

پیدا خواهد کرد زیرا این کریدور به این جهت اهمیت دارد که هم تردد در داخل کشور و هم با همسایگان را تسهیل می‌کند و ارتباطات منطقه‌ای را توسعه خواهد داد.

■ شکستن رکورد ریل گذاری

از آنجا که در سال های گذشته و در دولت‌های مختلف قول‌های زیادی برای بهره‌برداری از این پروژه ریلی از سوی مسئولان مختلف مطرح شده اما صرفاً روی کاغذ باقی مانده است، بابت ادعای استاندار سیستان و بلوچستان پس از پیگیری‌های متعدد با مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای کشور که در شهر تبریز در حال مأموریت بود دقایقی هم‌کلام شدیم.

هوشنگ بازوند در گفت‌وگو با خبرنگار قدس اظهار می‌کند: بخش زاهدان- خاش این پروژه پیش‌تر در سال ۱۴۰۱ افتتاح شده و اکنون اصلی‌ترین قطعه باقیمانده یعنی مسیر چابهار- خاش با طول ۴۷۷ کیلومتر در حال تکمیل است.

وی با بیان اینکه در راستای اجرای پروژه راه‌آهن چابهار به زاهدان در حال ثبت رکورد بی‌نظیری هستیم، می‌افزاید: حین اجرای این پروژه، رکورد ریل گذاری در پروژه‌های ریلی کشور شکسته شده به طوری که در برخی از روزها تا ۳ کیلومتر ریل گذاری در این مسیر انجام شده است.

■ نیاز به ۷ همت اعتبار

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای کشور با بیان اینکه این پروژه توسط قرارگاه خاتم الانبیا(ص) در حال انجام است، می‌گوید: این پروژه توسعه ملی با سرمایه گذاری از محل منابع حاصل از استجازه از رهبر معظم انقلاب و تهاتر نفت، تا پایان سال جاری به بهره‌برداری خواهد رسید. ارزش روز این پروژه در حال حاضر حدود ۱/۵ میلیارد دلار برآورد شده است. همچنین طبق برنامه‌ریزی صورت گرفته تکمیل نهایی این خط ریلی نیازمند ۱۸ هزار میلیارد تومان اعتبار است که تاکنون ۱۱ همت آن به پروژه تزریق شده و با توجه به تأکید دولت بر اجرای هر چه سریع‌تر این پروژه انتظار می‌رود منابع مالی مورد نیاز فراهم شده و اجرای پروژه را سرعت بخشد. بازوند با بیان اینکه ساخت این خط ریلی به دو بخش شمالی و جنوبی تقسیم شده که از چابهار آغاز و پس از عبور از شهرهای نیکشهر، ایرانشهر و خاش به شهر زاهدان منتهی می‌شود، خاطرنشان می‌کند: این پروژه که مهم‌ترین کریدور حمل و نقل شمال به جنوب است و دریای خزر را به دریای عمان متصل می‌کند و شاهراهی برای اتصال آسیای میانه و افغانستان به آب‌های آزاد اقیانوسی محسوب می‌شود در حال حاضر ۸۷ درصد پیشرفت فیزیکی دارد. همچنین مسیر پروژه شامل ۱۷ تونل است و از جمله مشکلاتی که این پروژه با آن دست و پنجه نرم می‌کند می‌توان به مواردی مانند کندی در عملیات روسازی، ساخت ایستگاه‌ها و توسعه فیبر نوری در محدوده خاش و ایرانشهر اشاره کرد.

وی با بیان اینکه دولت چهاردهم و وزیر راه و شهرسازی

توجه ویژه‌ای به این پروژه دارند، تصریح می‌کند: در حال حاضر ۶ هزار نفر در این پروژه مشغول به کار هستند و با تلاش شبانه‌روزی و تأمین اعتبار این پروژه سعی ما بر این است که تا پایان اسفند سال جاری در دو بخش مسافری و باربری این خط ریلی را به بهره‌برداری برسانیم به طوری که ایستگاه‌های ایرانشهر و چابهار کامل و آماده خدمت‌رسانی به چرخه حمل و نقل کشور شوند.

وعده دولتمردان برای شنیدن سوت قطار زاهدان -چابهار تا پایان سال ۱۴۰۴ محقق می‌شود

بزرگ‌ترین پروژه ریلی در ایستگاه پایانی



■ برگزاری جلسات ویژه در تهران

مهم‌ترین پروژه زیرساختی ریلی کشور در دولت دوازدهم راه به جایی نبرد و همانند بسیاری از پروژه‌ها پشت قباله دولت سیزدهم شد که در این دولت نیز یک مسیر از آن به بهره‌برداری رسید و سپس در کمای دو ساله فرو رفت. اما با شروع دولت چهاردهم و با تأکید بر استفاده از ظرفیت‌های منطقه مکران، این پروژه جان تازه‌ای گرفت و شخص رئیس‌جمهور و همچنین وزیر راه و شهرسازی تأکید ویژه‌ای بر بهره‌برداری از آن داشتند و به گفته قائم‌پناه، معاون اجرایی رئیس‌جمهور نیز جلسات ویژه‌ای برای پیگیری این پروژه ریلی به صورت هفتگی یک بار در تهران برگزار می‌شود.

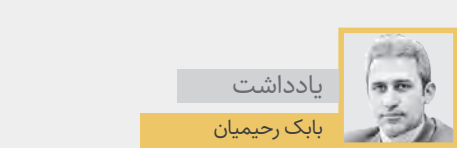
کارشناسان حوزه حمل و نقل بر این باور هستند که با تکمیل این خط، ظرفیت ترانزیت ریلی کشور جهش چشمگیری خواهد یافت و بندر چابهار به رقبی جدی برای بندرهای بزرگ منطقه تبدیل می‌شود. به عقیده آن‌ها اگر پروژه ریلی چابهار- زاهدان زیر بار ترافیک برود، علاوه بر مزیت‌های فراوانی که در زمینه تجارت و باز کردن بن پست ترانزیتی منطقه چابهار ایجاد خواهد کرد، با کاهش ۱۲۶ میلیون لیتر مصرف سوخت به صورت سالانه و کاهش آلاینده‌های زیست محیطی، صرفه‌جویی ۶۲۹ میلیارد ریالی در سال برای کشور فراهم می‌کند.

علاوه بر این‌ها این پروژه می‌تواند موجب اشتغال‌زایی، توسعه متوازن شرق کشور و افزایش تاب‌آوری اقتصادی

رضا طلایی یکی از پروژه‌های مهمی که در دولت‌های نهم و دهم کلنگ آن به زمین خورد ساخت خط ریلی چابهار - زاهدان است که به عنوان طولانی‌ترین خط آهن ایران نیز شناخته می‌شود. در حالی که از پاییز سال ۱۳۸۹ تنها ۱۵ روز باقی مانده بود در جریان سفر محمود احمدی‌نژاد به چابهار عملیات ساخت قطعه اول این کلان‌پروژه ریلی کشور آغاز شد.

این خط ریلی به طول حدود ۶۳۴ کیلومتر قرار است بندر شهید بهشتی چابهار را از طریق مسیر زاهدان به شبکه سراسری ایران متصل کند که نقش مهمی در توسعه ترانزیت، تجارت و شکوفایی اقتصادی شرق کشور خواهد داشت. این پروژه اگر چه یکی از مهم‌ترین پروژه‌های ملی و زیربنایی کشور محسوب می‌شود اما همانند سایر پروژه‌ها از همان ابتدا با سد مقاوم مشکلات مالی و تأخیرهای متعدد روبه‌رو بود به طوری که طبق برنامه‌ریزی اولیه عنوان شده بود تا پایان سال ۹۴ به بهره‌برداری رسیده و ارتباط ریلی شمال به جنوب کشور را فراهم می‌کند اما از آنجایی که منبع مالی برای تزریق به پروژه وجود نداشت، فعالیت آن بارها تعطیل شد تا اینکه قرارداد ساخت آن سال ۹۲ با قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا(ص) بسته و به موجب این قرارداد مقرر شد طی پنج سال عملیات محور چابهار - زاهدان به پایان برسد، اما این وعده در عمل محقق نشد.

خبر



یادداشت

بابک رحیمیان

بی تفاوتی اجتماعی

شب‌ها که ما می‌خواهیم، قیمت‌ها یک‌شبه بالا می‌کشد، مزرعه‌ای که تا دیروز گندم داشت، شبانه باغ‌ویلا می‌شود، درختانی که تا دیروز جزو اموال شهر بودند شبانه قطع می‌شوند، خودروهای پارک شده شبانه به سرقت می‌روند، رودخانه‌ها تغییر مسیر می‌دهند و حتی کوه‌ها شبانه تا قامت پارکینگ تراشیده می‌شوند!

نظارت در ذهن ما از کودکی با این شعر آغاز شده است: «شب‌ها که ما می‌خواهیم آقا پلیسه بیداره» اما در بزرگسالی دچار تعارض ذهنی است که اگر مأموران شهرداری، بازرسان تعزیرات، جنگلبانان، پلیس آب و هر فرد و یا سازمانی که در قامت ناظر و بازرس وظیفه نظارت بر تخلفات را بر عهده دارد چرا شب‌ها که ما می‌خواهیم یک‌شبه همه چیز تغییر می‌کند؟

■ ناظر نداریم یا نظارت نمی‌کنیم

با نگاهی اجمالی به قانون اساسی ظاهراً خلأیی برای قانون گذاری نداریم.

در همین راستا واحدهای نظارتی بالادستی از جمله نمایندگان و کمیسیون‌های ویژه در مجلس شورای اسلامی با هدف نظارت عامه، کمیسیون اصل ۹۰ مجلس با هدف رسیدگی به عملکرد قوا، دیوان محاسبات با هدف نظارت بر بودجه دستگاه‌های دولتی، سازمان بازرسی با هدف نظارت مستمر، دیوان عدالت اداری با هدف نظارت بر مقررات، سازمان برنامه و بودجه با هدف نظارت بر برنامه‌ها، بازرسی ویژه رئیس‌جمهور با هدف بازرسی فوق‌العاده، وزارت امور اقتصادی و دارایی به عنوان سازمان حسابرسی، وزارت اطلاعات با هدف رصد کارکنان و عملکرد دستگاه‌های دولتی و مرکز حراست دستگاه‌ها و سازمان اداری و استخدامی کشور با هدف ارزیابی عملکرد کارکنان در کشور مشغول به فعالیت هستند، پس چرا شاهد این تخلفات هستیم؟

■ کارکرد مکانیکی سازمان‌ها

سازمان‌های نظارتی که باید با نظارت‌های پیشگیرانه و آینده‌نگر علاج واقعه و یا انحراف و خطا از قانون را پیش یا حین اجرا تشخیص و اعلام کنند به دلایل مختلف مانند کمبود نیروی انسانی و یا به کارگیری نیروهای بی‌تجربه موفقیتی نداشتند. بی‌میلی به پاسخ‌گویی دستگاه‌های دولتی، نبود روحیه قانون‌گرایی و همچنین آسیب‌هایی که مردم در همکاری‌های مختصر و نظارت‌های اندک بر دستگاه‌ها متحمل شده‌اند عملاً شهروندان را از ادامه همکاری بازداشته است.

سازمان‌های نظارتی در ایران به جای برنامه‌ریزی با اهداف راهبردی اقتضایی بیشتر کارکرد مکانیکی دارند و به نظر می‌رسد سازمان‌های نظارتی اهداف کلی را فراموش کرده و بیشتر بر نظارت بر اهداف جزئی مشغول شده‌اند، از همین رو این سازمان‌ها نتوانسته‌اند سلامت نظام اداری کشور و تأمین حداقل زندگی و خدمات اجتماعی را تضمین کنند. متأسفانه بخش بیشتر نظارت توسط سازمان‌های نظارتی محقق نمی‌شود و بخش مهمی از این نظارت‌ها که توسط رسانه‌ها و مردم باید پیگیری شود بسیار کم‌رنگ است و ما امروز شاهد نوعی «بی‌تفاوتی اجتماعی» هستیم، به گونه‌ای که حتی برخی افراد «اختلاس» را بد نمی‌دانند بلکه به این معترض‌اند که چرا ما نمی‌توانیم اختلاس کنیم؟!

مردم امروز به راحتی از کنار آمارهای تصادفات جاده‌ای و حتی طلاق و اعتیاد و سایر آسیب‌های اجتماعی با بی‌تفاوتی می‌گذرند و نسبت به هم و مسئولیت اجتماعی خود بی‌تفاوت شده‌اند.

به هر تقدیر اگر در برابر تخلف‌ها سکوت شود، ذهن جامعه به این نتیجه می‌رسد که هیچ‌کس پاسخگو و پیگیر حقوق آن‌ها نیست، در نتیجه، مردم مسئولان را با شریک جرم دانسته یا چشم‌پوشی آنان را نشانه ضعف و بی‌تفاوتی می‌دانند در نهایت این وضعیت موجب می‌شود مردم از مشارکت عمومی و نقش‌آفرینی فاصله بگیرند.

وقتی در جامعه‌ای پدیده‌ای ناجهار برای مردم، عادی و نه چندان مهم جلوه کند برای مسئولان امر نیز رفع مشکل، حساسیت لازم را نخواهد داشت.

اساس فریضه امر به معروف و نهی از منکر بر همین مبنا قرار دارد که جلوگیری از فساد شامل انواع مفاسد اعم از شرعی، اخلاقی، اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و سیاسی گرفته شود تا اعتماد مردم حفظ شود.

■ افقی

۱. قلب گردشگری روسیه که کاخ کرملین و کلیسای سنت باسیل در آن واقع شده است - کافی ۲. از جویدنی‌ها - پارسنگ ترازو - خانه کوچک و محقرانه ۳. نردبان - پست و زبان - استخوانی در پا ۴. خویشاوندی - فرزندان ایلیس ۵. کلمه تحسین - پارچه مانتویی- بنابر این ۶. پایتخت جالینوس و سقراط - پایتخت شهریار و ملک الشعرا ی بهار - ترکیبی از ید ۷. نوعی حلوا - انکراالصوات - شهر خون و قیام - روحیه مذهبی ۸. آرامشی - کویری زیبا در شمال شرقی کرمان - شهرآورد ۹. بین دهم و دوازدهم - بنیان - انتها - موی مجعد ۱۰. مشهور - واسطه احضار ارواح - جلوتر ۱۱. بله ایتالیایی - رهایی - رمزیله ۱۲. عملیاتی رزمی به منظور جلوگیری از موفقیت دشمن - ابزار ردزنی ۱۳. سرمایه جاودانی - خط لوله انتقال گاز طبیعی از طریق دریای خزر به اروپا - واحد طول دوو نیم سانتی ۱۴. فرزند - زورکی - منقطع ۱۵. حیوانی از خانواده

میمون - عکس‌العمل - دانه معطر

■ عمودی

۱. اخلاکگر - موسیقی‌دان معاصر ایرانی و از شاگردان علی‌نقی وزیری - اختناق ۲. زین و برگ اسب - سلسله پادشاهی آسیای میانه در شاهنامه که معروف‌ترین سردار آن افراسیاب بود - میوه تلفنی ۳. بنات - مساوی - محل نصب دوشاخه ۴. چندین روح - عاقل - ماه سرد ۵. عدد منفی - بالین - جوش و خروش ۶. آشوب - رایحه - نتیجه خوب ۷. منطقه‌ای صنعتی در آلمان - بچه بمب - آگاه شده ۸. بانگ و فریاد - یاری - مزور ۹. اسب ماده - صدمه - مرزبان ۱۰. امانت‌فروش - الگوی روز - پیش از پشتک می‌زنند ۱۱. به طمع انداختن کسی - گردن کنشی - ریشه ۱۲. زبان گنجشک - لجباز - نام پسرانه وطنی ۱۳. صده - زادگاه حضرت ابراهیم(ع) - جان‌نثار ۱۴. مصیبت - نوعی بیسکویت



یک شرکت کلیدی محسوب می‌شود که حدود ۷۰۰ جوان با روحیه جهادی در آن مشغول به کار هستند و با توسعه تجهیزات، این تعداد افزایش خواهد یافت.

خشک معروف فرانسوی - تنه ۱۵. از توابع مثلثاتی - تنها ماده‌ای که طلا را در خود حل می‌کند - عدد کلاگی

	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۱	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۲	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۳	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۴	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۵	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۶	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۷	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۸	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۹	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۱۰	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۱۱	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۱۲	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۱۳	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۱۴	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵
۱۵	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸	۹	۱۰	۱۱	۱۲	۱۳	۱۴	۱۵

طراح: محمد رضا علی‌زاده zadehalireza@gmail.com