خراسان روزنامه صبح ایران
چهارشنبه ۱۰ مرداد ۱۳۹۷ .۱۸ ذی‌القعده ۱۴۳۹ .شماره ۱۹۸۸۰

ضرورت دارد سالانه هزار میلیارد تومان اعتبار به پروژه راه‌آهن چابهار-زاهدان تخصیص پیدا کند. دکتر «باقر کرد» معاون هماهنگی امور عمرانی استاندار گفت: کل اعتباراتی که امسال به راه‌آهن چابهار-زاهدان از محل تملک دارایی اختصاص یافته است، ۱۰۰ میلیارد تومان و تخصیص آن ۷۵ میلیارد تومان است.

لزوم تخصیص سالانه ۱۰۰۰ میلیارد تومان به راه‌آهن چابهار-زاهدان

آوار کمبود اعتبار روی ریل راه آهن زاهدان-چابهار

ذوالفقاری- احداث خط ریلی چابهار-زاهدان- مشهد به عنوان طولانی ترین خط آهن ایران، جزو مصوبات سفرهای دولت نهم و دهم به سیستان و بلوچستان و خراسان جنوبی بود و ۱۵ آذرماه ۱۳۸۹ در جریان سفر رئیس جمهور وقت به چابهار، طی مراسمی عملیات احداث قطعه اول خط آهن چابهار - زاهدان - مشهد از چابهار به زاهدان به طول ۵۷۰ کیلومتر که مصوب سفر دوم هیئت دولت به سیستان و بلوچستان بود آغاز و مقرر شد تا پایان سال ۹۴ به بهره برداری برسد اما از آن جایی که منبع مالی برای تزریق به پروژه وجود نداشت، فعالیت آن تعطیل شد تا این که قرارداد ساخت آن سال ۹۲ با قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص) بسته و به موجب این قرارداد مقرر شد طی پنج سال یعنی تا پایان سال ۹۶ عملیات محور چابهار-زاهدان به پایان برسد اما این گونه نشد و این پروژه از چابهار به زاهدان فقط ۳۳ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و از زاهدان به مشهد نیز درصد پیشرفت آن صفر است که دلیل آن همچنان کمبود اعتبارات است، در حالی که فاز نخست طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار سال گذشته به بهره برداری رسید و این بندر با سرعت در حال توسعه است و برای حمل بار به توسعه زیرساخت های حمل و نقل از جمله جاده و راه آهن نیاز است. از طرفی این خط ریلی که از چابهار آغاز می شود با عبور از ایرانشهر، خاش، زاهدان، نهبندان، بیرجند، قاین و گناباد از طریق ایستگاه کالشور در حوزه تربت حیدریه به راه آهن بافق - مشهد متصل می شود و با بهره برداری از این طرح، سیستان و بلوچستان از چند مسیر به راه آهن سراسری جمهوری اسلامی و چندین کشور همسایه ایران و آسیای میانه متصل خواهد شد و مراودات تجاری رونق پیدا خواهد کرد.

به گفته پیمانکار این طرح، با توجه به این که از نظر بودجه ای حدود دو سال است اعتبارات این پروژه با اوراق بهادار، اسناد خزانه و اوراق مشارکت تامین می شود در نقد کردن آن مشکلاتی وجود دارد، اما با همه مشکلات این طرح از نظر پیشرفت اجرایی وضعیت خوبی دارد و به گفته مدیر عامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران نسبت به طرح هایی که وزارت راه و شهرسازی در دست اجرا دارد، از پیشرفت خوبی برخوردار است. طبق قرارداد منعقد شده، این خط ریلی از زاهدان تا مشهد باید پیش برود و از زاهدان به مشهد حدود ۸۰۰ کیلومتر ریل گذاری انجام شود، این قطعه به دلیل مشکلات اعتباری و این که اعتبارات پراکنده نشود و یک منطقه زودتر به بهره برداری برسد فعال نیست و تمرکز بر قطعه چابهار-زاهدان است که چابهار با همین خط بعد از رسیدن به زاهدان به شبکه سراسری متصل می شود، البته اگر به مشهد متصل شود میان بری برای کشورهای آسیای میانه خواهد بود و می توان ترانزیت بین المللی را از مسیر کوتاه تری انجام داد.

همچنین برای قطعه زاهدان-مشهد به دنبال فاینانسور هستیم تا از فاینانس استفاده کنیم.

■ **پیشرفت ۶۵ درصدی قطعه جنوب**

نماینده شرکت ساخت و توسعه در استان درباره پیشرفت خط آهن چابهار-زاهدان می گوید: میزان اعتباری که برای پروژه ریلی چابهار-زاهدان در قرارداد با پیمانکار پیش بینی شده، دو هزار و ۴۱ میلیارد تومان است و قرارگاه سازندگی خاتم الانبیا (ص) پیمانکار طرح و ساخت این پروژه است.

«مهدی رضایی» می افزاید: این طرح به دو قطعه شمال و جنوب و هشت قطعه اجرایی تقسیم شده است که از چابهار تا ایرانشهر چهار قطعه، از ایرانشهر تا خاش دو قطعه و از خاش تا زاهدان نیز دو قطعه پیش بینی شده است. عملیات اجرایی این پروژه ۳۲/۷ درصد پیشرفت فیزیکی دارد، اما به دلیل این که تمرکز پروژه روی چهار قطعه چابهار تا ایرانشهر است، بیشتر عملیات اجرایی در این قسمت انجام می شود که از نظر زیرسازی ۶۵/۲۱ درصد پیشرفت فیزیکی دارد، پیشرفت عملیات زیرسازی ایرانشهر-زاهدان هم ۱۱/۶۳ و کل پیشرفت طرح از نظر زیرسازی ۴۸/۸۶ درصد است.

وی تصریح می کند: این خط آهن در گذشته به صورت خط آهن چابهار-ایرانشهر-فهرج تعریف شده بود. اما بر اساس پیش بینی خط آهن چابهار-مشهد این مسیر تغییر کرد و مقرر شد از سمت زاهدان به مشهد و بعد از آن به کشورهای خارجی متصل شود. به همین دلیل مراحل مطالعاتی قطعه چابهار-ایرانشهر در گذشته انجام و آماده اجرا شد و دلیل پیشرفت این قطعه نیز همین است، از آن جایی که قرارداد این طرح در قالب یک پروژه طرح و ساخت بسته شده است، هم کار مطالعاتی و هم عملیات اجرایی کل هشت قطعه بر عهده پیمانکار است.

«رضایی» اضافه می کند: طول این مسیر ۶۱۰ کیلومتر و با احتساب ایستگاه ها ۷۳۰ کیلومتر است که با اجرای آن برای دو هزار نفر شغل ایجاد می شود و ۷۰۰ دستگاه ماشین آلات نیز در این طرح فعال است. برای این پروژه هزار میلیارد تومان هزینه شده و اعتبار مورد نیاز برای تکمیل آن چهار هزار میلیارد تومان است.

■ **فرصت تاریخی برای استان**

وی اظهار می کند: این پروژه برای سیستان و بلوچستان یک فرصت تاریخی است که اگر به اندازه کافی به آن توجه نشود از دست می رود و دیگر پروژه ای با این میزان اهمیت و تأثیرگذاری در سطح ملی و جهانی در استان وجود نخواهد داشت. از طرفی هیچ منطقه ای در کشور مانند این استان ظرفیت حمل و نقلی ندارد پس این خط آهن می تواند برای کل کشور درآمد ترانزیتی مشابه درآمد نفت یا حتی بیشتر از آن داشته باشد. به گفته وی، مزیت نسبی این استان حمل و نقل و ترانزیت است. در صورتی که این خط آهن احداث و از طریق آن فرایند بارگیری کالا از بندر چابهار و ارسال آن برای آسیای میانه و اروپا انجام شود، کمک بسیار بزرگی به اقتصاد استان می کند.

نماینده شرکت ساخت و توسعه در استان می افزاید: اهمیت خط آهن چابهار-مشهد برای کشورهای دیگر بیشتر از ماست. هندی ها برای ارسال کالاهای خود به آسیای میانه و حتی اروپا به این خط آهن چشم دوخته اند زیرا تخلیه و بارگیری از بندر چابهار برای آن ها بسیار مقرون به صرفه تر از بندر عباس است و مسافت کوتاه تری را تا اروپا و آسیای میانه طی می کند.

■ **نیاز به ٤ هزار میلیارد تومان اعتبار برای تکمیل پروژه**

مدیر کل راه و شهرسازی نیز در این باره می گوید: قرارداد راه‌آهن چابهار-زاهدان با دو هزار و ۴۱ میلیارد تومان در سال ۹۲ بسته شد، کارفرمای این پروژه که در هشت قطعه مجزا تعریف شده و ۳۳ درصد پیشرفت دارد، وزارت راه و شهرسازی و پیمانکار آن قرارگاه خاتم الانبیاست.

«مسعود مالکی» می افزاید: حدود دو هزار نفر برای ساخت این پروژه مشغول به کار هستند و ۷۰۰ دستگاه ماشین آلات در این طرح در حال فعالیت است، هزار میلیارد تومان در پروژه هزینه شده و چهار هزار میلیارد تومان دیگر برای اتمام آن نیاز است.

وی اظهار می کند: با اداره کل بنادر و دریانوردی مکاتبه هایی انجام و قرار شد پسکرانه های خارج از شهر برای جانمایی ایستگاه راه‌آهن و تخلیه بارگیری مد نظر باشد.

■ **راه‌آهن چابهار-زاهدان؛ عامل توسعه منطقه**

استاندار نیز می گوید: هدف اصلی راه آهن چابهار - زاهدان ایجاد کریدور ریلی شرق کشور، اتصال بندر شهید بهشتی چابهار به شبکه ریلی و ایجاد بستر مناسب برای توسعه و رشد اقتصادی سیستان و بلوچستان و منطقه است.

سید «دانیال محبی» می افزاید: راه‌آهن چابهار-زاهدان با هدف ایجاد کریدور ریلی شرق کشور، اتصال بندر شهید بهشتی چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور به شبکه ریلی، کمک به توسعه سواحل مکران، اتصال کشورهای آسیای میانه و افغانستان به آب های آزاد در دست احداث است که عامل ایجاد توسعه و رشد اقتصادی سیستان و بلوچستان و منطقه است.

به گفته وی، طول مسیر اصلی راه آهن چابهار - زاهدان ۶۱۰ کیلومتر است که از دروازه شرقی اسکله شهید بهشتی چابهار واقع در دریای عمان آغاز و با عبور از شهرهای نیکشهر، ایرانشهر و خاش در نهایت به زاهدان متصل می شود. اجرای این طرح یکی از برنامه های مهم به منظور تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی مورد تاکید رهبر معظم انقلاب است.

■ **۱۰۰۰ میلیارد تومان؛ نقدینگی طرح در ۳ سال گذشته**

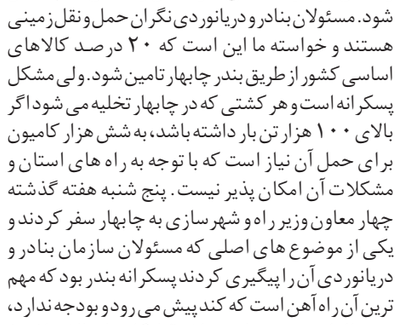
معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیر عامل راه آهن جمهوری اسلامی ایران هم که اواخر ماه گذشته به استان سفر کرد، در این باره اظهار می کند: پروژه ریلی چابهار-زاهدان در صدر اولویت های دولت قرار دارد و از زمان آغاز این پروژه در سال ۹۲ نسبت به دیگر طرح های عمرانی به ویژه در حوزه حمل و نقل از شاخص بسیار بالایی برخوردار است.

دکتر «سعید محمدزاده» می گوید: با توجه به نقش راه آهن چابهار-زاهدان در اقتصاد استان و کشور، دولت در تلاش است این پروژه مهم را با فوریت و جدیت سرعت ببخشد و در کمترین زمان به اتمام برساند. مجلس شورای اسلامی نیز به دلیل اهمیت پروژه احداث راه آهن چابهار-زاهدان و دیگر طرح های مهم این استان حمایت های خوبی انجام داده است و دغدغه مسئولان کشور و نمایندگان مردم این استان در مجلس سرعت بخشیدن و اتمام این طرح مهم است. وی می افزاید: برای تامین منابع مالی آن با تلاش مسئولان اقدام های خوبی انجام شده است به طوری که در سه سال گذشته بیش از هزار میلیارد تومان نقدینگی این طرح بود و برای آن بیش از هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان هزینه شده است. با توجه به حمایت های وزیر راه و شهرسازی و مسئولان سازمان برنامه و بودجه امیدواریم این پروژه در کمترین زمان به پایان برسد و آماده بهره برداری شود.

یادداشت شفاهی

۴ هزار میلیارد تومان؛ نیاز راه آهن چابهار-زاهدان

عبدالغفور ایران نژاد، نماینده مردم چابهار در مجلس



طرح ملی راه آهن چابهار - زاهدان - سرخس به کندی پیش می رود و با کمبود شدید اعتبار مواجه است، با وجود هزینه های زیاد برای ایجاد بندر شهید بهشتی چابهار و توسعه آن، هنوز راه های ارتباطی مانند راه آهن و بزرگراه برای حمل و نقل بارهایی که در این بندر تخلیه و بارگیری می شود ساخته نشده است. با توجه به این که اسکله شهید بهشتی برای تخلیه و بارگیری تکمیل شده است، به طور قطع یکی از نیازها ایجاد آزادراه و مهم تر از همه راه آهن است که البته ریل گذاری به سمت ایرانشهر در حال انجام است اما در بودجه امسال فقط ۷۵ میلیارد تومان به راه‌آهن کشور اختصاص یافت در حالی که راه‌آهن چابهار-زاهدان برای تکمیل شدن به چهار هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد. یکی از موضوع هایی که مطرح است و استاندار آن را دنبال می کند راه‌آهن چابهار-زاهدان-سرخس یعنی خط ریلی جنوب شرق کشور است که از ابتدا قرار بود این خط ریلی از چابهار به زاهدان، بیرجند و سرخس متصل شود تا بتوان به آسیای میانه متصل شد اما قرار است این راه آهن در شرایط فعلی به راه آهن زاهدان-بم متصل شود. مسئولان بنادر و دریانوردی نگران حمل و نقل زمینی هستند و خواسته ما این است که ۲۰ درصد کالاهای اساسی کشور از طریق بندر چابهار تامین شود. ولی مشکل پسکرانه است و هر کشتی که در چابهار تخلیه می شود اگر بالای ۱۰۰ هزار تن بار داشته باشد، به شش هزار کامیون برای حمل آن نیاز است که با توجه به راه های استان و مشکلات آن امکان پذیر نیست. پنج شنبه هفته گذشته چهار معاون وزیر راه و شهرسازی به چابهار سفر کردند و یکی از موضوع های اصلی که مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی آن را پیگیری کردند پسکرانه بندر بود که مهم ترین آن راه آهن است که کند پیش می رود و بودجه ندارد، به دنبال این هستیم با مسئولان قرارگاه خاتم الانبیا(ص) دیداری داشته باشیم تا بتوانیم راه آهن چابهار را به شبکه سراسری متصل کنیم و مشکلات جابه جایی مسافر و حمل بار رفع شود. با آمدن بار به بندر چابهار اشتغال زیادی ایجاد خواهد شد و بزرگ ترین معضل سیستان و بلوچستان معضل بیکاری و خشکسالی است، از طرفی متناسب با توسعه بندر زیرساخت های جاده ای و ریلی رشد نداشته است. یکی از دغدغه های رئیس جمهور نیز راه آهن چابهار-زاهدان است و دولت تاکید دارد این پروژه تکمیل و به شبکه سراسری متصل شود تا بتوان کالاهایی را که در بندر تخلیه می شود به سراسر کشور حمل کرد. در مجلس هم پیگیر این موضوع هستیم زیرا به دلیل کمبود اعتبارات در بودجه ۹۷ فقط ۷۵ میلیارد تومان به توسعه زیرساخت های ریلی اختصاص یافت که اندک است و همت دولت و پیگیری سازمان برنامه و بودجه را می طلبد تا هر چه سریع تر این پروژه به سرانجام برسد و بسیاری از مشکلات منطقه کاهش پیدا کند و به ویژه مشکلات اشتغال رفع شود.

ضرورت اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور

ذوالفقاری- اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور ضروری است. مدیر کل بنادر و دریانوردی به خبرنگار ما گفت: با اقدام های توسعه ای انجام شده ظرفیت بندر چابهار از ۲/۵ میلیون تن به ۸/۵ میلیون تن افزایش یافته است، افزایش تردد در جاده های چابهار به دلیل افزایش تخلیه و بارگیری نیازمند تامین زیرساخت های جاده ای و ریلی در این منطقه است، اگر اتصال بندر چابهار به ریل با سرعت انجام نشود، بندر چابهار قدرت رقابت پذیری نخواهد داشت، بنابراین اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور ضروری است. «بهروز آقایی» با پیش بینی تردد سالانه ۸۰۰ هزار کامیون در جاده های چابهار گفت: با توجه به این موضوع انتظار داریم زیرساخت های مورد نیاز برای این میزان تردد از سوی دستگاه های مربوط فراهم شود، تامین زیرساخت های ریلی سبب می شود ترانزیت مواد معدنی افغانستان به عنوان برگ برنده ایران عملیاتی شود. به گفته وی، حمل و نقل یکی از مؤلفه های اصلی در تشخیص جوامع رشد یافته و البته نشانگر مهم توسعه یافتگی نیز به شمار می رود به طوری که توسعه متوازن حمل و نقل در همه شیوه ها و بهره برداری مناسب از آن به عنوان پیش نیاز توسعه بخش ها، زمینه ساز توسعه سیاسی و اجتماعی می شود. در این میان حمل و نقل چند وجهی یکی از مصادیق گسترش زیرساخت های مورد نیاز برای توسعه خدمات تجارت خارجی و داخلی است که در هر کشوری به عنوان حلقه واسط صنایع آن معرفی می شود، چرخ تولید را به حرکت در می آورد و موجبات توسعه اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی را فراهم می کند. وی تصریح کرد: از آن جا که استفاده از شیوه حمل و نقل با حجم بالا و ارزان تر برای توسعه، کاهش هزینه ها، افزایش بهره وری و جلوگیری از صرف زمان بسیار اهمیت دارد، بنابراین باید تا حد امکان در مسافت های طولانی از ابزار جابه جایی بار حجمی و در مسافت های کوتاه از وسایل حمل سبک بهره برد. وی اظهار کرد: در صورت فراهم کردن بستر مناسب برای حمل و نقل چند وجهی در مسیرهای دریایی طولانی از کشتی، در مسیرهای طولانی زمینی از راه آهن و در مسیرهای کوتاه از حمل و نقل جاده ای می توان بهره برد، این راهکار می تواند در کاهش هزینه حمل، مصرف سوخت و حوادث جاده ای و افزایش بهره وری از امکانات موجود تاثیرگذار باشد. وی تصریح کرد: با این رویکرد، بنادر به عنوان یکی از مهم ترین حلقه های زنجیره تامین کالا و خدمات، می تواند شرایط و مولفه های لازم را برای توسعه حمل و نقل ترکیبی به ویژه حمل و نقل ریلی داشته باشد. ترکیب دریا-ریل می تواند نسبت به ترکیب دریا-جاده ما را بیشتر به هدف اصلی اقتصادی یعنی کاهش بهای تمام شده کالا در جریان رقابت های تجاری برساند. آقایی بیان کرد: در همه بنادر بزرگ دنیا، دسترسی ریلی به بازارهای هدف از اولویت های تجار، صاحبان کالا و البته مدیران بنادر است. در شرایطی که کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه در رقابت برای دست یافتن به بازارهای جدید و در کنار آن رقابت در کاهش قیمت تمام شده کالا هستند، در بسیاری از مسیرها و کریدورهای تجاری و حمل و نقل مبنای آن، ریل پایه است. بنابراین ایجاد دسترسی های ریلی در بنادر و اتصال آن به شبکه های حمل و نقل ریلی کشور به عنوان یکی از مهم ترین فاکتورهای کاهش بهای تمام شده کالا و ایجاد مزیت رقابتی، بسیار حائز اهمیت است و سرمایه گذاری هر چه بیشتر دولت همراه با تشویق بخش خصوصی به منظور ورود به این حوزه را مطالبه می کند.

ترانزیت از بندر چابهار به کشور با تکمیل خط ریلی رونق می یابد

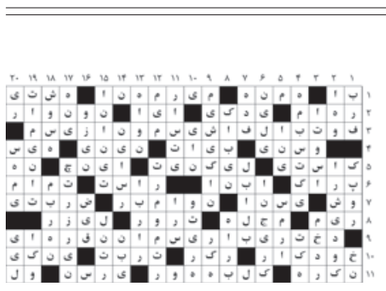
ذوالفقاری- ترانزیت کالا از بندر چابهار به شهرهای داخلی کشور با تکمیل راه آهن چابهار - زاهدان رونق پیدا می کند. معاون استاندار و فرماندار ویژه چابهار به خبرنگار ما گفت: ساخت پروژه راه‌آهن چابهار-زاهدان به طول ۶۱۰ کیلومتر در هشت قطعه از سال ۱۳۹۲ آغاز و هزار میلیارد تومان برای ساخت این طرح ملی هزینه شده است. «غلامرضا مجیدی» افزود: بر اساس پیش بینی ها، بیش از چهار هزار میلیارد تومان برای این طرح هزینه می شود و با تکمیل راه‌آهن چابهار-زاهدان طی سه سال آینده ترانزیت کالا از بندر چابهار به شهرهای داخلی کشور رونق می یابد. وی با بیان این که چابهار یکی از بهترین نقاط ایران و جهان برای صادرات و واردات کالاست و نقش مهمی در توسعه محور شرق دارد اظهار کرد: راه‌آهن چابهار-زاهدان با بیش از ۳۰ درصد پیشرفت فیزیکی در اشتغال زایی بیش از دو هزار نفر از افراد بومی و محرومیت زدایی نقش به سزایی داشته است. به گفته وی، خط ریلی چابهار-زاهدان در انتقال محصولات پتروشیمی، حمل کالا به افغانستان و آسیای میانه و کالاهای اساسی نقش به سزایی دارد و می توان میزان زیادی کالا را در زمان کم و با هزینه اندک جابه جا کرد.

جدول سخت [شماره ۳۸۷]

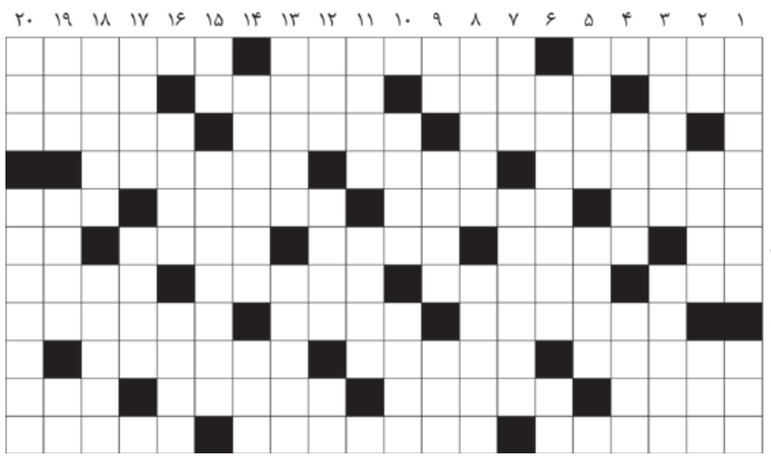
طراح جدول: بیژن گورانی

افقی: ۱-بهتان-کاهش ارزش دارایی بر اثر گذشت زمان-از اجزای پوششی گل ۲-تخصصی-غربال کردن-میانگین امتیاز ها در مسابقات-قاعده ها و اصل های پذیرفته شده ۳-پایتخت موزامبیک-رهبری-زن زیبا ۴-بیماری ناشی از تجمع بیش از حد هوا در بافت های بدن-باریک بین-فروتن ۵-پاک کننده-پندار ها-ستارگان درخشان-از اجزای پیراهن ۶-دوستی-ذاتی و فطری-نام خداوند در دین یهود-پرنده ای با سر و گردن کشیده-چوبدستی رزمی ۷-یک دوم-زورگو-عقب مانده ذهنی-جانوری از خانواده اسب ۸-معادل فارسی پرتره-آشکارا-آخرین دوره زمین شناسی از دوران سنوزوئیک ۹-متراکم-حوض تزیینی-سرما خوردن ۱۰-عبادت کننده-طبیعت-سوغات شهر مراغه-سرمایه جاودانی است ۱۱-ناامید و افسرده-از جرایم خشن-پیشوای دینی زرتشتی.

عمودی: ۱-فیلسوف یونانی و پیرو سقراط-کوهستانی در آمریکای جنوبی ۲-تکنیک-نام قائم منتظر (عج)-نی باریک ۳-پایتخت کشور بوتان-لبخند زننده ۴-از پسران فریدون پیشدادی-پرنده ای شبیه کبوتر ۵-پخته شده در آب-دستمال بزرگ که وسایلی را در آن می پیچند ۶-روز بزرگ و مهم و متبرک-حرف ربط ۷-مأنوس-نقاشی روی شیشه ۸-ستایش شده-پرنده ای شکاری و قوی پنجه ۹-ماهی کنسروی-شهر زعفران در خراسان رضوی-گهواره ۱۰-خورش لپه-فرزند یاسر و سمیه ۱۱-سزاوار-چند و کیل ۱۲-صدا-اولین قسمت دستگاه گوارش-پیشوند سلب ۱۳-طرز عمل-سخن گستاخانه ۱۴-به طور ناگهانی و بدون پیش بینی-زبانی از شاخه زبان های هندواروپایی ۱۵-کج-جنگ معروف خشایار شاه با یونانیان ۱۶-برق را از کوئل به دلکو می رساند-از ملزومات خوشنویسی ۱۷-سجده کننده-پسر معاویه ۱۸-غیرقابل انکار-مخزن ذخیره سیمان ۱۹-مسیر حرکت-کشور جزیره ای در مشرق دریای مدیترانه-از مطهرات ۲۰-قالی درشت باف عشایری-فیلمی ساخته مارتین اسکورسیزی با بازی لئوناردو دی کاپریو.



حل جدول شماره ۳۸۶

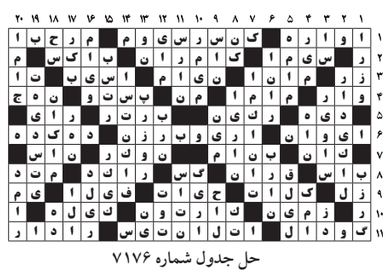


جدول متوسط [شماره ۷۱۷۷]

طراح جدول: مریم احمدی

افقی: ۱-خودرو-کنایه از موقعیت حساس-روز هفتم ماه خورشیدی ۲-خلاصی-اسباب منزل-ستاد-گلابی-ساعی ۳-نام ترکی-صدف نشین-چاه جهنمی-مار بزرگ-خوب نیست-لهجه ای از زبان کردی ۴-گروه ورزشی-برابری-از اشکال هندسی-صدمتر مربع ۵-بدرود-لحظه-بدهی-آب روستایی-سرد رگم ۶-احتیاج-قافله-ابله ۷-جوانمردان-از ادات تشبیه-بخشش-گریز-ریسمانی که بر زانوی شتر می بندند تا فرار نکند ۸-علامت مفعولی-خدایی-بیمناک-اگر برعکس شود امر به آمدن است ۹-مگر-دانه خوشبو-خطای فوتبالی-اول شب-عصاره گوجه فرنگی-تلخ ۱۰-دشنه-پهلوان-ماندگاری-الفت-اسباب بازی کودکانه ۱۱-کنسولگری-شتربان-بیرون کشیدن

عمودی: ۱-پادشاه نثر فرانسه ۲-ازسرگیری-گردآوری ۳-تعجب زنانه-پیامبر نقاش-مقابل ۴-روش-دزد-همه ۵-پایتخت فراری-از میوه های گرمسیری ۶-دریا-هر یک از آلات موسیقی-سرپرست ۷-از جزایر خلیج فارس-دشنام-بی حس ۸-تازه فرنگی-وسیله ای برای پرواز انفرادی ۹-خودروی روسی-نخوت ۱۰-سرما-سیاه-کنیه ۱۱-تونل-دفعه-عدد فوتبالی ۱۲-دسته-از انواع ماشین های ساده در فیزیک ۱۳-بانگ نماز-دهان دره ۱۴-پیشوند مشارکت-می دهند و رسوا می کنند-هادی ۱۵-چغندرپخته-بیهوشی-چاشنی دوسویه ۱۶-دستگاه قطع و وصل جریان برق در موتور خودرو-جنس خشن ۱۷-بی پرده-طولانی ترین شب سال-ریشه ۱۸-دولت ها-نگارش-پرحرفی ۱۹-گنجه-اکسیر ۲۰-مدار سالانه خورشید به دورزمین به عقیده قدما



حل جدول شماره ۷۱۷۶