خبر

همکاری ستاد اجرایی فرمان حضرت امام(ره) برای تجهیز مراکز درمان ناباروری

سیدپرویز فتاح، رئیس ستاد اجرایی فرمان امام(ره) در بازدید از بیمارستان سرطان برکت با بیان این‌که راه‌اندازی این مجموعه درمانی فرصت خوبی برای حوزه درمان کشور است، گفت: بهترین طراحی برای ساخت این مجموعه انجام شده و از نظر سازه‌ای بسیار ایمن و مقاوم است. وی با بیان این‌که در این بیمارستان علاوه بر خدمت‌رسانی به عموم مردم، نگاه ویژه‌ای به طبقه محروم و دهک‌های پایین نیز داریم، افزود: برای درمان بیماران سرطانی مربوط به پنج دهک اول برنامه حمایتی ویژه‌ای داریم و راه‌اندازی یک مجموعه اقامتی برای اسکان همراهان بیماران سرطانی در جنب بیمارستان نیز انجام شده است. فتاح با اشاره به دیگر فعالیت‌های این ستاد در حوزه بهداشت و درمان، ادامه داد: یکی از خدمات ما فعالیت بیمارستان سیار برکت با ظرفیت ۹۲ تختخواب است که علاوه بر خدمت‌رسانی در ایام اربعین و در منطقه دالاهوی کرمانشاه در یک سال اخیر، در حال حاضر در استان خوزستان مستقر شده تا به محرومان ارائه خدمت کند. وی خاطرنشان کرد: ستاد اجرایی متولی حوزه جمعیت در کشور نیست، اما در حوزه جوانی جمعیت نیز ورود کرده‌ایم و در تلاش هستیم با همکاری وزارت بهداشت برای کمک به تجهیز مراکز درمان ناباروری اقداماتی را انجام دهیم.

با تامین بودجه مورد نیاز، خط آهن چابهار-زاهدان در سال ۱۴۰۴ تکمیل و آماده بهره‌برداری می‌شود

قطار چابهار-زاهدان در ایستگاه پایانی

احمد هاشمی
گروه ایران

۱۶ سال پیش کلنگ راه‌آهن چابهار ـ زاهدان به‌عنوان اصلی‌ترین اولویت زیرساختی شرق کشور و ابرپروژه حمل‌ونقلی جمهوری اسلامی ایران به زمین خورد و عملیات ساخت آن از سال ۹۲ به مدیریت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور آغاز شد که حالا با پیشرفت فیزیکی ۷۰ درصدی منتظر اقدام دولت چهاردهم برای به مقصد رسیدن قطار این خط است.

کریدور ریلی شرق کشور اهدافی همچون اتصال بندر تجاری، ترانزیتی و اقتصادی چابهار به شبکه ریلی سراسری، کمک به توسعه سواحل مکران، ایجاد بستر مناسب برای توسعه و رشد شرق کشور و شکوفایی اقتصاد سیستان‌وبلوچستان را دنبال می‌کند. ضمن این‌که اتصال ترانزیتی کشورهای آسیای میانه و شرق روسیه و افغانستان به آب‌های آزاد و کشور هندوستان به بندر چابهار از مهم‌ترین چشم‌اندازهای احداث این پروژه ریلی در سطح بین‌المللی عنوان شده است. حالا بعد از گذشت ۱۶ سال معاون رئیس جمهور اعلام کرده که سازمان برنامه‌وبودجه تمام منابع مالی این خط‌آهن را تامین کرده و تا پایان سال آینده شاهد افتتاح و بهره‌برداری از این پروژه عظیم خواهیم بود.

کلنگ احداث راه‌آهن چابهار به زاهدان در سال ۱۳۸۷ بر زمین خورد و حالا با گذشت ۱۶ سال حدود ۷۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد. پروژه‌ای که همگان می‌دانند با تکمیل آن می‌توان حجم بسیار زیادی از کالای ورودی به بندر چابهار را به سایر نقاط کشور انتقال داد. وقتی به تاریخچه راه‌آهن چابهار ـ زاهدان مراجعه کنیم، مشخص می‌شود این پروژه از سال ۱۳۰۴ در دستورکار دولت بوده و حالا با گذشت یک قرن باید امیدوار بود با تدابیر وزیر راه‌وشهرسازی و برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده در سال ۱۴۰۴ تکمیل و آماده بهره‌برداری شود.

امروز در شرایطی مسئولان هرکدام تاریخی را برای به پایان رسیدن این پروژه اعلام کرده و از ریل‌های مورد نیاز صحبت می‌کنند که بعد از گذشت ۱۶ سال باید قطار مشغول رفت‌وآمد بوده و به امور مهم‌تری همچون افزایش میزان بار قابل حمل در این خط، بالابردن نقش این خطوط در کریدورهای داخلی و بین‌المللی، امکان توسعه خطوط دوم و بیشتر و مراکز بار موجود در مجاورت این خط‌آهن پرداخته شود.

افتتاح، شاید یک سال دیگر

جمعه گذشته معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان برنامه‌وبودجه با بیان این‌که منابع لازم برای تکمیل مسیرهای جاده‌ای و ریلی مرتبط با بندر چابهار و سواحل مکران تامین می‌شود و امیدواریم براساس گزارش پیمانکار راه‌آهن چابهار به زاهدان تا پایان سال آینده تکمیل شود، گفت: «سازمان برنامه‌وبودجه تمام منابع مالی این پروژه را تامین کرده و این را اعلام می‌کنم در راستای توسعه سواحل مکران و توجه به پروژه‌های دریامحور این پروژه جاده ساحلی از چابهار تا بندرعباس را به پایان برسانیم.»

اما چند روز قبل‌تر فرزانه صادق، وزیر راه‌وشهرسازی با تاکید بر این‌که سعی شده این طرح ریلی حتی زودتر از پایان ۱۴۰۴ افتتاح شود، از تلاش‌های تمامی دولت‌های گذشته در زمینه اتمام بخش‌هایی از آن تقدیر و اظهار امیدواری کرد تا در دولت وفاق ملی به بهره‌برداری برسد.

چند هفته پیش و در راستای تکمیل کریدور ریلی شرق کشور و بهره‌مندی از مزایای ترانزیت ریلی با اتصال بندر شهید بهشتی چابهار به شبکه ریلی، عملیات ریل‌گذاری راه‌آهن چابهار ـ زاهدان محدوده خاش تا ایرانشهر به طول ۴۶۶ کیلومتر آغاز شد.

همان موقع، معاون ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌ها، پیشرفت فیزیکی کل راه‌آهن خاش ـ ایرانشهر را ۶۰ درصد اعلام کرده و گفت که ریل مورد نیاز برای ساخت این مسیر حدود ۷۰ هزار تن است. عباس خطیبی با تاکید بر این‌که تمام ریل مورد نیاز این پروژه تولید ملی است، تاکید کرد: «هم‌اکنون پیشرفت فیزیکی کل محور ۷۳ درصد، زیرسازی ۸۷ درصد، روسازی ۲۶ درصد و ساختمان‌ها ۲۷ درصد است. ضمن این‌که عملیات اجرایی در محدوده نیکشهر تا چابهار به طول ۱۴۰ کیلومتر نیز ۷۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارد و زیرسازی آن به ۹۴ درصد رسیده است.»

حرف، حرف و دیگر هیچ

پروژه راه‌آهن زاهدان-چابهار آن‌قدر کش‌دار شد که اواسط سال گذشته دادستان شهرستان ایرانشهر با بیان این‌که تمام اشکالات و مواردی که در این پروژه وجود دارد و هر لحظه امکان این را دارد که حادثه‌ای را رقم بزند باید در سریع‌ترین زمان ممکن حل‌وفصل شوند، گفت: «با مراجعه میدانی و دعوت بزرگان و ریش‌سفیدان منطقه و مالک شرکت شن و ماسه، مشکل پروژه راه‌آهن زاهدان ـ چابهار که از سال ۱۳۹۹ تا به حال متوقف شده بود، رفع و اهمیت پروژه راه‌آهن سراسری برای آنها تشریح شد.»

بهمن احمدی افزود: «دادستانی ایرانشهر در راستای احقاق حقوق عامه این موارد را تا حصول نتیجه پیگیری خواهد کرد و به همین منظور معاونان خود را برای رسیدگی به این امورات مأمور کردیم تا در صورت لزوم با دستگاه‌های مربوط برای تکمیل این پروژه همکاری داشته باشند.»

مشکل کار اینجاست که طی یک دهه اخیر هر مسئولی که سر کار آمده، مدعی شده تمام تلاش‌ها برای این است که خط ریلی زاهدان ـ چابهار و زاهدان ـ یونسی به طول ۱۵۰۰ کیلومتر در کمترین زمان ممکن احداث شود. اما در عمل کاری صورت نگرفته و تمام صحبت‌ها در مورد نیازها و ضروریات و تاثیرات این پروژه بر اقتصاد، به دست فراموشی سپرده شده است.

در سال ۱۴۰۱ معاون وزیر راه‌وشهرسازی وقت گفته بود که به منظور اجرای هرچه سریع‌تر این پروژه مهم ملی ۱۶۰۰ دستگاه از انواع ماشین‌آلات سنگین و نیمه‌سنگین در سیستان‌وبلوچستان مشغول فعالیت هستند و پیشرفت فیزیکی این طرح با صرف اعتبار ۷۵۰۰ میلیارد تومان بسیار خوب است.

ضمن این‌که در این مسیر ریلی، یک تونل، ۱۲ پل بزرگ و ۲۱ تقاطع و همچنین هفت ایستگاه در گستره ۵۵۰۰ مترمربع احداث شده تا شهروندان سیستان‌وبلوچستان از به‌روزترین و بهترین امکانات در حین سفر برخوردار شوند.

آن‌طور که عنوان شده، ساخت این خط‌آهن به‌عنوان بزرگ‌ترین پروژه ریلی کشور زمینه‌ساز اشتغال ۳۴۰۰ نفر به‌طور مستقیم و ۶۰۰۰ نفر به‌طور غیرمستقیم در سیستان‌وبلوچستان می‌شود.

وزیر نفت:

۲۵۰ هزار بشکه در روز به ظرفیت تولید نفت اضافه می‌شود

وزیر نفت از افزایش ظرفیت تولید نفت تا حدود ۲۵۰ هزار بشکه در روز خبر داد. به نقل از خانه ملت، محسن پاک‌نژاد درباره برنامه وزارت نفت دولت چهاردهم برای افزایش تولید نفت، گفت: براساس طرحی که به شورای اقتصاد ارائه و در آنجا نیز تصویب شد، مقرر شد تا حدود ۲۵۰ هزار بشکه در روز افزایش ظرفیت تولید نفت انجام شود، همچنین پیش‌بینی شده منابع مالی آن از طریق صندوق توسعه ملی تأمین شود که به‌دنبال اجرای این طرح هستیم. شایان یادآوری است که شورای اقتصاد به استناد ماده (۱۲) قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور در جلسه ۲۲ مرداد ۱۴۰۳ و بر رمبنای درخواست ماه خرداد وزارت نفت، طرح ضربتی جهش تولید نفت خام به مقدار ۲۵۰ هزار بشکه در روز را تصویب کرده بود.

حل سودوکو ۴۷۷۸

۸	۴	۷	۱	۶	۲	۹	۳	۵
۶	۵	۹	۳	۸	۴	۱	۷	۲
۲	۱	۳	۵	۹	۷	۶	۴	۸
۹	۸	۵	۶	۷	۱	۳	۲	۴
۷	۲	۶	۴	۳	۵	۸	۹	۱
۱	۳	۴	۹	۲	۸	۵	۶	۷
۵	۹	۸	۷	۴	۶	۲	۱	۳
۳	۷	۱	۲	۵	۹	۴	۸	۶
۴	۶	۲	۸	۱	۳	۷	۵	۹

۶	۷	۲	۵	۹	۳	۸	۴	۱
۴	۸	۵	۷	۲	۱	۹	۳	۶
۳	۱	۹	۸	۴	۶	۲	۵	۷
۵	۲	۴	۱	۶	۹	۳	۷	۸
۷	۹	۸	۴	۳	۵	۱	۶	۲
۱	۳	۶	۲	۷	۸	۵	۹	۴
۸	۶	۷	۹	۵	۲	۴	۱	۳
۹	۴	۱	۳	۸	۷	۶	۲	۵
۲	۵	۳	۶	۱	۴	۷	۸	۹

۸	۹	۷	۴	۶	۳	۷	۹	۸
۳	۱	۲	۷	۵	۹	۲	۱	۳
۵	۶	۴	۸	۲	۴	۶	۷	۵
۱	۷	۳	۶	۴	۵	۸	۹	۱
۲	۸	۶	۵	۹	۱	۴	۳	۷
۹	۳	۷	۱	۸	۲	۴	۶	۵
۳	۹	۲	۶	۴	۵	۸	۷	۱
۶	۱	۴	۳	۷	۸	۵	۲	۹
۵	۷	۸	۹	۲	۱	۶	۳	۴

۶	۲	۹	۵	۳	۱	۸	۴	۷
۴	۷	۵	۲	۶	۸	۳	۹	۱
۸	۱	۳	۹	۷	۴	۲	۵	۶
۷	۴	۶	۳	۱	۲	۹	۸	۵
۹	۳	۱	۸	۴	۵	۶	۷	۲
۲	۵	۸	۷	۹	۶	۴	۱	۳
۵	۹	۷	۴	۲	۳	۱	۶	۸
۱	۸	۲	۶	۵	۹	۷	۳	۴
۳	۶	۴	۱	۸	۷	۵	۲	۹

سودوکو ۴۷۷۹

برای حل جدول اعداد باید در هر مربع کوچک‌تر ۳ در ۳ هیچ عدد تکراری وجود نداشته باشد.
همچنین هیچ عددی در یک سطر یا ستون مربع بزرگ ۹ در ۹ تکرار نشده باشد.

			۴			۹	۳	
		۳		۲	۸			۶
	۹							۷
۹							۷	
	۳						۵	
	۲							۱
۷							۶	
۳			۵	۶		۷		
	۴	۵			۲			۳
							۲	
						۳		
							۷	
	۳	۲			۱			۶
۱			۸	۴		۲		
۵							۱	
	۹							۱
	۸						۵	
۳							۲	
	۵							۸
		۷		۵	۹			۴
			۱			۵	۹	

	۷	۴			۳			
۸			۶	۱		۵		
۱							۳	
	۹							۶
	۵						۸	
۳							۲	
	۳							۱
	۸							۲
۴			۲			۳	۹	
	۷							
		۹						
	۵							
۵			۱			۳	۶	
		۱		۲	۳			۴
	۶							۷
۱							۴	
	۷						۸	
	۸							۳
۸							۱	
۶			۴	۵		۲		
	۵	۹			۷			

گزارش

ارگ سترگ بم، نماد سختکوشی و تسلیم نشدن

سجاد مرسلی
گروه ایران

بامداد پنجم دی‌ماه ۱۳۸۲ یکی از بزرگ‌ترین فجایع طبیعی ایران که مرگ هزاران نفر را به همراه داشت، به‌وقوع پیوست. زلزله‌ای با قدرت ۶/۶ ریشتر، در محدوده گسل بم رخ داد و طی ۱۲ ثانیه ویرانی عظیمی در شهر تاریخی بم برجای گذاشت.

زلزله ارگ سترگ و تاریخی بم با قدمتی حدود ۲۵۰۰ ساله که سال‌ها استوار در پهنه کویر از ساکنانش حفاظت کرده بود را هم ناباورانه به تلی از خاک تبدیل کرد و بیشتر قسمت‌های آن فروریخت تا علاقه‌مندانش در ایران و سراسر جهان را ماتم‌زده کند. اگرچه در روزها و ماه‌های نخست پس از زلزله، تصاویر ویرانی ارگ بم در ذهن‌ها پایان شکوه یک بنای تاریخی را رقم می‌زد، اما ارگ بم باید به‌عنوان نماد سختکوشی و تسلیم نشدن در برابر قهر طبیعت دوباره ساخته می‌شد. این هدف با آغاز سریع عملیات مرمت آن در همان ماه‌های اولیه پس از زلزله تحقق پیدا کرد.

شهر بم، با جمعیتی حدود ۱۰۰ هزار نفر، به‌دلیل وجود ارگ تاریخی آن شهرت جهانی داشت. این ارگ، بزرگ‌ترین سازه خشتی جهان و یکی از میراث‌های فرهنگی ایران، با قدمتی بیش از ۲۵۰۰ سال، نمادی از تاریخ و فرهنگ غنی کشور بود. ارگ بم که در مسیر جاده ابریشم قرار داشت، به‌طور کامل تخریب شد و برای همیشه چهره‌ای دیگر یافت.

براثر زلزله، حدود ۸۵ درصد شهر بم تخریب شد و بیش از ۳۴ هزار نفر جان‌شان را از دست دادند. نزدیک به ۱۹ هزار نفر مجروح و بیش از ۱۰ هزار نفر بی‌خانمان شدند تا فردای بم را دوباره ببینند.

ارگ تاریخی بم که به‌صورت کامل در زمین لرزه این شهر تخریب شده بود به‌مرور دوباره ساخته شد و سربرآورد؛ اما حالا با چالش مهم‌تری به‌نام کمبود اعتبار و مرمت‌نشدن مواجه است.

با این‌که بیش از دو دهه از زلزله بم می‌گذرد هنوز کل این مجموعه بازسازی نشده و آن‌طور که گزارش‌ها نشان می‌دهد حدود ۹۰ درصد از این بنای تاریخی مرمت‌شده و بخش‌هایی مانند حصارهای اطراف ارگ، نیاز به بازسازی کامل دارند.

روند مرمت بخش‌های اصلی نظیر ارگ حکومتی، مسجد جامع و بازار تاریخی، تا حد زیادی به پایان رسیده است. با این حال، قسمت‌هایی مانند کاروانسراها و سازه‌های فرعی، همچنان در انتظار احیا هستند.

همکاری بین‌المللی برای مرمت

آن‌طور که کارشناسان می‌گویند، باید هزینه‌های مورد نیاز دیده شده و تامین شوند. مجموعه ارگ بم به‌خاطر گستردگی نیاز به مصالح سنتی مانند خشت و گل دارد و در این میان، تأمین منابع مالی کافی و به‌موقع، از عوامل حیاتی در سرعت‌بخشیدن به مرمت‌هاست.

شرایط اقلیمی خاص منطقه، شامل گرمای شدید و بادهای موسمی، مشکلات مضاعفی در این فرآیند ایجاد کرده است. همکاری‌های بین‌المللی نیز نقش مهمی در روند بازسازی ارگ داشته است. به‌عنوان‌مثال، متخصصانی از کشورهای آلمان و فرانسه در مرمت بخش‌هایی از این بنای تاریخی مشارکت داشته‌اند.

این همکاری‌ها نه‌تنها در تأمین دانش فنی، بلکه در انتقال تجربیات و روش‌های نوین مرمت بسیار مؤثر بوده است. با وجود این، برخی محدودیت‌های حقوقی و مشکلات مربوط به پرداخت حقوق کارگران، باعث کندی پیشرفت پروژه می‌شود.

درست دو سال پیش در چنین روزهایی بود که مدیرکل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان کرمان گفت: «پس از گذشت ۱۹ سال از زلزله بم اینک ۹۰ درصد از کار بازسازی ارگ بم به پایان رسیده و می‌توان گفت که این بنا با وجود ویرانی برجامانده پس از زلزله، اکنون احیا شده است.»

در آن روزها ۱۲ کارگاه مرمت و بازسازی در مجموعه ارگ بم و منظر فرهنگی آن مشغول به کار بودند که عملیات مرمت با نظارت کارشناسان و مصالح مرغوب انجام می‌شد. اما این‌که هنوز هم بگوییم این مجموعه ۹۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد، کم‌لطفی است. زیرا دو سال از آن روزها گذشته و دیگر باید منتظر تمام‌شدن کارها در این مجموعه باشیم.

حالا اعلام شده برنامه‌های آینده شامل تکمیل مرمت حصارهای اطراف ارگ، تسریع در ایجاد موزه بم برای نمایش آثار تاریخی منطقه و استفاده از ارگ به‌عنوان مرکز فرهنگی است. همچنین تلاش می‌شود با توسعه زیرساخت‌های گردشگری و جذب گردشگران داخلی و خارجی، این بنای تاریخی به یکی از کانون‌های مهم گردشگری ایران تبدیل شود. درنهایت، تکمیل فرآیند مرمت ارگ بم، با وجود تمامی چالش‌ها، نیازمند همکاری مستمر بین نهادهای دولتی، بین‌المللی و محلی است.