درآمدی که از آن غافلیم و نصیب دبی و گوادر خواهد شد

۱۵ میلیارد دلار ترانزیت کالا در جنوب ایران

یزدان امیدی

ایران با در اختیار داشتن طولانی ترین ساحل در خلیج فارس، همان منطقه ای که ۶۰ درصد نفت و ۴۰ درصد گاز دنیا در بستر آن جای دارد و نیز قرار گرفتن بین آسیای میانه و دریای آزاد و از طرف دیگر همسایگی با کشورهای عرب واقع در غرب آسیا و نیز حلقه اتصال دهنده مابین آسیای شرقی، شبه قاره هند و اروپا، از لحاظ استراتژیکی و اقتصادی در مرکز دنیا قرار دارد.

به گواه اسناد تاریخی موجود، کشورمان در طول تاریخ به دلیل اینکه در مسیر جاده ابریشم، جاده شاهی و جاده ادویه قرار داشته، نقش مهمی در مبادلات منطقه ای و جهانی ایفا کرده است. این موقعیت با فروپاشی شوروی و تشکیل کشورهای مستقل و ایجاد بازارهای جدید و همچنین تبدیل شدن کشورهای عربی منطقه به کشورهای توزیع و صادرات مجدد بار اهمیتی مضاعف یافته است.

ولی این سؤال که چرا از قابلیتهای موقعیت ایران ازجمله ترانزیت که معجزه تجاری قرن ۲۱ نام گرفته، به نحو احسن استفاده نمی شود، هنوز به قوت خودباقی است.

این در حالی است که کشورهای دیگر به دلیل کم هزینه بودن و بالا بودن سودی که ترانزیت دارد،سعی دارند به هر نحو ممکن از ترانزیت استفاده شایان توجهی ببرند. بدون شک آنها واقفند که ترانزیت کالا نیازی به مخارج و هزینه سنگین ندارد.

موقعیت ایران و ترانزیت کالا

قرار گرفتن ایران بر سر شاهراه ترانزیتی موجب شده جغرافیای ایران و منطقه، به دقت توسط کارشناسان اقتصاد و حمل و نقل بین المللی سازمان ملل مورد بررسی قرار گیرد. تحقیقات نشان می دهد از مجموع سه کریدور ترانزیتی بزرگ دنیا، ۲ کریدور «شمال به جنوب» و نیز «غرب به شرق» از ایران می گذرد.

همین ۲ موضوع موجب شده کشورها برای ارتباطات تجاری و بازرگانی خویش بحث ترانزیت را در سلوحه کاری خویش قرار دهند و در این میان ایران محور موضوع است. چرا که ایران دارای ویژگی هایی است که کشورهای همسایه کمتر از آن بهره مندند. از جمله دسترسی به دریای آزاد، کوتاهترین فاصله برای کلیه مبادی اصلی حمل دریایی از آسیای میانه، اکوی شرقی و افغانستان و ضریب امنیتی دریایی بالا، چرا که تجربه دو دهه اخیر نشان می دهد وقوع جنگهای بزرگی چون «ایران و عراق»، جنگ نفت (اشغال کویت توسط عراق)، «عملیات سرنگونی صدام و بروز جنگ در عراق» در مقاطعی قلب اقتصادی کشورهای صنعتی را به دلیل وابستگی آنها به نفت خاورمیانه و خلیج فارس دچار آنفارکتوس کرده، لذا گزینش بندر ترانزیتی با ضریب امنیتی بالا برای ترانزیت بسیار ضروری است. چنین شد که «چابهار و قشم» محور نقل کریدورهای «شمال - جنوب» و «غرب به شرق» نام گرفتند، در این میان موقعیت چابهار به دلیل برخورداری از ساحل اقیانوسی هند و دریای عمان روز به روز بیشتر شد.

چابهار نزدیکترین بندر جنوبی کشور به کشورهای آسیای میانه، از جمله ترکمنستان، تاجیکستان، قرقیزستان، قزاقستان و ازبکستان موجب شد و به این ترتیب مناسبترین و کم هزینه ترین مسیر برای انتقال و تأمین کالاهای کشورهای مذکور و نیز افغانستان به شمار می آید. این بندر به علت نزدیکی به دریای آزاد، بهترین دروازه آبی افغانستان برای ارتباط با خارج نام گرفته است.

در بخش شبکه حمل و نقل زمینی و هوایی نیز این بخش از ایران، از شمال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند اتصال دارد، به اضافه اینکه به دلیل دارا بودن سواحل اقیانوس با ژرفای بسیار، در این بخش از کشور، کار پهلوگیری کشتی های پهن پیکر را بسیار ساده کرده است. محققان سازمان ملل متقددند به دلیل اینکه در سالهای آتی، نیمی از حمل و نقل دنیا مابین خاور دور و دیگر کشورها انجام می شود، لذا توجه ایران به ارزآوری بالایی که ترانزیت کالا به همراه خواهد داشت (حدود ۱۵ میلیارددلار) بسیار حائز اهمیت است. به موازات یادآور می شوند باید هر چه سریعتر از این قابلیت استفاده بهینه شود. زیرا در صورت تعلل احتمال دارد، دیگر کشورهای همسایه به فراست افتاده و ابتکار عمل را در دست گیرند.

به دنبال بخشهای انجام شده و مطالعات مقدماتی، تعاریفی برای ترانزیت به عمل آمد و موافقتنامه های اقتصادی بین المللی در قالب ترانزیت کالا «شمال - جنوب» به امضا رسید و موضوع موقعیت ایران بار دیگر در اولویت قرار گرفت و در بعد داخلی نیز محوری به نام «توسعه شرق» ارائه شد.

به دنبال این مباحث نه شاهد تحرک که شاهد تعلل مسؤولان بودیم. به طوری که اگر تا دیروز موضوع رقبا هشدار بود، امروز این بحث رنگ واقعیت به خود گرفته و هر لحظه نیز جدی تر می شود.

تهدیدی به نام گوادر

در پی طولانی شدن بهره برداری ترانزیتی «کریدور شمال - جنوب»، «محور توسعه شرق» و نیز سرنگونی حکومت طالبان و استقرار امنیت نسبی در افغانستان، پاکستانی ها سعی کردند مطالعاتی را برای در اختیار گرفتن موقعیت ترانزیتی کریدور «شمال - جنوب» انجام دهند. پاکستان از سال ۲۰۰۲ با چراغ سبز آمریکا، حضور امارات متحده عربی و نیز تحرکات در سایه اسرائیل سعی کرد بندر گوادر واقع در جنوب غربی این کشور را که چسبیده به ایران است، برای ترانزیت بین المللی فعال کند.

پاکستانی ها برای ایجاد زیر ساختهای گوادر، نیاز به سرمایه گذاریهای خارجی کلانی داشتند به این خاطر، پای شرکتهای بین المللی آمریکایی، امارات متحده عربی، چینی و اسرائیلی را به این منطقه باز کردند تا توسعه گوادر سرعت گیرد. امارات متحده عربی که در سالهای اخیر با طرح مالکیت واهی جزایر سه گانه، بزرگنمایی آن و با مظلوم نمایی هایی که در میان دیگر کشورهای عرب و مجامع بین المللی ارائه کرده، نشان داده که به هر صورت قصد دارد به ایران ضربه وارد کند، این بار از راه دیگری اقتصاد ما را نشانه رفته است، حضور لابی های صهیونیستها در این امر (راه اندازی گوادر) بسیار مشهود و جایز دقت است، چرا که حضور اسرائیل در قالب سرمایه گذار در منطقه ای که بافت قوی - مذهبی آن پیچیده ترین بخش کشور را تشکیل می دهد بسیار سؤال برانگیز است. در این میان موافقت آمریکایی ها را نیز نباید فراموش کرد، چرا که این کشور به پاکستانی ها قول داده از هیچ کمک و حمایتی برای توسعه گوادر چشم پوشی نمی کند حتی تأکید کرده اند بندر گوادر باید از بنادر سنگاپور و دبی (که امروزه از قطبهای تجاری - توریستی موفق جنوب شرقی و جنوب غربی آسیا محسوب می شوند)، باید پررونق تر و زیباتر شود. موضوع گوادر تا حدی مهم شده است که در سال ۲۰۰۴ ژنرال پرویز مشرف رئیس جمهوری پاکستان، سه بار از این بندر بازدید کرد. به واقع حضور وی مؤید این است که لحظه به لحظه پیگیر پیشرفت این بندر است. پاکستان برای تسریع در ایجاد و توسعه زیر ساختها، کار مطالعاتی بندر گوادر را با وسعت ۱۹ هزار هکتار از سال ۲۰۰۲ به سازمانی به نام «آسیا - قفقاز» واگذار کرده و قرار است این بندر در سه بخش «ویژه - آزاد و صادراتی ترانزیتی» آغاز به کار کند.

در این پروژه همچنین هفت شرکت بین المللی کار تکمیل و به بهره برداری رسیدن منطقه آزاد گوادر را در سه فاز به عهده گرفته اند که فاز یک طرح تا اکتبر سال ۲۰۰۵ به بهره برداری می رسد.

در این فاز قرار است سه اسکله با پذیرش کشتی های ۵۰ هزار تنی ساخته شود. در فاز دوم دو اسکله کانتینری و یک ترمینال برای بارهای حجیم و ترمینال دیگری برای بارگیری گندم احداث می شود.

بهره برداری از این فاز، موجب می شود سالانه ۲ میلیون تن کالا از این بندر جابه جا شود. ضمن آنکه با اتمام کل پروژه، پاکستان می تواند سالانه ۲۵ میلیون تن کالا را از بندر گوادر ترانزیت و جابه جا کند. در شمال شرقی بندر گوادر هزار هکتار به امر پالایش نفت اختصاص خواهد یافت، به موازات آن ساخت فرودگاه بین المللی با قابلیت پذیرش هواپیماهای پهن پیکر در دستور کار قرار گرفته و طبق پیش بینی های به عمل آمده این فرودگاه تا اواسط سال ۲۰۰۵ به بهره برداری خواهد رسید.

کارشناسان سازمان آسیا - قفقاز پیش بینی کرده اند، راه اندازی گوادر با توجه به زیرساختهای مناسب آن، از قبیل اسکله های دریایی، بزرگراههای مناسب و فرودگاه بین المللی موجب می شود در سالهای آتی تمام کالاهایی که قرار است از این منطقه از طریق دریا، چه به سمت غرب و چه به سمت شرق جابه جا شوند، از این بندر ترانزیت شود.

حال سؤال این است که چرا از اهمیت و نقش ترانزیتی دریای عرب می تواند سودآوری بیش از ۱۵ میلیارد دلار در سال به همراه داشته باشد غافل می شویم.

به راستی برای بهره برداری از این قابلیت ویژه تاکنون چه اقدامی انجام داده ایم، اگر بندر گوادر راه اندازی شود، فرجام ترانزیت کریدور «شمال - جنوب»، «محور توسعه شرق» به کجا خواهد رسید.

آیا واقعاً دستگاه دیپلماسی خارجی، وزارت اطلاعات، وزارت کشور، نمایندگان مجلس، مسؤولان استانی و حاضر در منطقه آزاد چابهار نسبت به خطرات و تبعات راه اندازی بندر گوادر آگاهند؟ آیا می دانند اگر گوادر به بهره برداری برسد و اوضاع اقتصادی و معیشتی مردم گوادر با پاکستان که مرادوات نزدیکی با ساکنان استان سیستان و بلوچستانها دارند، خوب شود و در عین حال وضعیت استانهای شرقی ما، همچنان در محرومیت باشد چه اتفاقی رقم می خورد؟

ابراهیم منوچهر نوری کارشناس دفتر راه سازمان مدیریت و برنامه ریزی در خصوص توسعه و ضرورت محور توسعه شرق معتقد است، «در زمینه توسعه این محور و بهبود ۱۰۰ درصد امکانات حمل و نقل در این خطه (شرق کشور) باید با دیدگاهی بسیار بلندپروازانه و هدفمند گام برداشت و برای هر یک از گامها و یا اقداماتی که به عمل می آید باید برنامه ریزی اصولی و مشخص تدوین کرد.»

وی خاطرنشان می کند: باید توجه داشت به موازات میزان افزایش پذیرش بار در مبادی ورودی و خروجی، افزایش ظرفیت حمل آن به مراکز توزیع و داخلی کشور اجتناب ناپذیر است، چه از طریق جاده، راه آهن، هوایی و به طور کلی حمل و نقل بار و امکانات لازم در این زمینه، متأسفانه قسمت شرقی کشور، از وضعیت چندان مناسبی برخوردار نیست و برای رسیدن به موقعیتی که بتوان وارد عرصه رقابت شد و سهم بزرگی از میزان بار و ترانزیت و کالاهای منطقه را نصیب کشور کرد، دست کم تا اواسط و حتی اواخر برنامه چهارم توسعه زمان لازم است.

«نقش بنادر و توسعه محور شرق»

ایران از نظر موقعیت جغرافیایی، به عنوان بهترین پل ارتباطی آسیا - اروپا، در این خط کشی ها به شمار می آید، ولی برخی بی توجهی ها سبب شده نتوانیم از این فرصت طلایی به نحو درست استفاده کنیم. نمونه بارز آن ساخت بندر اجبل علی دبی، است. این بندر در سال ۱۹۸۵ در هنگامی که ایران درگیر ودار جنگ تحمیلی بود بسرعت و با هدف جذب فرصتهای اقتصادی تأسیس شد و اکنون به عنوان دروازه اصلی تجارت آسیا در منطقه ایفای نقش می کند. حتی قرار است این بندر تا سال ۲۰۰۷ میلادی ظرفیت کانتینری اش را به ۸/۵ میلیون تن درمقیاس U.E.T افزایش دهد. این در حالیست که به گفته برخی کارشناسان حمل و نقل بنادر کشور، توسعه ظرفیت بنادر کشور، طی چند سال آتی، با احتساب راه اندازی حوضچه سوم شهید رجایی تنها ۱/۵ میلیون تن در مقیاس U.E.T افزایش می یابد. با توجه به آنکه در جهان امروز تنها کشورها به لحاظ افزایش حجم و تجارت داخلی و خارجی آنها ارزیابی می شود بدون شک حمل و نقل دریایی از مهمترین و اساسی ترین شیوه های حمل و نقل در جهان به شمار می آید، به طوری که هم اکنون بیش از ۸۰ درصد کالاهای وارداتی و صادراتی کشور، از طریق دریا جابه جا می شود که با توجه به شرایط حساس اقتصادی کشور و سیاست کلی تجارت خارجی، ظرفیت بنادر، هم از نظر تخلیه و بارگیری مواد غیرنفتی و هم ظرفیت پذیرش کانتینر به راحتی پاسخگوی نیازهاست ضمن آنکه مشکلی از نظر ظرفیت مبادی ورودی و خروجی ندارد. در حال حاضر ایران با دارا بودن ۹ بندر اصلی تجاری، ۲ بندر در سواحل شمالی و ۷ بندر در سواحل جنوبی، سالانه ظرفیتی معادل ۵۳ میلیون تن کالا را داراست. امروزه ساخت کشتی های بزرگ از نسل جدید با ظرفیت بالای یکصد هزار تن تحول قابل توجهی در حمل و نقل دریایی ایجاد کرده است، به اضافه اینکه جابه جایی کالا از طریق کانتینر، با این شناورهای عظیم تسهیلات و راندمان شگرفی در جابه جایی بار به وجود آورده است. بنابراین توجه به توسعه حمل و نقل کانتینری در بنادر کشور، امری اجتناب ناپذیر محسوب می شود. چرا که بنادر ما از نظر موقعیت جغرافیایی قابلیت جذب کشتی ها و رقابت با کشورهای منطقه را به خوبی دارا هستند. از جمله مهمترین این بنادر می توان به بندر شهید رجایی و سپس بندر شهید بهشتی چابهار اشاره کرد که مدخل ورودی محور توسعه شرق و ترانزیت شمال - جنوب محسوب می شود.

«تجربه جهانی در توسعه»

تجربیات کشورهای موفق در امر توسعه بیانگر آنست که این دولتها در بخشهایی که حیاتی، استراتژیک و به عبارت دیگر شاهراه و کلید توسعه به شمار می آید، عمدتاً با اعطای وامها و تسهیلات ویژه سعی در رفع موانع توسعه ای داشته و در تأمین مالی و اجرای پروژه های زیربنایی مانند ایجاد بزرگراه، ایجاد بنادر، اسکله، فرودگاههای بین المللی و فراهم آوردن و تأمین کردن آب، برق و تأسیسات شهری پیشقدم بوده اند. بنابراین با توجه به وجود رقبا و زنگ خطری که در همسایگی محور توسعه شرق بخصوص در نزدیکی بندر چابهار توسط پاکستانی ها در قالب بندر گوادر به صدادرآمده، باید هر چه سریعتر، نسبت به استفاده از فرصتها اقدام ورزیم.

در این برهه دولت و نمایندگان محترم مجلس، می توانند با توجه به اهداف تأسیس حساب ذخیره ارزی با تخصیص بخشی از این سرمایه ملی، در ایجاد زیرساختها، گام مؤثری در استفاده از فرصتها بردارند و مانع از ایجاد و تبدیل شدن فرصتها به تهدیدها شوند.

محاسبه کارشناسان اقتصادی در قالب «هزینه - فایده» نشان دهنده این است که اگر بتوانیم ابتکار کریدور شمال - جنوب یا (محور توسعه شرق) را در اختیار گیریم معادل درآمد نفت ۲۰ - ۱۵ میلیارد دلار نصیب کشور می کند.

فروش ماشین آلات
۱- فرز FP3-CNC مدل ۱۹۸۳ ISO-40
کنترل کوردیک دایلوگ ۳ (چهار محور همزمان)
۲- بورینگ MANGUAL روسی مدل ۱۹۷۹ قطر اسپیندل ۱۶۰ میلیمتر
ابعاد میز ۱۶۰۰×۱۲۰۰ ظرفیت میز ۹ تن
۳- بورینگ NC مدل ۱۹۸۳ قطر اسپیندل ۱۶۰ میلیمتر
ISO-60 ابعاد میز ۱۶۰۰×۱۸۰۰ ظرفیت میز ۹ تن
۰۲۱-۷۳۴۵۰۷۰-۷۳۴۱۱۱۸

آگهی مناقصه عمومی ۱-۱-۱
شرکت سهامی عمران شهر جدید پرند در نظر دارد نسبت به خرید تجهیزات کامل شامل خرید پمپ، تابلو، ماتور، دیاتور، فیلتر و ... و نیز بدنه سازی خودرو با استفاده از پروفیل و ورق وفق مشخصات فنی و استاندارد اقدام نماید.
بدین وسیله از کلیه متقاضیان دعوت می شود تا تاریخ درج آگهی به مدت ده روز جهت دریافت مشخصات و تجهیزات پیش بینی شده و نیز اسناد مناقصه به کیلومتر ۳۵ اتوبان تهران - ساوه، شهر جدید پرند مراجعه نمایند. ضمناً شرکت عمران شهر جدید پرند در رد یا قبول یک یا کلیه پیشنهادات مختار است
شرکت عمران شهر جدید پرند

اولین نشست خصوصی تجار ایران و عراق در استان یزد
نمایش محصولات ایرانی و معرفی تجار معتبر و نمایندگان دولتی عراق
آخرین مهلت ثبت نام و رزرو غرفه ۱۳۸۴/۲/۱۵
ستاد: ۸۳۲۴۹۷۵، ۸۳۲۴۹۷۶، ۷۶۴۹۲۸۸ (۰۳۵۱)
۰۹۱۲ ۱۴۵ ۳۷۹۶
با نظارت سازمان بازرگانی استان یزد

آگهی مناقصه
سازمان پژوهشهای علمی و صنعتی ایران در نظر دارد، امور ذیل را از طریق مناقصه عمومی برای مدت یک سال به پیمانکاران واجد شرایط واگذار نماید. لذا متقاضیان می توانند حداکثر ده روز پس از چاپ این آگهی نسبت به خرید اسناد مناقصه و ارایه پیشنهاد با در دست داشتن اصل فیش پرداختی به مبلغ ۳۰/۰۰۰ ریال (برای هر یک از اسناد) به حساب جاری ۹۰۰۶۰ نزد بانک ملی ایران شعبه خشایار، به همراه تصویر برگ احراز صلاحیت شده از سوی وزارت کار و امور اجتماعی و معرفی نامه کتبی به نشانی تهران، میدان فردوسی، خیابان شهید موسوی (فرصت جنوبی)، شماره ۷۱ دفتر امور بازرگانی اتاق ۲۳ مراجعه نمایند.
سازمان پژوهشهای علمی و صنعتی ایران در رد یا قبول پیشنهادهای دریافتی مختار است.
روابط عمومی
۱- امور نظافت و آبدارخانه مجتمع تحقیقاتی عصر انقلاب
۲- امور نظافت و آبدارخانه ساختمان مرکزی
۳- نگهداری و بهسازی فضای سبز مجتمع تحقیقاتی عصر انقلاب
۴- امور ایاب و ذهاب پرسنل
۳۴۱ ۲/۹

نیازمندیهای روزنامه ایران
ایران پیام
سفارش آگهی: ۵ - ۸۷۴۸۸۰۱

مرکز مطلعات بازرگانی و آگهی های روزنامه ایران
تهران ۷-۸۷۴۸۸۲۰ شهرستان ۳-۸۷۵۷۵۸۳

یک جدول با دو شرح ۳۱۱۳

جدول روزنامه ایران دارای دو شرح «عادی و ویژه» است. در صورت تمایل به حل دوشرح ابتدا یکی از شرحها را با مداد حل کرده و سپس با پاک کردن جواب شرح اول، به حل شرح دوم بپردازید.

جدول عادی

افقی:
۱- رنگی که از ترکیب سیاه، سرخ و زرد به دست می آید - رایانه
۲- از ادات استفهام - مرکز پرتغال - حنا
۳- اهل ایتالیای باستان - شهر و تیم فوتبالی در فرانسه - آلودگی و ناپاکی
۴- تحریک خنده آوری که بر اثر حرکت دادن سطحی و آرام ماهیچه های نرم بدن با نوک انگشتان ایجاد می شود - مطابق روز - شاعر ریاضیدان
۵- دو یار بلند قامت! - قلوب - سوق دهنده - جامه ای بر تن ندارد
۶- پادشاه - نوعی پارچه - نهر
۷- جامه مرده - عنصر شیمیایی رادیو اکتیو که به افتخار انریکوفرمی نامگذاری شده است - نویسنده معاصر سنگ صبور و خیمه شب بازی
۸- لقب بزرگان هندی - همراه «هرچ» می آید - گلی درشت و زینتی
۹- خانه چوبی - تبهکاریها و گناهان بزرگ - گونه
۱۰- ساعت قدیمی - مقابل طلوع - تشکر فرانسوی
۱۱- صریح - درگیری و جدال - فرق سر - سمت و جانب
۱۲- رحلت و از دنیا رفتن - زدنی بچه لجباز - دیدبان
۱۳- مربوط به دول متحده - مقابل نر - تک و بی یار
۱۴- نوعی کفش پاشنه دار - شهری در عراق در ۸ کیلومتری شمال بغداد که از زیارتگاههای مهم شیعیان است - حیات ونفس
۱۵- مسافت سنج - هر دوازده ماه یکبار

عمودی:
۱- در تداول عامه وسیله ای مانند ماشین است که کهنه و خراب شده باشد - رسوم و قاعده های پذیرفته شده برای انجام کاری معین
۲- موجود ترسناک قصه ها - پول سابق فرانسه و سوئیس - زنگ چهاریا
۳- دلداده/عدراء - پرنده ای خوش آواز - پل پیروزی
۴- شب بلند سال - مخفف جمشید - چیزهای گرانبها و نفیس
۵- زائوترسان - سر در گم و گیج شدن - آهو
۶- سال ترکی - نزد ایرانیان است و بس - پردلی و شجاعت - اندک
۷- چهره - طبق اصل هشتاد ویکم دادن امتیاز تشکیل شرکتها و مؤسسات در امور تجاری، صنعتی و... به خارجیان مطلقاً... است - بازنده شطرنج
۸- نیلی رنگ - بی خبر از تشنه - بیننده
۹- معلق - اهل ساوه - مقابل تأخر
۱۰- ضمیر سه کیلویی - نگیمن انگشتری - حکم و دستور - لطفاً ساکت!
۱۱- رسم و سنت - توقف مسافر در جایی - تاب وتوان
۱۲- سردسیر - مخفف چاه - محرمانه و نهایی
۱۳- پارسنگ ترازو - بهار عمر - قید مکان برای اشاره به دور
۱۴- نوعی خواهر و برادر - مقابل - رهاورد قم
۱۵- مبتلا به نرمی استخوان - با شتاب و سرعت

جدول ویژه

افقی:
۱- مرحله ای در تقسیم سلول که کروموزومها در این مرحله از هم جدا می شوند - ماسه سنگ سخت و دگرگون شده
۲- درخشان - سم کشنده - سیراب کردن
۳- جمعی از مردم - برنا - کارپرداز
۴- سوریه قدیم - سست و بی حال - ساده ترین وسیله نگارش
۵- درجه بلندی و کوتاهی صدا - رنگی برای فرش - آراسته شدن - دهان
۶- اهرم - منشی و نویسنده - زنگ چهاریا
۷- ظرف زمان و مکان - اثر حماسی هومر - به سوی خود کشنده
۸- از پسران فریدون - ذهن و خاطر - پایین آمدن
۹- خشمگین - پستانداری کوچک که ۱۵ نوع آن در دشتها، بیابانها و برخی مناطق کوهستانی آسیا و آفریقا یافت شده است - خوب وخوش
۱۰- فیلگوش - پوششی برای سر - وجودش در کنار ورزشکار لازم است
۱۱- حرف نفی - نویسنده آمریکایی مگی (زخمها در باران، هیولا) - فراوان و بی شمار - سخن زیرلبی از خشم
۱۲- رود مقدس آلمان - پسوند مانند - تن و اندام
۱۳- دسته دسته - صاحب - مشهور
۱۴- فوتبالیست آرژانتینی این فصل اینترمیلان - پولدار و ثروتمند - جوانمرد
۱۵- داستانی از الکساندر دوما - اساس و پایه

عمودی:
۱- بیمار و علیل - نویسنده و رمان نویس فرانسوی که ماه گذشته در سن ۹۳ سالگی درگذشت (اشعار شب و مه و مورپل)
۲- آتشها - از اشکال هندسی - جدال و ستیز
۳- بیخ درخت - پی و بنا - خالق سوپت آرماگاه کوپرن
۴- ستاره دنباله دار معروف - رود اروپایی - یادداشت بغلی
۵- سنگ آسیا - یغما - بخشنده
۶- جدول ستاره شناسان - مقابل کیفی - لینت دهنده - نت مخمور
۷- برتر و سزاوارتر - آبخوری - درس خوانده
۸- رفتگر - رودی در کشورمان - پناهگاهی برای فرار از آفتاب
۹- پول کره جنوبی - پیش دستی کردن - حشره خونخوار
۱۰- مخفف اگر - افزون شدن - بی سواد - کار و کردار
۱۱- رئیس اداره - ترک بند - خدای خورشید
۱۲- نورانی - پاره کردن - اشرار
۱۳- اسلحه ساز - با بیرونی میانه ای ندارد - کرمینه
۱۴- شهری در استان مازندران - نمازی که به تنهایی خوانده شود - گواتر
۱۵- پراکندگی لشکر - ماهر و آزموده

حل جدول عادی شماره ۳۱۱۲

حل جدول ویژه شماره ۳۱۱۲

جدول ویژه همراه با جوایز ویژه در ایران پیام (نیازمندیهای روزنامه ایران)