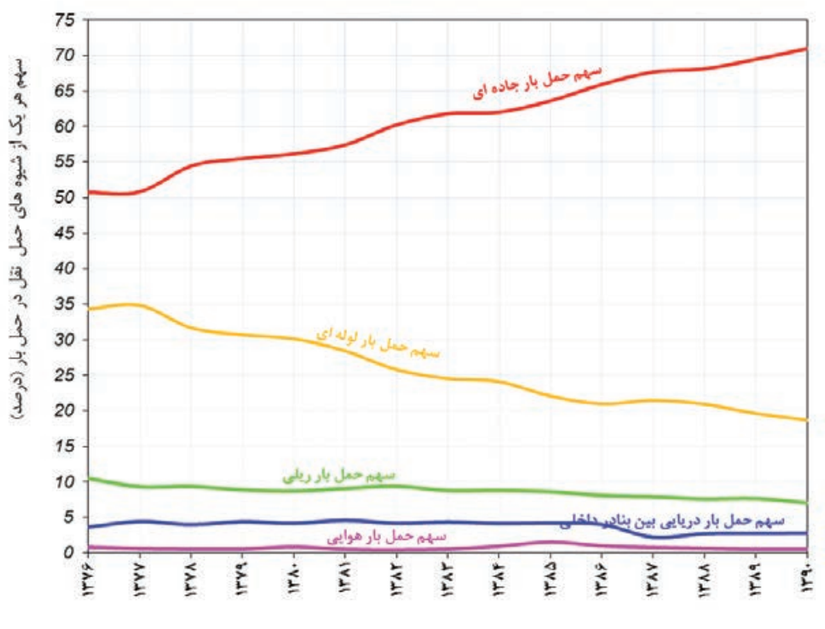
بخشی از کریدور شمال-جنوب از خاک ایران می‌گذرد، با تکمیل راه‌آهن قزوین-آستارا در کشورمان امکان دسترسی جاده‌ای و ریلی به کشورهای منطقه قفقاز و روسیه هم میسر می‌شود. توسعه مناسبات حمل و نقلی، افزایش میزان دسترسی به بازارهای جهانی، افزایش میزان حمل و نقل کالا و مسافر، تأمین امنیت سفر، ایمنی و حفظ محیط زیست، هماهنگ سازی سیاست‌های حمل و نقلی و تدوین قوانین مورد نیاز از جمله مهم ترین اهداف سه کشور ایران، هند و روسیه برای تأسیس این کریدور اعلام شده است.

■ همه ذی نفعان باید در توسعه ترانزیت سهیم شوند

اشرفی مدیرکل دفتر تجاری‌سازی و امور تشکل‌ها در توضیح این که افزایش ظرفیت ترانزیتی و توسعه تجاری حمل و نقل متولیان بسیاری دارد، می گوید: اولین مورد هماهنگی و برنامه‌ریزی درباره حمل‌ونقل بین‌المللی است که تجلی آن امروزه با نام ترانزیت شناخته می‌شود. کریدورهای بین‌المللی که از دیرباز مورد توجه و پیگیری وزارت راه و شهرسازی و سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه بوده‌اند به‌طور منسجم از سوی دفتر تجاری‌سازی و امور تشکل‌های معاونت حمل‌ونقل پیگیری می‌شوند؛ که می‌توان به‌عنوان نمونه به پیگیری موافقت‌نامه راهگذر شمال-جنوب، موافقت‌نامه کریدور خلیج‌فارس-دریای سیاه و دیگر کریدورها و کنوانسیون‌ها اشاره کرد. در حوزه ترانزیت ذی‌نفعان بسیاری درگیر هستند و شاید مهم‌ترین دستاورد این دفتر همسو کردن ذی‌نفعان حوزه ترانزیت و اهمیت بخشیدن این موضوع بوده است؛ زیرا نمی‌توان بهبود حاصل‌شده در ترانزیت جاده‌ای و ریلی را صرفا به فعالیت معاونت حمل‌ونقل مرتبط دانست و تمامی ذی‌نفعان در این موضوع سهیم هستند.

■ توسعه کشور در گرو حمل و نقل ترانزیتی

در بیشتر کشورهای در حال توسعه، سرمایه گذاری در بخش حمل ونقل تا حدود ۵۰ درصد سرمایه گذاری ثابت ملی را تشکیل می دهد. همچنین در کشورهای توسعه یافته به طور معمول حدود ۱۰ درصد شاغلان جامعه به سهم اشتغال حمل و نقل اختصاص دارد. با اجرای اقدامات مناسب و افزایش بهره وری خطوط ریلی به راحتی امکان دستیابی به اهداف برنامه ای راه آهن وجود خواهد داشت. این شرایط اقتصادی شدن مسیر ایران را هم به دنبال خواهد داشت و می توان با جذب بارهای ترانزیتی به اهداف ترانزیت در اقتصاد مقاومتی نیز دست یافت. ترانزیت بار از خاک ایران که به واسطه موقعیت جغرافیایی کشور از گذشته تا کنون مورد توجه تجار و بازرگانان بوده است به دلیل ایجاد وابستگی در منافع اقتصادی صاحبان کالا و امنیت ایران همچنین ایجاد اشتغال و افزایش درآمدهای کشور، راهکاری مناسب برای اهداف اقتصاد مقاومتی است. با توجه به نقش اساسی راه‌آهن در جابه جایی بار ضروری است تا با افزایش بهره وری در خطوط ریلی کشور مسیر ایران را اقتصادی کرده تا بتوان بار صاحبان کالا را جذب کرد. تا پایان برنامه ششم توسعه سهم راه آهن از حمل بار باید به ۳۰ درصد یعنی ۱۹۵ میلیون تن برسد. درصورت دستیابی به اهداف چشم انداز ۱۴۰۴ در حوزه ترانزیت می‌توان سالانه ۲۸/۵ میلیارد دلار درآمد کسب کرد.



یادداشت

سینا واحدی
info@khorasannews.com

ترانزیت ریلی کالا از رویا تا واقعیت

بیش از ۲۵ سال از طراحی توسعه حمل و نقل ریلی کشور و نیز بهره مندی از توان ظرفیتی این مسیر، افزایش درآمدهای ارزی و پیشرفت آن می گذرد. با این حال این مسئله تنها به رویایی شبیه شده است، که هنوز در مسیر واقعی شدن قرار نگرفته است. ترانزیت کالا از سه حوزه آب، خاک و ریل امکان پذیر است، اما به علت دسترسی نداشتن به آب های آزاد و نیز قیمت حامل های انرژی این حوزه در کشورهای توسعه یافته در بخش ریلی پیگیری و سرمایه گذاری می شود. با این وجود در صورتی که بتوان بخشی از بار جاده را توسط حمل و نقل ریلی منتقل کرد می توان مسئله بزرگ افزایش قیمت حامل های انرژی را نیز تا حدود زیادی حل و فصل کرد. این موضوع در کنار مزایای ترانزیت ریلی باعث می شود تا دستیابی به اهداف توسعه ای بیشتر نمایان شود. برای دستیابی به این هدف مهم ترین اقدام افزایش بهره وری از خطوط ریلی است. برای رسیدن به این هدف اقدامات گسترده ای در کشورهای پیشرفته صورت گرفته است. از جمله مهم‌ترین این موارد به این شرح است:

- ارتقای سامانه بهره برداری: کاهش طول بلوک ها و افزایش تکنولوژی بهره مندی از ظرفیت استفاده از خطوط ریلی بیشتر خواهد شد. همچنین با استفاده از شبکه ریلی نوع سنگین، درصورت وجود مجوز افزایش بار محوری می توان میزان بیشتری بار جابه جا کرد.
- افزایش ظرفیت و سرمایه گذاری بیشتر در این زمینه: با انجام اقدامات بهره ور می توان سرمایه گذاری بیشتری در زمینه توسعه ناوگان ریلی داشت و تعداد کمی این بخش را افزایش داد.
- استفاده از ارزهای رایج منطقه: استفاده از ارزهای واسط مانند دلار و یورو علاوه بر ایجاد امکان رصد مبادلات تجاری کشورهای استفاده کننده از ارز برای کشورهای صاحب ارز، امکان مسدود کردن این مبادلات را در اختیار کشورهای دارنده ارز قرار می دهد. از این نظر ضروری است تا ارز واسط از مبادلات تجاری کشور حذف شود.
- تنظیم مقررات و آیین نامه های اجرایی حمل و نقل: نبود تعهد به برنامه حرکت قطارهای باری سبب می شود تا امکان برنامه ریزی برای صاحبان کالا درباره زمان در اختیار داشتن کالاهای خود وجود نداشته باشد. این شرایط باعث خواهد شد تا جذابیت حمل و نقل ریلی کاهش یابد.

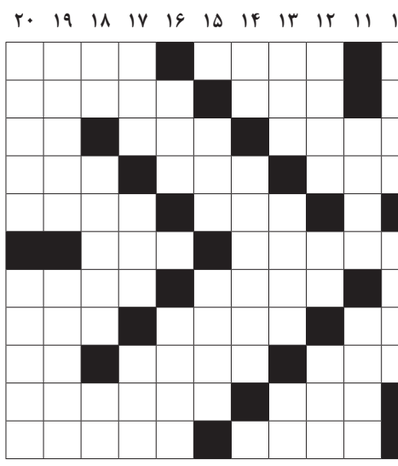
استفاده از تدابیر اقتصادی در سیاست خارجی در کنار به کارگیری ظرفیت‌های قابل توجه اقتصادی و جغرافیایی کشور موجب خواهد شد تا کشورهای منطقه از ثبات و امنیت در ایران بهره‌مند شوند. همچنین ایجاد کنسرسیوم‌های متنوع اقتصادی که باعث شود منافع اقتصادی کشورهای مختلف در جهان به امنیت و ثبات ایران وابسته باشد سبب خواهد شد حضور آن‌ها در توسعه ریلی افزایش یابد و مسیر پیشرفت را هموار کند. متنوع‌ساختن منابع درآمدی کشور، ایجاد اشتغال پایدار و تسهیل در تامین کالاهای استراتژیک کشور تنها بخشی از عایدات مستقیم توسعه این بخش اقتصاد است.

جدول متوسط [شماره ۷۱۲۸]

طراح جدول: مجید شادروح

افقی:
۱- جانماز- ضد حمله- شیره چغندر- خالق امیل ۲- نهادهای دولتی زیر مجموعه یک وزارت خانه- خامه- سر- شهری در استان همدان ۳- بوی رطوبت- خلق و خو- کوتاه‌ترین شعر ژاپنی- پله ترازو- نام ترکی ۴- پاسبان- خالص و برگزیده از هر چیز- بادام- ایستگاه قطار- چاقی ۵- نوبت- گفتن شهادتین- خیزاب- اخاذی ۶- لیکن- اثر دانته- بت ۷- خوراکی که با گوشت چرخ کرده و سیب‌زمینی و تخم مرغ درست می‌شود- آداب- صحرای مصر- چایخانه ۸- مقام- مال حاضر- چرم دباغی شده- با فرهنگ- لطیف ۹- شالوده- قرائت کنندگان- هدیه عروسی- دستار- عدد فوتبالی ۱۰- عامل بیماری- نغمه- زمان بی انتها- غربال کردن غلات ۱۱- مغز میوه- پاداش- رسیده- تزیین

عمودی:
۱- اگر حروفش مرتب شود به معنی بلایا و پیشامدهاست- هودج ۲- دیواره- ایجاد کردن ۳- یازده- نسل- برهنه ۴- آموختنی مدرسه- اراده- پیل الکتریکی ۵- ترسناک- پرستار خارجی ۶- آرامگاه- آب رسان ۷- پایتخت ازبکستان- جدید ۸- سفید ترکی- دومین روز هر ماه خورشیدی- جایز ۹- دام- وحشی- پاسخ ۱۰- پختگی و بلوغ- سمت راست ۱۱- ورزش جسم و ذهن- داستان ۱۲- کانون- بی حس- خودداری ۱۳- عشق فرنگی- آماده- ماه سرد ۱۴- حرص- سخنگو ۱۵- درخت کریسمس- پیامبر صبور ۱۶- گریزگاه- آشوب ۱۷- تقویت رادیویی- کم پشت- دوری ۱۸- تعجب زنانه- یار ایرانی پیامبر گرامی اسلام (ص)- دویار هم قد ۱۹- از پهلوانان توران که در جنگ دوازده رخ به دست گرازه ایرانی کشته شد- گریزان ۲۰- نورد- اجلاس

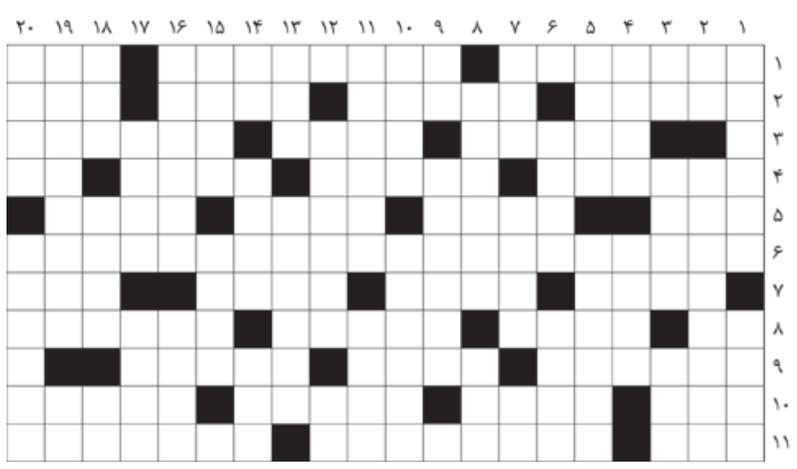


حل جدول شماره ۷۱۲۷

جدول سخت [شماره ۳۳۸]

طراح جدول: بیژن گورانی

افقی: ۱- تفسیر قرآن اثر علامه طباطبایی- مادر بیژن در شاهنامه- نوعی تسهیلات بانکی ۲- خارپشت تیر انداز- پایتخت مالت- یار همایون- شرم ۳- ارزن- بازی حرام- دختر شاه سمنگان ۴- جواب طفره آمیز- بسندگی- فال نیک- درون صدف ۵- همنشین برهمن- نامی دخترانه- مجموعه شعری از زنده یاد مهرداد اوستا- زمین زراعی که آبیاری نمی شود ۶- وصال او زعمر جاودان به / ... ۷- اسیر- ثبات و پایداری- وسیله کمک حرکتی بیماران- ظرف شیشه ای آزمایشگاهی ۸- عظمت- گستردگی- ترجمه فیلم خارجی- پرنده آوازخوان مهاجر ۹- از درجات سپاه پاسداران- زنده کردن مردگان از معجزات این پیامبر الهی بود- خباز ۱۰- فرمان سکوت- مقابل آمدن- دارنده صفت های ناپسند- مثل هم ۱۱- شهری در ایالت تورینگن آلمان- ژنرال ژاپنی که به خاطر جنایاتش در فیلیپین محکوم و اعدام شد- رنگ پاش.

عمودی: ۱- داستانی نوشته جان اشتاین بک- شوکت ۲- قدم یکپا- فرمانروای زابلستان در زمان بهرام گور ۳- مغز سر- سخن، گفتار- شبانگاه ۴- ورزش آرامش بخش- بسیار مهربان ۵- آب صاف و گوارا- سرباز داوطلب ۶- پدر- عارفان ۷- سوره بیست و چهارم قرآن- خلق و خو- بیماری آب مروارید ۸- ساکن جزایر اطراف قطب شمال- رنج و سختی ۹- مخترع تلفن- فیزیکدان انگلیسی که قوانین الکترولیز را وضع کرد ۱۰- پرهیز کردن- هوو ۱۱- رمان تاریخی نوشته صادق کرمیار- نان شب مانده ۱۲- الکل سفید- دویار همقد ۱۳- دریاچه دیدنی لرستان- چرب زبانی و چاپلوسی ۱۴- حس بویایی- بخش هلالی انتهای ناخن- رشته کوهی در اروپا ۱۵- پوشاننده- عنصر شیمی آلی ۱۶- عبث- از یاران امام علی (ع) که در جنگ صفین شهید شد ۱۷- تمدنی باستانی در آمریکای مرکزی- بدون سروصدا ۱۸- ریشه احکام اسلامی- رستنگاه- اتمسفر ۱۹- اثر برتراند راسل، فیلسوف و ریاضی‌دان انگلیسی- آزادورها ۲۰- آتشین پنجه- دیگ سنگی.

حل جدول شماره ۳۳۷