خراسان روزنامه صبح ایران
سه‌شنبه ۹ خرداد ۱۳۹۶ . ۴ رمضان ۱۴۳۸ . شماره ۱۹۵۴۸

## ۳۰۰ میلیون دلار تسهیلات راه‌آهن جوین-اسفراین-بجنورد نیازمند پیگیری

برای جذب ۳۰۰ میلیون دلار تسهیلاتی که برای پروژه راه‌آهن جوین-اسفراین-بجنورد در نظر گرفته شده است، باید الزامات بانک برای تبدیل این اعتبار به ریال و تضمین دولت فراهم شود که نمایندگان، استاندار و متولیان راه باید پیگیر این قضیه باشند. «پورعیسی» رئیس سازمان برنامه و بودجه خراسان شمالی با بیان این مطلب به خبرنگار ما گفت: ردیف اعتباری ۴۰ میلیارد تومانی که امسال برای بازگشایی واقعی در نظر گرفته شده است اگر پرداخت شود، مشکل معارضان برطرف و بستر لازم مهیا می شود.

### یادداشت شفاهی

سعید سبحانی

معاون حمل و نقل اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای خراسان شمالی

## مزایای حمل و نقل ریلی

راه‌اندازی ناوگان حمل و نقل ریلی با داشتن نقاط قوت و مزیت های سودمند، زمینه مساعدی برای تحقق اهداف کلان اقتصادی استان خواهد شد. راه‌ریلی با برخورداری از ظرفیت های مناسب برای ترانزیت کالا، مزیت صادراتی برای بسیاری از تولیدات داخلی نسبت به دیگر روش های حمل و نقل دارد.

در سیستم حمل و نقل شقوق مختلفی داریم که یکی از این شقوق، حمل و نقل ریلی است. در کنار این حمل و نقل، حمل و نقل هوایی و جاده‌ای را نیز داریم، اما حمل و نقل ریلی مزایا و برجستگی هایی دارد که در دیگر حمل و نقل ها کمتر دیده می شود. کاهش مصرف انرژی و سوخت، از جمله ویژگی های این نوع حمل و نقل است. از مزایای این نوع حمل و نقل می توان به کاهش حوادث جاده‌ای اشاره کرد. در ناوگان حمل و نقل ریلی، حوادث جاده‌ای کمتر است و می توان گفت تصادفات خیلی کمی را شاهد هستیم. کاهش هزینه ها نیز از دیگر مزایای این نوع حمل و نقل است که می توان به آن اشاره کرد. جابه جایی مسافر و کالا با حمل و نقل ریلی نسبت به دیگر ناوگان ها تا حدودی کاهش هزینه را در پی دارد. به عنوان نمونه بار هر ۵ کامیون با یک واگن جابه جا می شود در نتیجه هزینه‌ها کاهش پیدا می کند. در برنامه ششم توسعه یک درصد از درآمد انرژی و نفت برای حمل و نقل ریلی مصوب شده است که باید هزینه شود. انعطاف کم حمل و نقل ریلی از جمله معایبی است که می توان به آن اشاره کرد زیرا گاهی اوقات به دلیل انعطاف کم، نمی توان کالای خود را به مقصدهای مورد نظر حمل کرد و قدرت مانور در این نوع ناوگان کمتر می شود زیرا جابه جایی کالا تا جایی انجام می شود که ریل وجود دارد و ادامه راه برای رسیدن کالا به مقصد باید از طریق کامیون انجام شود. نبود اتصال ریلی بین استان ها از دیگر معایب ناوگان حمل و نقل ریلی است. خراسان شمالی از جمله استان هایی است که از این مهم بی بهره است. چنانچه شبکه ریلی در تمام استان ها وجود داشته باشد خوب است، اما در تمام استان ها شبکه ریلی نداریم و نمی توانیم حلقه اتصال را کامل کنیم و به اهداف مورد نظر در این ناوگان برسیم. یکی دیگر از معایب حمل و نقل ریلی وجود ایستگاه های راه‌آهن در خارج از شهرهاست؛ به عنوان مثال برای رسیدن به ایستگاه راه‌آهن نقاب و جاجرم مسافران باید مسافت ۱۰ کیلومتری را طی کنند تا به ایستگاه‌های مورد نظر برسند. به نظر من مهم‌ترین مزایای این ناوگان حمل و نقل، کاهش تلفات است زیرا در جاده ها سالانه حدود ۱۶ هزار نفر جان خود را از دست می دهند. سال گذشته در استان خراسان شمالی ۱۹۲ نفر بر اثر حوادث جاده‌ای برون شهری و روستایی جان خود را از دست دادند که چنانچه از طریق شبکه ریلی جابه جایی انجام می شد به طور حتم آمار کمتر بود و این تعداد از هم وطنان ما جان خود را از دست نمی دادند. به طور حتم دولت باید حمایت هایی را از سرمایه گذاران این بخش انجام دهد تا با قوت بیشتری برای راه اندازی ناوگان حمل ونقل ریلی گام برداشته شود. در حال حاضر می توان ایستگاه های راه‌آهن را به عنوان مراکزی برای فروش صنایع دستی در نظر گرفت و از این مراکز می توان برای جذب گردشگران جهت خرید صنایع دستی و سوغات استفاده کرد و همچنین می توان با ایجاد غرفه هایی در این ایستگاه‌ها، تولیدات کارخانه‌های استان را به همراه دیگر تولیدات استان در معرض دید مسافران گذاشت. اتصال شبکه ریلی خراسان شمالی به استان های هم جوار در نهایت ما را به شبکه ریلی کشور متصل خواهد کرد. سالانه ۲۵ میلیون نفر از استان ما گذر می کنند و وجود شبکه ریلی، باعث جابه جایی کالا های مورد نیاز استان می شود. امیدواریم با اختصاص اعتبار مناسب از سوی متولیان مربوطه بتوانیم برای راه‌اندازی شبکه ریلی اقدام کنیم. حمل و نقل ریلی از شاخص های عمده توسعه یافتگی محسوب می شود. با توجه به اهمیت حمل و نقل ریلی، در تدوین برنامه های توسعه ای کشور باید توجه خاصی به این مهم شود. همچنین حمل و نقل ریلی یکی از راه های تاثیر گذار بر بهبود وضع آلایندگی و کاهش حجم تردد است زیرا حجم زیادی از ترافیک جاده‌های استان را که ناشی از خودروهایی است که از این شهر عبور می کنند برطرف خواهد کرد.

### حرکت کند پروژه راه‌آهن جوین-اسفراین-بجنورد-شیروان در گردنه اعتبارات

# احداث راه‌آهن در خراسان شمالی روی ریل کمبودها

**پروانه شیری**- یکی از شاخص های توسعه یافتگی، وجود زیرساخت های حمل و نقل ریلی است و اگر خراسان شمالی، استانی توسعه یافته قلمداد نمی شود یکی از دلایل بارز آن، بهره مندی اندک از خط راه‌آهن است. از زمان شکل گیری خراسان شمالی، بهره مندی از حمل و نقل ریلی از جمله موضوع های زیربنایی بود. سال‌هاست که حرف از احداث راه‌آهن مشهد-بجنورد-گرگان زده می شود اما عملاً اتفاق خاصی برای این پروژه مهم و زیربنایی نیفتاده است. از دیگر سو، مصوبه اجرای پروژه راه‌آهن جوین-اسفراین-بجنورد-شیروان هم عملیاتی شده است اما همچنان اهالی خراسان شمالی منتظر به صدا درآمدن سوت قطارها در این مسیر هستند. پس از گذشت ۷ سال از این مصوبه، هنوز این پروژه در تنگنای تخصیص اعتبارات قرار دارد و اگرچه مسئولان در رده های مختلف در تلاش هستند تا از هر راهی اعتبارات وعده داده شده را جذب کنند اما همچنان این پروژه معطل تخصیص اعتبار از صندوق توسعه ملی است.

**■ تخصیص نیافتن به موقع اعتبارات**

نماینده شرکت ساخت و توسعه زیربنا های حمل و نقل کشور در خراسان شمالی می گوید: محور راه‌آهن جوین-اسفراین-بجنورد به طول ۱۵۸ کیلومتر در قالب دو بخش مشتمل بر محور جوین-اسفراین به طول ۵۶ کیلومتر و محور اسفراین-بجنورد به طول ۱۰۲ کیلومتر می شود که از ایستگاه راه‌آهن نقاب در محور راه‌آهن مشهد-تهران جدا و با عبور از منطقه ای کم عارضه از نظر توپوگرافی به کارخانجات لوله گستر و مجتمع فولاد اسفراین متصل می شود.

«هنرور» می افزاید: این محور در ادامه با عبور از منطقه فوق العاده کوهستانی و سخت گذر که گذرگاه‌های ابنیه در آن قرار دارد، در انتها به مرکز استان متصل می شود. عملیات اجرایی زیرسازی راه‌آهن جوین-اسفراین در قالب دو قطعه در حال پیگیری است.

وی اضافه می کند: قطعه اول این پروژه به طول ۲۵ کیلومتر که عملیات اجرایی آن از آذرماه سال ۹۰ آغاز شده، در حال حاضر ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و قطعه دوم آن نیز به طول ۳۱ کیلومتر است که عملیات اجرایی آن از سال ۹۵ آغاز شده است و در حال حاضر ۷ درصد پیشرفت فیزیکی دارد.

وی خاطرنشان کرد: زیرسازی بخش اول که از جوین به سمت اسفراین است، ۵۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و اعتبارات لازم برای تکمیل این محور در دو بخش جوین-اسفراین و بجنورد هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان است که ۲۰۰ میلیارد تومان در بخش اول و هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان هم در بخش دوم نیاز است. وی ادامه می دهد: اعتبار هزینه شده در بخش اول تاکنون ۳۰ میلیارد تومان از محل اعتبارات طرح های تملک دارایی و اوراق مشارکت است و برای تکمیل زیرسازی و روسازی و ساختمان ایستگاه شهر اسفراین ۱۷۰ میلیارد تومان دیگر اعتبار لازم است.

وی اضافه می کند: در صورت تأمین و تخصیص به موقع اعتبار لازم به میزان ۶۰ میلیارد تومان و همچنین با توجه به توانمندی پیمانکار در منطقه، بخش زیرسازی در این قطعه تا پایان سال جاری تکمیل می شود. وی خاطرنشان می کند: با توجه به افزایش ۵۰ درصدی اعتبارات سال ۹۶ در بخش راه‌آهن، امسال ۴۰ میلیارد تومان برای این پروژه مصوب شده است در حالی که سال گذشته تنها ۱۷ میلیارد تومان اعتبار در نظر گرفته شده بود.

وی می افزاید: برای تکمیل بخش اول پروژه راه‌آهن جوین-اسفراین-بجنورد ۶۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز است که تنها ۴۰ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است.

«هنرور» تصریح می کند: با توجه به پیشرفت فیزیکی در بخش اول، بعضی از قسمت ها زیرسازی تمام شده است و در حال پیگیری جهت عقد قرارداد برای روسازی و ساخت ساختمان ایستگاه اسفراین هستیم که در این صورت بخش اول به طور کامل زیربار ترافیک می رود.

وی تخصیص نیافتن به موقع اعتبارات را یکی از علل تأخیر در اجرا و صدمه به پروژه ذکر می کند و می افزاید: این مسئله باعث مشکلاتی در خصوص آزادسازی و تملک مسیر و همچنین باعث ایجاد افزایش مطالبات پیمانکار شد که به تبع آن پیشرفت فیزیکی و عملیات اجرایی را نیز تحت الشعاع قرار داد.

وی اختلاف نظر در جانمایی ساختمان ایستگاه شهر اسفراین را یکی دیگر از دلایل تأخیر در اجرای پروژه ذکر و خاطرنشان می کند: پس از پیگیری های متعدد، در نهایت محل ساختمان مشخص و به پیمانکار ابلاغ شد.

وی با اشاره به بخش دوم راه‌آهن که از اسفراین تا بجنورد است و در قالب ۶ قطعه در حال تکمیل مطالعات پایش است، ادامه می دهد: با توجه به مصوبات سفر هیئت دولت در خرداد ماه سال ۹۴ به استان، مقرر شد ۳۰۰ میلیون دلار از صندوق توسعه ملی به این پروژه تسهیلات داده شود که تاکنون این امر محقق نشده است و هنوز پیگیر جذب این مبلغ هستیم.

به گفته وی، در حال حاضر شرکت تیراژ به عنوان سرمایه گذار این پروژه با امضای تفاهم نامه با شرکت ساخت، برای احداث این بخش آمادگی خود را اعلام کرده است که به محض تخصیص اعتبار مورد نظر، عملیات اجرایی در این بخش آغاز خواهد شد.

**■ تحول بزرگ در انتقال کالا و مسافر**

«هنرور» با بیان این که خراسان شمالی تاکنون شبکه ریلی نداشته است، اظهار می دارد: راه‌اندازی این طرح و اتصال مرکز استان به شبکه ریلی کشور تحول بزرگی در انتقال کالا و مسافر در مسافت کوتاه محسوب می شود که این مزیت، تأثیر زیادی بر اقتصاد منطقه خواهد داشت.

به گفته وی، برای تکمیل این پروژه باید اعتبار پیش بینی شده هزار و ۵۰۰ میلیارد تومانی هزینه شود، بنابراین اگر تخصیص هر کدام از این اعتبارات چه در بخش زیرسازی و چه در بخش روسازی و ساختمان ایستگاه‌ها با تأخیر مواجه شود، تکمیل پروژه را به طور کلی تحت الشعاع قرار می دهد.

وی با اشاره به این که مسئولان استانی با پیگیری های مرتب و منظم می توانند اعتبارات این بخش را افزایش دهند، تصریح می کند: هرچه دست اندرکاران منظم‌تر، منسجم‌تر و با دید مثبت در بخش افزایش اعتبارات کمک کنند، پیشرفت مناسبی در این بخش خواهیم داشت.

وی استعلامات، هماهنگی ها و تملک ها را از جمله معضلاتی قلمداد می کند که برای رفع آن باید تعاملاتی انجام شود تا عملیات اجرایی این پروژه همچنان ادامه داشته باشد.

وی می افزاید: برای هر پروژه ای، زمانی تعیین شده بنابراین هرچه زمان اجرا به دلایل مختلف ادامه‌دار شود، تعدیل ها طولانی‌تر می شود و با توجه به تورم، هزینه ها افزایش می یابد که این هزینه های اضافی باعث تأخیر و عقب ماندگی در اجرا خواهد شد که جبران عقب ماندگی ها نیز مشکلات خاص خودش را دارد.

وی بیان می دارد: بخشی از هزینه های این پروژه برای جبران عقب ماندگی هاست.

وی اضافه می کند: قراردادی که در قطعه اول منعقد شده ۱۷ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان است که اگر این رقم با یک تعدیل منطقه ای پرداخت شود، هزینه تمام شده افزایش می یابد.

«هنرور» نقدینگی و تملک را از دیگر معضلات در اجرای این پروژه ذکر و خاطرنشان می کند: از آن جایی که دولت به لحاظ اعتبارات نقدی با مشکل مواجه است و اعتبارات به صورت اوراق مشارکت یا اوراق خزانه اسلامی پرداخت می شود، در بخش آزادسازی و تملک مسیر با مشکل مواجه ایم زیرا باید تخصیص نقدی داشته باشیم تا بتوانیم زمین ها را تملک و شرایط را برای انجام فعالیت پیمانکار فراهم کنیم.

وی اظهار می دارد: امیدواریم با تأمین اعتبارات و ارائه راهکارهای بهتر در این بخش، مشکلات را برطرف کنیم و آزادسازی ها را انجام دهیم.

به گفته وی، باید همدلی و هماهنگی بین دستگاه ها در پروژه های بزرگ که در اقتصاد منطقه تأثیر گذار است به صورت گسترده باشد که متأسفانه بخشی نگری در استان زیاد است و هر دستگاهی، نگاهش فقط به بخشنامه های مربوط به خودش است.

وی اضافه می کند: برای یک پروژه بزرگ که بحث های اجرایی، استعلامات، صنعت و معدن، مالکان و بخشنامه های مختلف دولتی دارد اگر با دیدگاه و تفکر صرف بخشی نگری به موضوعات توجه شود، تأثیر به سزایی در کاهش بازدهی پروژه های بزرگ دارد.

وی تأکید می کند: چون موضوعات متنوع و متعدد است، باید همدلی و همکاری در حدی باشد که مسئولان به عنوان نماینده عالی، این نقش را به خوبی ایفا کنند تا پروژه از تب و تاب خودش نیفتد.

**■ معبرهای سخت در مسیر**

«هنرور» می افزاید: بخش اعتباری هم معضل اصلی است که باید پیگیری ها مستمر باشد چون استان هایی که پیگیرند و منظم‌تر موضوعات را منعکس می کنند، به طور حتم جواب بهتری نسبت به دیگر استان ها دریافت می کنند.

وی زیرسازی این پروژه به لحاظ مواجه شدن با ابنیه و معبرهای سخت گذر از سمت اسفراین به بجنورد را از جمله مشکلات در این بخش مطرح و خاطرنشان می کند: با توجه به معبرهای سخت در این مسیر، گذر از آن ها با توجه به محدودیت های شیب راه‌آهن، عملیات اجرایی را با مشکل مواجه کرده است به طوری که طول تونل ها افزایش یافته و پل های خاصی که در دره ها باید ساخته شود، زمان عملیات اجرایی را طولانی کرده است.

وی تصریح می کند: با وجود این شرایط اگر امسال اعتبار ۶۰ میلیارد تومانی تخصیص یابد، توانایی تکمیل بخش زیرسازی قطعه اول را از جوین تا اسفراین داریم.

وی می افزاید: روسازی و ساختمان ایستگاه هم یک پروژه ۲ ساله است به شرط این که اعتبار آن به موقع تخصیص یابد.

**■ ردیف اعتبار ۴۰ میلیارد تومانی**

در این میان نماینده مردم اسفراین در مجلس شورای اسلامی می گوید: در سال ۸۹ این پروژه را با اعتبار ۷/۶ میلیارد تومان در مسیر بودجه قرار دادیم و پس از برگزاری مناقصه، عملیات اجرایی آن از سال ۹۰ شروع شد.

دکتر «هادی قوامی» می افزاید: با پیگیری های انجام شده امسال ردیف اعتباری ۴۰ میلیارد تومانی برای راه‌آهن جوین-اسفراین-بجنورد-شیروان گرفتیم.

وی خاطرنشان می کند: از این میزان اعتبار، ۲۰ میلیارد تومان برای پرداخت به معارضان به منظور بازگشایی مسیر به طور نقدی دریافت و چند میلیون دلار هم از طریق صندوق توسعه ملی پرداخت می شود.

وی اظهار می دارد: برای پرداخت ۳۰۰ میلیون دلار از صندوق توسعه ملی، نیاز به مجوز تبدیل ارز به ریال و تضمین دولت داریم که کارهایش انجام شده و به زودی نهایی می شود تا پیمانکار بتواند مسیر اسفراین به بجنورد را راه‌اندازی کند.

وی اضافه می کند: با فعال شدن مسیر اسفراین به بجنورد، قطعه دوم اسفراین به جوین و آزادسازی ۳۰۰ میلیون دلاری علاوه بر ایجاد تحول در اقتصاد استان، این پروژه وارد مسیر جدیدی می شود.

به گفته وی، از آن جایی که خراسان شمالی زیرساخت راه آهن ندارد، کوتاه‌ترین و مطمئن‌ترین مسیری که می تواند استان را به شبکه ریلی وصل کند، راه‌آهن بجنود - اسفراین به جوین است.

وی تصریح می کند: این پروژه در ادامه از بجنورد به شیروان هم خواهد رفت که اهمیت این پروژه به دلیل کاهش ۵ ساعته زمان سفر مسافران از مرکز استان به تهران است.

وی خاطرنشان می کند: به دلیل استقرار صنایع زیاد در استان، این پروژه می تواند تحولات عظیمی از نظر زیرساختی ایجاد کند.

وی اضافه می کند: توجیه اقتصادی حمل بار با این پروژه راه‌آهن که مسافری و باری است می تواند بهای حمل و نقل باری را هم به یک سوم کاهش دهد زیرا به عنوان مثال، الان کارخانه ای در بجنورد داریم که این کارخانه برای این که بتواند بتن را به عراق صادر کند ناچار است ۳ میلیون تومان کرایه حمل و نقل پرداخت کند تا محموله اش را برای صادرات در مرز شلمچه تحویل دهد.

وی اضافه می کند: اگر حمل بار ریلی باشد هزینه آن به یک میلیون تومان کاهش می یابد در نتیجه استقرار بنگاه های اقتصادی در استان علاوه بر این که توجیه اقتصادی پیدا می کند حمل و نقل را نیز تسریع می کند که این امر تحولی در استان ایجاد خواهد کرد.

وی اظهار می دارد: در حالی که خراسان شمالی به دلیل وسعت، جمعیت، ظرفیت های معدنی، صنعتی، کشاورزی و گردشگری باید جزو استان های میانی باشد اما در تولید ناخالص داخلی جزو استان های آخر است.

وی تأکید کرد: راه‌آهن می تواند راه توسعه استان باشد.

**نکات مهم پرونده**

* راه اندازی این طرح و اتصال مرکز استان به شبکه ریلی کشور، تحول بزرگی در انتقال کالا و مسافر در مسافت کوتاه محسوب می شود که این مزیت تأثیر زیادی بر اقتصاد منطقه خواهد داشت
* همدلی و هماهنگی بین دستگاه ها در پروژه های بزرگ که در اقتصاد منطقه تأثیر گذار است، باید به صورت گسترده باشد که متأسفانه بخشی نگری در استان زیاد است و هر دستگاهی فقط بخشنامه های مربوط به خودش را نگاه می کند
* اگر امسال اعتبار ۶۰ میلیارد تومانی تخصیص یابد، توانایی تکمیل بخش زیرسازی قطعه اول را از جوین تا اسفراین داریم
* از آن جایی که خراسان شمالی زیرساخت راه آهن ندارد، کوتاه ترین و مطمئن ترین مسیری که می تواند استان را به شبکه ریلی وصل کند، راه آهن بجنورد- اسفراین- جوین است

### مصاحبه

حسین قاسمی نژاد

کارشناس ارشد حمل ونقل

## استان های بدون شبکه ریلی قدرت عرضه محصولات را از دست می دهند

استان هایی که به شبکه ریلی متصل نیستند و خطوط ریلی ارتباطی با شهرک ها و نواحی صنعتی آن ها ندارند، قدرت خود را برای عرضه محصولات تولیدی از دست می دهند. یک کارشناس ارشد حمل و نقل در گفت و گو با خبرنگار ما با اشاره به این که برخوردار نبودن از راه‌آهن شاید یکی از دلایل کمتر توسعه یافته بودن استان است، گفت: خراسان شمالی به عنوان یکی از استان های ارتباطی بین دو استان مسافرپذیر و گردشگری که دارای سفرهای بالایی است، از نعمت راه‌آهن محروم است و تنها در یکی از شهرستان های جنوبی استان، ارتباط ریلی محدودی وجود دارد که برای شرایط فعلی استان کافی نیست.

«حسین قاسمی نژاد» افزود: یکی از زیرساخت های لازم برای توسعه متوازن سراسر کشور و به خصوص استان های دارای شبکه ارتباطی محدود، توسعه خطوط ریلی است.

وی با اشاره به این که سالانه ۷ درصد از تولید ناخالص ملی در تصادفات جاده‌ای از بین می رود، اظهار داشت: با توجه به ظرفیت کم و محدود بودن راه های ارتباطی و وضعیت تصادفات و تلفات رانندگی، حمل و نقل ریلی به دلیل دارا بودن مزایایی از قبیل حمل و نقل انبوه، ایمنی، صرفه جویی اقتصادی، جلوگیری از آلودگی و نزدیکی به حمل و نقل سبز از اهمیت بالایی برخوردار است.

این کارشناس ارشد حمل و نقل با اشاره به مزایای حمل ونقل ریلی و توسعه آن گفت: حمل و نقل ریلی و توسعه آن از بخش های اصلی زیربنایی اقتصاد است که فرآیند توسعه اقتصادی استان را تحت تاثیر قرار می دهد و می توان گفت اساس مبادلات بازرگانی، تجاری و کلید توسعه اقتصادی و اجتماعی است.

وی اظهار داشت: یکی از موضوعات اساسی و قابل ذکر، رابطه مستقیم بین کارایی در بخش حمل و نقل و کارایی عمومی اقتصاد و رشد اقتصادی است.

وی با اشاره به این که حمل و نقل واسطه میان فعالیت های کشاورزی، صنعتی، بازرگانی و خدماتی در سطح ملی و فراملی است، ادامه داد: سرمایه گذاری در حمل و نقل ریلی موجب افزایش رشد اقتصادی می شود و با افزودن بر بازدهی اجتماعی در سرمایه گذاری های خصوصی، موجب سرمایه گذاری در زیرساخت های حمل ونقل می شود. وی بیان کرد: سهم حمل و نقل ریلی نسبت به دیگر شیوه های حمل و نقلی در استان بسیار پایین است و از طرف دیگر تقاضای بالا برای این سیستم حمل و نقل که از شاخص های اولیه توسعه یافتگی استان هاست، وجود دارد. وی ادامه داد: دولت یازدهم در راستای اقتصاد مقاومتی با طرح موضوع حمل و نقل ریلی می تواند توجه ویژه ای به توسعه خطوط ریلی و سیستم حمل و نقل ریلی و گسترش و توسعه این صنعت داشته باشد.

وی یادآور شد: با توجه به موقعیت خراسان شمالی، ایجاد سیستم حمل و نقل ریلی کار آمد می تواند در توسعه اقتصادی، اجتماعی استان جایگاه و نقش ویژه ای داشته باشد. وی ادامه داد: مسئولان و نمایندگان استانی باید با نگاه ویژه به این سیستم حمل و نقلی، اقدامات و کمیته های ویژه ای برای برنامه ریزی و توسعه خطوط ریلی داشته باشند. وی با اشاره به این که حمل و نقل مناسب، واسطه ای بین فعالیت های کشاورزی، صنعتی، بازرگانی و خدماتی در سطح ملی و بین المللی است، اظهار داشت: حمل و نقل ریلی به همین دلیل همواره در برنامه های توسعه ای مورد توجه جدی متولیان امر قرار گرفته است. این کارشناس ارشد حمل ونقل ادامه داد: ناوگان حمل و نقل ریلی در بخش سرمایه گذاری داخلی می تواند به عنوان یکی از شاخص های زیرساختی در جذب سرمایه گذار، تاثیر گذار باشد. وی تصریح کرد: مسافرت با ناوگان حمل و نقل ریلی از ایمنی بیشتری نسبت به مسافرت های جاده ای برخوردار است چنانچه مسافرت های ریلی را با مسافرت های جاده ای مقایسه کنیم می بینیم که خطر تصادف جاده ای چندین برابر بیشتر از مسافرت های ریلی است. وی مزایای سیستم حمل و نقل ریلی را ایمنی بالای آن در مقایسه با دیگر سیستم های حمل و نقل، راحتی و آسایش مسافران، مصرف کم انرژی و امکان استفاده از وقت و زمان در طول سفر عنوان کرد.

## جدول سخت [شماره ۷۸]

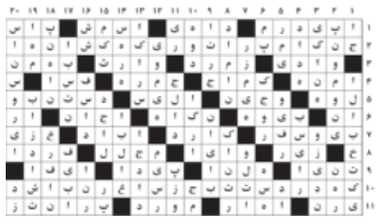
**طراح جدول: بیژن گورانی**

**افقی**

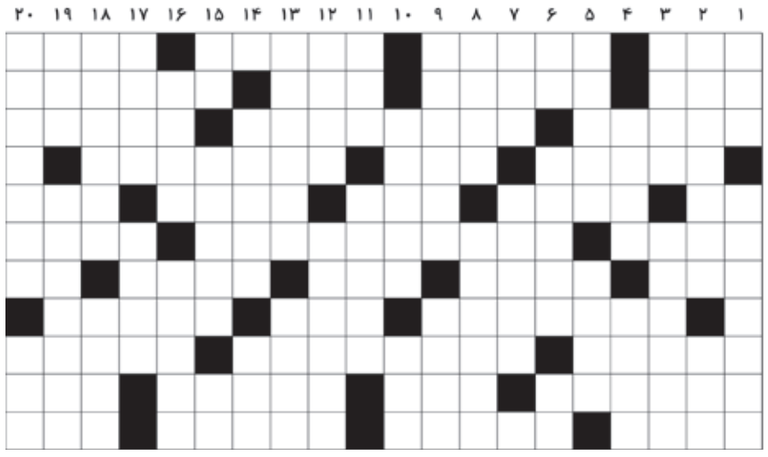
۱-گروه-بیزار و متنفر-رهاشده از اعتیاد-ماندگار ۲-شوهر-رنگین کمان-گونه-گلی زیبا ۳-سازی عرفانی-ژنرال ژاپنی که به خاطر جنایاتش در فیلیپین محکوم و اعدام شد-لاف پهلوانی زدن ۴-خواندن قرآن-زخم-از هم‌پاشیدگی ۵-اصفهان قدیم-پرطرفدارترین محصول زراعی جهان-واحد فرعی کاروانرژی-پرهیز کردن-ضمیر متکلم وحده ۶-سخن، گفتار-نویسنده معاصر ادبیات کشورمان و خالق رمان اندکی سایه-گرانبها ۷-حرف اول-زخم سطحی روی پوست-دختر زئوس-سکه طلای عصر سلجوقی-شهری در جنوب فرانسه ۸-خوراکی از گوشت و سیب زمینی و پیاز و سبزیجات-پسوند مکان-بی خبری ۹-تأمینات امروزی-اداره رسیدگی به تخلفات رانندگی-خوراکی از اسفناج ۱۰-اثر ویکتور هوگو-نقاش فرانسوی قرن هجدهم-عزیز و دوست داشتنی-صدا ۱۱-از زنان اساطیری یونان-بی مذهب-دیکتاتور نژادپرست آلمان-زیرک و سودجو.

**عمودی**

۱-آجر گلی-محل نگهداری آلات جنگی در عهد صفویان ۲-سال اسب از دوره دوازده ساله ترکی-احمق ۳-برچسب-پرت شدن از بالا به پایین ۴-اتاق ریلی-خواهش های نفسانی ۵-سدی در خوزستان-تنگ چشم ۶-چیز-آماده کردن-تکرار حرفی ۷-مجرای گوارش از حلق تا معده-ملاحظه و احتیاط ۸-سمت چپ-جروبحث کردن ۹-روز بیست و هشتم هر ماه شمسی در ایران قدیم-وحشی و غیرمتمدن ۱۰-آشامیدنی ها-پاسخ مثبت ۱۱-خلق و خو-گوشه‌ای در آواز دشتی ۱۲-پروتئین گیاهی-متعفن ۱۳-یاری و همراهی-ستاره دنباله‌دار ۱۴-سنگینی معده-مهمترین مرکز بود اییان ۱۵-جوی خون-آنچه وجود واقعی دارد-علامت اختصاری "نسخه بدل" ۱۶-خواب کودکانه-ریشه‌ای غده‌ای و خوراکی ۱۷-لقب فرمانروایان عثمانی بود-روز عرب ۱۸-هم پیمان شدن چند گروه سیاسی-زخمی و مجروح ۱۹-راه آذری-خاورشناس انگلیسی که شیفته عرفان اسلامی بود ۲۰-از بهترین کتب روایی شیعه تألیف شیخ ابوجعفر احمد برقی-خاطر.



حل جدول شماره ۷۷



## جدول متوسط [شماره ۶۸۴۵]

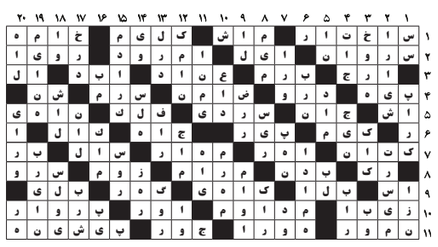
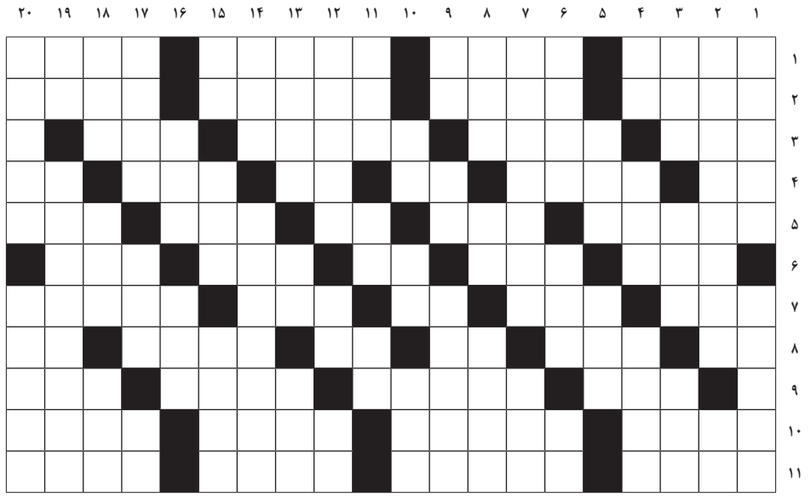
**طراح جدول: امید موسوی**

**افقی**

۱-خبره-از گل ها-بهتان-ابزار بنایی ۲-آکنده-گدا-حمد-سخن ۳-خبر-ضمیمه-کاغذ کپی-نظرات ۴-تکرار حرف-بازدارنده-راز-سودای ناله-پیروان-اریب ۵-نمودار-آتش-قورباغه-صومعه-تقویت امواج ۶-نوعی یقه-عقاب سیاه-درون-پیمانه-نهر ۷-خلوت-قطعه زمین زراعی-نت استمرار-پسوند حفاظت-پناه بردن ۸-خاک صنعتی-خاطر-کوچک-عدد ورزشی-صدمه-تکنیک ۹-جغد-تله-شماره-گره دریایی ۱۰-نوعی کفش-قنات-معطر-جزیره‌ای در خلیج فارس ۱۱-حقه-تفقد-نویسنده-نقاب

**عمودی**

۱-غیر مجاز-مداوا ۲-ماشین حمل مریض-بینش ۳-کلمه تنبیه-ارزش-منها ۴-چهره-رشد-نوعی اسباب بازی ۵-کدر-از حروف الفبا ۶-آزرده-رنج-بخیه جامه ۷-آگاهی سابق-نوبت بازی ۸-درخت انگور-زائوتر سان-موثر ۹-پهلوان-راس-آلتی فلزی که هنگام سواری بر پاشنهٔ چکمه می بندند ۱۰-رود ناشنوا-قدم یکپا-گزیدن ۱۱-از ادات تشبیه-تعجب زنانه-آبادی ۱۲-دوال-شامه نواز-مدافع فوتبالی ۱۳-ظرفی فلزی و پهن برای تف دادن گوشت-ویتامین جدولی-ساز ۱۴-اگر برعکس شود درخشان است-اختراع نوبل ۱۵-شوربا-طایفه-تشنه فریب ۱۶-فرمان-نشانه ۱۷-ارجمند-حکم قضایی-زهر ۱۸-مگر-ریشه خارجی-جد ۱۹-نت ششم-سومین خلیج بزرگ دنیا ۲۰-جنجال-عتیقه



حل جدول شماره ۶۸۴۴