گزارش تحلیلی «تجارت» از عملکرد ضعیف در حوزه حمل ونقل شهری

# سیاسی کاری، ترمز توسعه مترو

**تجارت- محمد خادمی:** نخستین شهری که در کشـورمان از خدمات مترو بهره مند شـد تهران اسـت، این شـهر دو دهه پیش صاحب مترو به عنوان مهم‌ترین وسـیله حمل و نقل سـفرهای درون شهری شد، طرح اجرای مترو در تهران به ابتدای دهه ۵۰ برمی گردد، در سال ۵۹ یک سال بعد از پیروزی انقلاب اسلامی بخشی از حفاری‌های تونل‌های مترو از سوی شرکت فرانسوی مورد اجرا قرار گرفت، اما به دلیل آغاز جنگ تحمیلی اجرای عملیاتی راه‌اندازی آن متوقف ماند، تا اینکه در سال ۶۳ مرحوم آیت‌الله هاشمی رفسنجانی که آن زمان رئیس مجلس شـورای اسلامی بود در نماز جمعه طرح راه‌اندازی مترو تهران را دوباره بر سرزبان‌ها آورد و یـک سـال بعد یعنـی فروردین ۶۴ هیئت وزیران طرح اجرای مترو تهران را به تصویب رساند و کار دوباره آغاز شد، تا اینکه نخستین مترو تهران در سال ۱۳۷۷ مورد بهره برداری قرار گرفت و یک سال بعد از آن نیز خط دوم مترو خدمات رسانی خود را آغاز کرد. به دلیل اینکه مترو یک وسـیله حمل ونقل درون شـهری اسـت مدیریت آن از سـوی شـهرداری صورت می گیرد، طبق گفته بسیاری از کارشناسان شهرداری تهران در طول مدیریت ۱۲ سـاله محمدباقر قالیباف اقدام چشم گیری در این حوزه انجام نشده است، بلکه کم کاری‌هایی نیز صورت گرفته است چرا که آن زمانی که مترو در حال ساخت بود باید هزینه‌های میلیاردی برای آن می شد، در حالی که از زمان آغاز به کار مدیریت قالیباف مترو تهران به درآمد زایی رسیده بود و حجم بزرگی از کار به اتمام رسیده بود و سالانه مجموعه مترو از درآمد هزاران میلیاردی و اعتبار میلیاردی دولت و شهرداری تهران برخوردار بوده است، در گزارش پیش رو نگاهی انداخته‌ایم به وضعیت مترو پایتخت و چشم انداز آن که در ادامه می خوانید:

**■ از چشم انداز مترو عقب هستیم**

روزانه در شـهر تهران بیش از ۱۸ میلیون سـفر صـورت می گیـرد، که تنها دو میلیون و ۵۰۰ هزار سفر با مترو انجام می‌شود و همچنان خودروهای شخصی بیشترین حجم تردد را بر عهده دارند، طبق آمارهای منتشر شده ۱۸ درصد جابه جایی سفرها در تهـران با مترو، ۲۱ درصد با اتوبوس، ۲۲ درصد تاکسی و ۳۹ درصد با خودروهای شخصی انجام می‌شـود. قرار اسـت تا ۱۳ سـال آینده یعنی سال ۱۴۰۹ تعداد سـفر با مترو در تهران به روزانه ۱۹ میلیون نفر برسد که در حال حاضر فاصله زیادی با این چشـم انداز وجود دارد، چرا که ۴۵ درصد از سفرهای تهرانی‌ها در ۱۳ سال آینده باید با مترو انجام شـود، در حالی که اکنون تنها ۱۸ درصد از سفرها را به خود اختصاص داده است. این موضوع نشـان می‌دهد که مترو تهران از اهدافش عقب مانـده اسـت و مدیریت آینـده تهران باید تلاش بیشـتری انجام دهد تا به چشـم انداز حمل و نقل ریلی تهران برسد. عده ای از کارشناسان معتقدند که ایلنا با «محسن هاشمی» منتخب دوره پنجم شـورای شـهر تهران و مدیر اسبق مترو پایتخت انجام داده است، می گوید: «توسعه متروی تهران در چندسـال اخیـر در بخـش حفر تونل، به خاطر دسـتگاه‌های حفاری و سازنده تونل پیشرفته‌ای که در دهه قبل خریداری شده بود، پیشرفت خوبی داشت، اما باید توجه کرد که حفر تونل تنها بخشی از عملیات احداث مترو است و فعالیت‌های فراوان دیگری از جمله تامین تجهیزات ثابت و متحرک، نیرو رسانی، تامین واگن و کشنده، احداث ایستگاه و هواکش‌ها، احداث پایانه‌ها و اتصال آن به خطوط هم برای راه‌اندازی مترو ضروری است. اگر خطوط روزانه در تهران حدود ۲۵ میلیون سـفر شـهری صورت می گیرد و باید مترو که در حال حاضر دو میلیون و ۵۰۰ هزار سـفر انجام می‌دهد به ۴ برابر یعنی به ۱۰ میلیون سـفر برسـد که بسـیار با این آمار فاصله دارد.

**■ مقایسه دو فعالیت**

در طـول ۱۸ سـال قبـل از مدیریت «محمدباقر قالیبـاف»، بـدون درآمدزایی و تنها تزریق بودجه بـه شـبکه متروی تهـران ۴۵ کیلومتر خط روی زمیـن و ۳۴ کیلومتـر زیـر زمین و در مجموع ۷۹ کیلومتر مترو سـاخته شـد، ۳۶ ایسـتگاه و ۲۸۷ دسـتگاه واگـن و میانگین جابه‌جایـی روزانه آن بیش از ۶۰۰ هزار سـفر در روز بود. به عبارتی، در دوره قبـل از مدیریـت قالیبـاف سـالانه بیش از ۴ کیلومتر سـاخت مترو صورت گرفته اسـت، در حالی که در ۱۲ سال فعالیت قالیباف با وجود درآمد بالای شـهرداری و درآمد زایی مترو تهران یک صد کیلومتر خطوط مترو افزایش پیدا کرده است و به طور میانگین در مدیریت قالیباف در هر سال ۷ کیلومتر مترو سـاخته شـده است. در گفتگویی

**■ کارشناسـان معتقدنـد روزانـه در تهران حدود ۲۵ میلیون سـفر شـهری صـورت می گیـرد و باید متـرو کـه در حال حاضر دو میلیون و ۵۰۰ هـزار سـفر انجام می‌دهد بـه ۴ برابـر یعنـی بـه ۱۰ میلیون سـفر برسـد که بسـیار با این آمار فاصله دارد**

مترو بدون این بخش‌ها احداث و افتتاح شود، عمدتا کارکردی نمایشـی و تبلیغاتی داشته و نمی تواند ظرفیت جابجایی مسـافر را ارتقا جدی ببخشـد، متاسفانه تا بحال علیرغم آنکه از نظر طولی مقادیر زیادی افتتاح شده‌است، خطوط تکمیل نیست. در حال حاضر میزان جابجایی مسافر در متروی تهران کمتر از دو و نیم میلیون سفر در روز است و این رقم ۵ سال قبل هم در همین حدود بود، در حالی که در طرح جامع حمل ونقل تهران، ظرفیت مترو باید به ده میلیون سفر در روز یعنی ۴ برابر وضع فعلی برسد تا مشکلات مربوط به ترافیک و آلودگی هوا قابل تحمل گردد.»

**■ چه میزان برای مترو هزینه شده است**

راه‌انـدازی متـرو تهـران با اصـرار مرحوم آیت الله هاشمی رفسنجانی آغاز شد، چرا که در ابتدای دهـه ۶۰ دولـت وقت مخالف اجرای این طرح بود و کشـور بـا خزانه خالـی و جنگ تحمیلی مواجه بـود، بـا این وجود آیت‌الله هاشـمی که ریاسـت مجلـس را بر عهده داشـت تمامی تلاش خود را انجام داد تا احداث مترو را به سـرانجام برسـاند، محسن هاشمی فرزند ارشد آیت الله از همان ابتدا مدیریت راه‌اندازی مترو را بر عهده گرفت، اما بعد از چندسال که از روی کار آمدن قالیباف به عنوان شهردار تهران می گذشت او از این سمت عزل شد، اما محسن هاشمی نقش کلیدی مترو تهران را ایفا کرده است یا می توان گفت شناسنامه مترو تهران را تهیـه و تدویـن کرده بـود و این حجم خدمات رسانی کار یک شبه نبوده است، به طور نمونه در خط یک مترو که طول آن ۴۷ کیلومتر است برای هر یک کیلومتر ۲۵ میلیارد تومان هزینه شده که ساخت آن در مدیریت محسن هاشمی رفسنجانی در مترو تهران و کرباسچی در مقام شهردار تهران صورت گرفت، خط دو مترو به طول ۲۶ کیلومتر که به طور میانگین برای هر یک کیلومتر ۶۶ میلیارد تومان هزینه شده است که اختصاص این اعتبار در مدیریـت محسن هاشـمی در متـرو والویری شـهردار تهران صورت گرفته اسـت. خط ۳ مترو نیـز با طـول ۳۷ کیلومتر با اعتبار هر کیلومتر ۷۱ میلیارد تومان در مدیریت محسن هاشـمی مدیر متـرو و محمـود احمـدی نژاد در مقام شـهردار تهران صورت گرفت، خط ۴ مترو در مساحت ۲۴ کیلومتر که برای هر یک کیلومتر آن ۱۸۰ میلیارد در مدیریت محسن هاشـمی در مترو و محمد باقر قالیباف شهردار تهران اختصاص داده شده است. خط ۵ مترو که طول آن ۴۳ کیلومتر است در دوره درویـش مدیـر مترو و قالیباف شـهردار برای هر یـک کیلومتـر ۲۸۰ میلیارد اعتبـار در نظر گرفته شـده اسـت و برای خط ۶ و ۷ که به ترتیب ۳۱ و ۲۷ کیلومتر است برای هریک کیلومتر در این دو خط ۳۰۰ میلیارد تومان در مدیریت درویش در مترو و قالیباف شهردار تهران خرج شده است. خط یک به طول ۳۹ کیلومتر با ۳۰ ایستگاه از ایستگاه تجریش واقع در ابتدای خیابان شریعتی تا ایستگاه کهریزک واقع در ضلع جنوب شرقی بهشت زهرا قرار دارد، ایـن خط در سـال ۱۳۸۰ مـورد بهره برداری قرار گرفت. خط دو به طول ۲۴ کیلومتر با ۲۲ ایستگاه از ایستگاه فرهنگسرا واقع در خیابان جشنواره جنب فرهنگسرا اشراق تا ایستگاه تهران (صادقیه) واقع در ضلع جنوب غربی فلکه دوم صادقیه قرار دارد، ایـن خط نیز در سـال ۱۳۷۸ مـورد بهره برداری رسید. خط سه به طول ۳۷ کیلومتر با ۲۲ ایستگاه از ایستگاه قائم تا ایستگاه آزادگان است که در سال ۱۳۹۱ مـورد بهـره برداری قرار گرفت، خط چهار به طول ۲۴ کیلومتر (شامل ۲۱ کیلومتر در شاخه اصلی و ۳ کیلومتر در انشعاب فرودگاه مهرآباد) با ۲۲ ایستگاه (شامل ۱۹ ایستگاه در شاخه اصلی و ۳ ایستگاه در انشعاب فرودگاه مهرآباد) از ایستگاه شـهید کلاهدوز واقع در انتهای خیابان پیروزی بزرگراه اسبدوانی تا ایستگاه اکباتان (ارم سبز) واقع در بلوار فردوس انتهای خیابان شقایق جنوبی قرار دارد. این خط نیز در سـال ۱۳۸۷ مورد افتتاح قرار گرفت، خط پنج (خط برون شـهری) به طول ۴۳ کیلومتر با ۱۱ ایستگاه از ایستگاه تهران (صادقیه) واقـع در ضلع جنـوب غربی فلکه دوم صادقیه تا ایستگاه گلشهر واقع در گلشهر کرج قرار دارد. این خط موازی آزادراه تهران- کرج عبور می کند، این خط در سال ۱۳۷۷ مورد بهره برداری قرار گرفت و به عنوان نخسـتین خط مترو تهران به حسـاب می آید. خط هفت به طول ۲۲ کیلومتر با ۱۷ ایستگاه از ایستگاه بسیج واقع در تقاطع بزرگراه افسریه و بزرگراه تا ایستگاه میدان صنعت واقع در شهرک غرب (قدس) قرار دارد، که در سـال ۱۳۹۶ مورد بهره برداری قرار گرفته است.

**■ درآمد میلیاردی مترو**

شـهرداری تهران از سـالیان گذشـته یک هزار و ۹۰۰ میلیارد تومان در شـرکت واگن سازی تهران سـرمایه گـذاری کرده اسـت کـه در حال حاضر ایـن شـرکت تنها ۴۰ درصد تولیدش به شـکل بومی صورت می گیرد. شرکت واگن سازی تهران ظرفیت تولید ۷ هزار واگن برای نیاز کشور را دارد، همچنین ۲ هزار شرکت تولید کننده قطعات واگن در کشـور وجود دارد. عمر واگن‌های مترو تهران باید ۳۰ سـال باشـد که متاسفانه عمر واگن‌های فعلی مترو ۱۶ سـال اسـت. مترو تهران به عنوان پنجمین مترو دنیا از لحاظ وسعت خدمات رسانی است، اما شرکت بهره برداری مترو تهران بیشترین نیروی انسانی در بین متروهای ۵ کشور برتر جهان را به خود اختصاص داده است. طبق گفته مسئولان شرکت بهره برداری مترو تهران ۲ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر در روز سـوار مترو می‌شـوند، در صورتی که برای هر سفر ۴۰۰ تومان بلیط تهیه شود روزانه یک میلیارد درآمد مترو تنها از فروش بلیط تامین می‌شـود و درآمدهای دیگر مترو از اجاره مغازه در سـالن ایسـتگاه‌ها و بیلبوردها به دست می آید. با یک حساب سرانگشتی درآمد خالص مترو حاصل از فروش بلیط ۷۰ میلیارد تومان است، از مجموع این مبلغ، هزینه‌های مترو شامل آب و برق و حقوق و دسـتمزد کسـر شده است. براساس قانون، یک سوم هزینه‌های جاری مترو باید توسط شهرداری، یک سوم از فروش بلیط و یک سوم از طریق دولت تامین شـود. اگر سـفرهای روزانه مترو را دو و نیم میلیون سفر فرض کنیم، به همین اندازه هم بلیط مترو فروخته خواهد شد و اگر هر بلیط را ۴۰۰ تومان فرض کنیم فروش حاصل از آن یک میلیارد تومان خواهد بود. یک میلیارد تومان درآمد روزانه حاصل از فروش بلیط مترو است که با اضافه کردن سهم دولت و شهرداری، این رقم سه میلیارد تومان روزانه خواهد شد. سه میلیارد را اگر در ۳۰ روز ضرب کنیم ۹۰ میلیارد تومان درآمد ماهانه مترو از فروش بلیط خواهد بود. مترو تهران شش هزار نفر پرسنل دارد اگر حقوق متوسط آنان را با کسر بیمه، مالیات و حقوق و مزایای پرسنل یک میلیون و دویست هزار تومان در نظر بگیریم که قطعا بیشتر از رقم اعلامی است، مبلغ هفت میلیارد و ۲۰۰ هزار تومان بابت حقوق پرسنل از ۹۰ میلیارد تومان کسر خواهد شد. گفته شده پول برق مترو یک و نیم میلیارد تومان است و اگر هزینه‌های آب و تلفن و ... مترو را هم یک و نیم میلیارد تومان در نظر بگیریم در مجموع سه میلیارد تومان هزینه‌های متفرقه می‌شود که این رقم هم از ۹۰ میلیارد تومان کسـر می‌شـود و در مجموع درآمد خالص باقیمانده شرکت بهره برداری مترو ۷۰ میلیارد تومان خواهد بود. اما در چندسـالی که محمدباقر قالیباف بر کرسی شهرداری تهران تکیه زده مـدام از نبـود اعتبار دولت برای مترو گله کرده است در حالی که مترو تهران در زمان روی کار آمدن او به درآمدزایی رسـیده بود و در ۵ سـال اخیر درآمد میلیاردی آن بسیار بیشتر از مخارج آن است.

**■ ۷ میلیارد ساعت وقت تهرانی‌ها در ترافیک**

سفرهای درون شهری با اهداف گوناگون از سوی شهروندان تهران صورت می گیرد، به طوری که ۳۷ درصد این سفرها مختص افراد شاغل، ۱۶ درصد دانش آموزان و دانشجویان برای مراجعه به مراکز آموزشـی، ۱۵ درصد مربوط به خرید شـهروندان تهرانی، ۱۴ درصد برای تفریح و ۱۸ درصد دیگر برای سایر موارد سفر در تهران صورت می گیرد. روزانـه تهرانی‌ها نزدیک به ۲۰ میلیون سـاعت وقت شـان را در ترافیک می گذرانند که در یک سال حدود ۷ میلیارد ساعت می‌شود و اگر شهرداری تهران توجه بیشتر به ساخت مترو می کرد شاهد کاهـش ترافیـک و بـالا رفتن سـفرهای درون شـهری با مترو می‌شدیم. البته مسئولان شهری قول داده‌اند با راه‌اندازی خطوط دیگر مترو تهران ظرفیت جابه جایی مسـافران ۲ برابر خواهد شـد، اما باز هم فعالیت توسـعه مترو طبق برنامه پیش نرفته اسـت و باید مترو سـهم ۱۰ میلیونی سـفر را داشته باشد.

**■ شـهرداری تهـران از سـالیان گذشـته یک هـزار و ۹۰۰ میلیارد تومـان در شـرکت واگن سـازی تهران سرمایه گذاری کرده است کـه در حـال حاضـر این شـرکت تنها ۴۰ درصد تولیدش به شـکل بومی صورت می گیرد**

## اخبار بیمه

### رئیس کل بیمه مرکزی: کاهش تصادفات نیازمند کار عملیاتی است

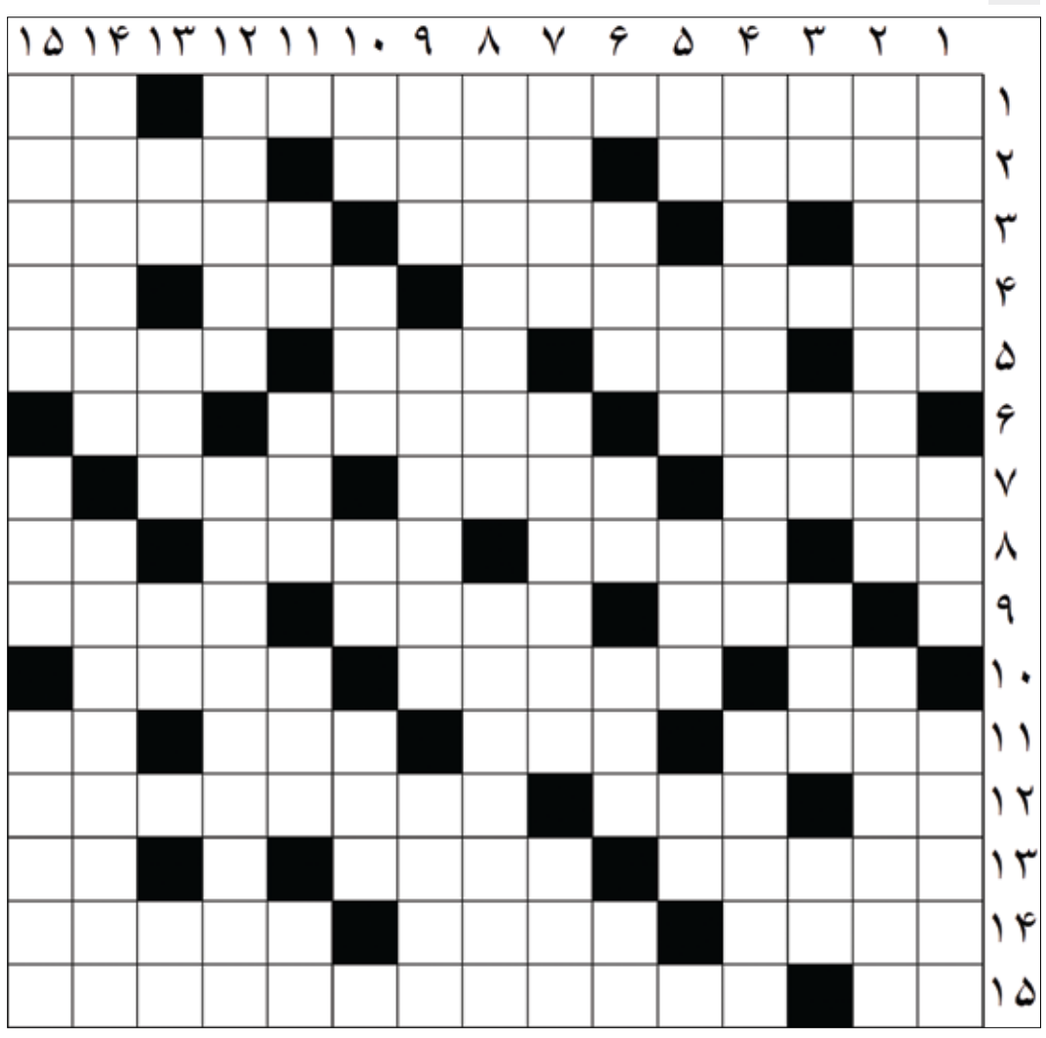
دکتـر همتی، رئیس کل بیمه مرکزی در جلسه مشترک با رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا بر عملیاتی شـدن سامانه یکپارچه اسـتعلام تاکید کرد. به گزارش روزنامه تجارت به نقل از اداره کل روابط عمومی و امور بین الملل، دکتر همتی در این نشست ضمن ابراز خرسندی از تحولات صورت گرفته در تعامل میان صنعت بیمه و پلیس گفت: صنعت بیمه سال گذشته حدود ۳ میلیارد دلار بابت تصادفات از محل بیمه شـخص ثالـث پرداخت کرده اما موضوع مهـم در هدفگذاری صنعت بیمه برای کاهش تصادفات، وجود حدود ۳۳۰ هزار مجروح و مصدوم در سال است که صدمات اجتماعی زیادی را برای کشور به همراه خواهد داشت. رئیس کل بیمه مرکزی با اشاره به پرداخت ۲۵۰ میلیـارد تومـان از محل بیمه شـخص ثالث به نیـروی انتظامی گفت: امیدوارم این هزینه‌ها در محل مناسب و صرفا برای کاهش تصادفات به کار گرفته شود تا بتوانیم به اهداف خود در راسـتای کاهش تصادفات دسـت یابیم. وی افزود: در قانون جدید، مقرر شده است این بودجه میان نیروی انتظامی و راهداری تقسیم شود و هر دو ارگان موظف به ارائه گزارش عملکرد به صورت هر سـه ماه یکبار شـده‌اند که امیدوارم راهداری از این بودجه برای اصلاح ۵ هزار نقطه حادثه خیز کشور استفاده نماید. دکتر همتی بر عملیاتی شـدن سـامانه یکپارچه اسـتعلام از ناجا تاکید کرد و گفت: در قانون جدید بیمه شـخص ثالـث مـا میتوانیـم جرایمی برای رانندگان پرخطر در نظـر بگیریم که این مهم منوط به دسترسـی به این سیسـتم خواهد بود. همچنین دکتر علی جباری، مدیرعامل صندوق تامین خسـارت‌های بدنی از تشـکیل چهار کارگروه عملیاتی مشـترک با پلیس خبر داد و گفت: صندوق با رویکرد پیشگیرانه در صدد کاهش آمار تصادفات است و در این راستا در حال اجرای دومین مرحله طرح بخشـودگی جرائم موتورسـواران فاقد بیمه نامه شـخص ثالث با همکاری پلیس و شـرکت‌های بیمه اسـت. وی در ادامه از پرداخت بیش از ۲۰ هزار میلیارد ریال خسارت در ۳ سال اخیر، راه‌اندازی سیستم یکپارچه صندوق، راه‌اندازی شـعب ۲۰ گانه صندوق در سراسـر کشـور به منظور حمایت از آسـیب دیدگان ناشـی از تصادفات خبر داد. در ادامه سـردار مهری، رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا نیز از اقدامات و تعامل بیمه مرکزی در کاهش تصادفات قدردانی کرد و گفت: خوشبختانه در سـال گذشـته با هماهنگی صنعت بیمه کشـور و به ویژه بیمه مرکزی، اقدامات خوبی همچـون تجهیـز سیسـتم‌های پلیـس در جاده‌ها برای کنترل رفتار پـر خطر رانندگان صـورت گرفـت و امیدوارم بتوانیم برنامه‌های مشـترک بیشـتری در کاهش تصادفات انجام دهیم. وی در گزارشی اعلام کرد، در حال حاضر ۲۰ میلیون وسیله نقلیه در کشور داریـم و خـودرو، جـاده و رانـنده سـه عامل اصلی تصادفات محسـوب می‌شـوند. وی افزود: هـم اکنـون در کشـور بیـش از ۵ هـزار نقطه حادثه خیز وجود دارد و در تلاشـیم با برنامه‌های مشـترک با بیمه مرکزی نسـبت به رفع آن اقدام کنیم. لازم به ذکر اسـت در این نشسـت، مدیر عامل صندوق تامین خسـارت‌های بدنی، معاونین نظارت، طرح و توسعه و مدیران روابط عمومی و پیشگری از خسارت و ایمنی بیمه نیز حضور داشتند.

مدیر عامل بیمه دی:

### حمایت این شرکت از استارت آپ‌های نو آورانه بیمه ای

مدیر عامل بیمه دی با حضور در بیست و سومین نمایشـگاه بین المللی الکامپ تهران گفت که از اسـتارت آپ‌های نوآورانه در حوزه بیمه حمایت خواهیم کرد. به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابـط عمومی بیمـه دی ؛ سـید مجیـد بختیاری، مدیـر عامـل بیمـه دی در بازدیـد از نمایشـگاه الکامپ ضمن اظهار خرسـندی از برگزاری چنین نمایشـگاه‌هایی در کشور، نمایشگاه امسـال را خوب ارزیابی کرد و اظهار داشـت که آینده درخشـانی در حوزه‌های کارآفرینی را پیش بینی می کند. مدیرعامل بیمه دی یکی از مهم‌ترین بحث‌های بیمه را کوشش برای بهبود ضریب نفوذ بیمه در بین مردم دانست و گفت : برای این کار باید ابتـدا در زنجیـره ارزش صنعـت بیمـه بازنگـری کنیـم. وی در ادامـه افـزود: یکی از فعالیت‌های خوب این حوزه می‌تواند نهادسـازی در زنجیره ارزش بیمه باشـد. خیلی از فعالیت‌ها را لازم نیست شرکت‌های بیمه انجام دهند بلکه می‌توانند نهادسازی کنند. در بخشـهای مختلفی مانند صدور بیمه، خسـارت، ارزیابی، مشـاوره‌اموزش و... اینجاست که اسـتارت آپ‌ها می‌توانند وارد میدان شـده و ایفای نقش کنند. می‌توانند الگوهای موفـق را مبنـا قـرار داده و بـا افزودن خلاقیت و نوآوری‌های دیگر، تحولی را در صنعت بیمـه بـه وجـود آورند. مهندس بختیاری در ادامه بیان کرد: در برنامه راهبردی بیمه دی توسعه دیجیتالی محور اصلی کار قرار گرفته است ، حرکت‌های خوبی شکل گرفته و با این اقدامات سعی در متمایز کردن شرکت بیمه دی با سایر شرکت‌های بیمه ای کشور داریم. ایشـان در پایان اظهار داشـت که بیمه دی گوش شـنوا برای کارآفرینان دارد و از اسـتارت آپ‌های خلاقانه و پیشـرو حمایت می کند. در تلاش هسـتیم با کمک استارت آپ‌هـا و بـا اسـتفاده از بسـترهای الکترونیک خدمات رسـانی در بخـش کیفی و تنوع خدمات را ارتقاء ببخشیم.

## جدول شماره ۴۸۵



**افقی :**

۱ – کارتی که در آن به کسی اجازه کارهای بازرگانی چون صادرات و واردات داده می شود – صدمه و آسیب، کالای استفاده نشده ۲ – آشکار کردن – نشان، زیبا چهره – بزرگتر کلاس ۳ – تلخ، دفعه – افضل و بالاتر – خوردنی خنک تابستان، فرآورده لبنی ۴ – عنصر اکتیویته، عنصر سلاحهای اتمی، معروف ترین عنصر رادیواکتیو – نیایش، حاجت خواسـتن – ضمیر غائب، وی، ۵ – مذکر – زیرانداز پشمی، نوعی فرش – بی خطر، جای آسوده، اطمینان – یاری کننده، مدد کار ۶ – شب اول زمستان، شب اول برج جدی، شب اول دی ماه – پستان دار جونده – ماه سرد، روز گذشته، ویتامین غنی کننده شیر، ویتامین نور خورشید ۷ – شهری در لرستان – ضماد، داروی روی زخم، فیلمی از داوود نژاد – هلاک، نابود ۸ – زنده – نیستی و فنا، نابودی، نیستی – هوو – نفس، خون، نفس غنیمتی، لبه برنده شمشیر، ۹ – جاده آهنی – سراینده، تابلویی از ناصر اویسـی – از جزایر جنوبی کشـورمان ۱۰ – مرتجع لاسـتیکی – کشور اوراسیایی – دل انگیز ۱۱ – نوعی شنا – زوزه کش آهنی – جسم نیست – از بت های زمان جاهلیت ۱۲ – گیاه مرداب – سلاح انفجاری – اثری از سامرست موام ۱۳ – جسور و بی پروا – مصاحب و همدم – طریق کوتاه ۱۴ – آرزوها – مرکز چک – نوعی کانی براق ۱۵ – گرداگرد دهان – هوشیار و مقاوم

**عمودی :**

۱ – پنهان کردن – از جنگ های صدر اسلام – بندری در بوشهر ۲ – رسوایی و فضیحت – عید مسیحیان ۳ – برکت برنج – نمک هندی – ریسمان دلو – لای جامه ۴ – رشته ای انفرادی در المپیک – پر و لبریز ۵ – ریشه – روکار ساختمان – واحد فشار برق – فرمانده بدن ۶ – حشره پشم خوار – از ضمایر منفصل – رتبه ها – پارچه اسـتریل جراحان ۷ – نقابدار کارتونی – عنوان نظامی – دیوار کوتاه ۸ – همچون رستم شجاعانه – سلمانی ۹ – ایستگاه راه آهن – گرد آوری شده – آبزی دریایی ۱۰ – رودی در روسیه – قله یاسوج – جای لیز خوردن – قاعده ۱۱ – صدای گوسفند – از مصالح ساختمانی – ستم – دوش و کتف ۱۲ – شایسته مغولی – بازیگر فیلم جدایی نادر از سیمین ۱۳ – تهی و خالی – خانه مروارید – خاندان، سـرخ کم رنگ – نام آذری ۱۴ – معارفه – فیلمی بابازی لیلی رشـیدی ۱۵ – کشاورز – یاری و همراهی – شخصی که از هنر چیزی نمی داند

### حل جدول شماره قبل

| | ۱۵ | ۱۴ | ۱۳ | ۱۲ | ۱۱ | ۱۰ | ۹ | ۸ | ۷ | ۶ | ۵ | ۴ | ۳ | ۲ | ۱ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ۱ | ر | ب | ■ | ز | ا | ب | ر | ی | د | ز | ی | ب | م | ا | ک |
| ۲ | و | ک | س | ن | و | ی | ■ | ر | ا | د | ا | چ | ■ | ب | ر |
| ۳ | ن | ■ | م | ب | ■ | و | ر | ا | د | ■ | ر | ا | ب | ج | ا |
| ۴ | م | ت | ی | ر | ■ | ا | ب | ق | ■ | ا | ا | ■ | ن | ی | چ |
| ۵ | ا | س | ن | ■ | ه | ژ | ا | ■ | ن | ک | ن | و | ز | ■ | ی |
| ۶ | ■ | ه | ا | ر | م | ه | ■ | م | ا | و | ■ | د | ی | ع | ■ |
| ۷ | ه | ی | ر | و | س | ■ | ب | ا | ر | ا | د | ■ | ن | ه | د |
| ۸ | ی | ل | ■ | د | ا | ز | ا | ■ | و | ن | ی | م | ■ | د | ی |
| ۹ | س | ا | ب | ■ | ز | ا | س | ا | ن | ■ | ر | س | ک | ن | م |
| ۱۰ | ■ | ت | ل | ع | ■ | پ | و | ت | ■ | ن | و | ی | ر | ا | ■ |
| ۱۱ | س | ■ | ن | م | ا | ا | ن | ■ | ل | ا | ز | ■ | م | م | ا |
| ۱۲ | ا | م | د | ■ | س | س | ■ | ک | ا | پ | ■ | ت | ل | ه | م |
| ۱۳ | ل | ا | ی | م | ا | ■ | ر | و | ت | س | ■ | ب | ی | ■ | ا |
| ۱۴ | ا | چ | ■ | ی | ن | د | ی | د | ■ | ن | ت | س | ن | ا | م |
| ۱۵ | د | د | ن | خ | ی | م | ه | ک | ی | د | ر | م | ■ | ف | ت |

## سودوکو شماره ۴۸۵

**ارقـام ۱ تـا ۹ را طـوری در خانـه های سـفید قرار دهید که هر رقم در سـطرها، سـتون ها و مربع های کوچک ۳×۳ یکبار دیده شود**

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

### حل جدول شماره قبل

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