

گزارشی از جایگزینی مسیر دو هزار و دویست کیلومتری فاو به ترکیه به جای خط ۳۲ کیلومتری شلمچه به بصره

ریل گذاری برای دورزدن ایران؟



سوریه، لبنان و دریای مدیترانه. این مسیر می‌تواند مسیر جایگزین ایران

برای اتصال به اروپا از طریق ترکیه یا جمهوری آذربایجان باشد؛ اما عراق مدام سنگ‌اندازی می‌کند. ایران خطوط ریلی خود را تا مرز عراق کشیده و بارها به عراقی‌ها پیام داده که حاضر است برای احداث خط ریلی در خاک عراق هم سرمایه‌گذاری کند؛ ولی گویا عراقی‌ها نه خود حاضر به اتصال راه‌آهن شان به ریل ایران هستند و نه درخواست سرمایه‌گذاری ایران را می‌پذیرند. ماجرا زمانی جالب‌تر می‌شود که بدانیم پروژه اتصال عراق به ترکیه نسبت به پروژه اتصال عراق به سوریه بسیار پرهزینه‌تر است. حمید حسینی، دبیر اتاق ایران و عراق به «شرق» می‌گوید سرمایه مورد نیاز برای پروژه راه‌آهن شلمچه به بصره حدود ۲۵۰ میلیون دلار برآورد شده که عمده آن هم به علت نصب پل شناور است. درحالی‌که پروژه فاو به ترکیه چندین میلیارد دلار هزینه خواهد داشت؛ چراکه جنوبی‌ترین نقطه عراق را به شمالی‌ترین آن وصل کند و از آنجا مجدداً ده‌ها کیلومتر ریل‌گذاری انجام شود تا به راه‌آهن ترکیه متصل شود! هرچند حسینی می‌گوید نخست‌وزیر عراق در دیدار روز دوشنبه با مقامات ایرانی، قول داده برای پروژه شلمچه-بصره در بودجه ۲۰۲۳ بودجه تخصیص دهد. با این حال مشخص نیست که وعده های عراق تا چه اندازه قابل اتکا است؟

پیشرفت صفر ریل مشترک ایران و عراق

اتصال ریلی ایران و عراق به طول ۳۲ کیلومتر از ۲۰ سال گذشته شروع شده و هر چند سال یک بار هم ایران با طرف عراقی به توافقاتی برای ادامه ساخت ریل مشترک رسیده است؛ اما همچنان پیشرفت فیزیکی این پروژه صفر باقی می‌ماند. در دولت گذشته مذاکرات برای احداث راه‌آهن شلمچه- بصره به طور جدی شروع شد و وزارت راه و شهرسازی کار را به شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل سپرد. قرار بر این شد که با مشارکت بنیاد مستضعفان کار از سر گرفته شود. پس از مدتی هیئت وزیران-در جلسه مورخ ۱۲ شهریور ۱۳۹۹- پیشنهاد تغییر سرمایه‌گذار برای قرارداد مشارکت در اجرای پروژه راه‌آهن شلمچه-بصره را با هدف تسریع در آغاز عملیات اجرایی فرایند تأمین مالی پروژه به تصویب رساند و شرکت ارزش آفرینان فدک به‌عنوان سرمایه‌گذار و تأمین‌کننده مالی صدرصدی اجرای این پروژه جایگزین بنیاد مستضعفان شد؛ اما با تغییر دولت باز هم تغییراتی در مجریان این پروژه انجام شد، به‌طوری‌که با ابلاغ وزیر راه، کار از شرکت ساخت دوباره گرفته شد و به شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران واگذار شد و شرکت فدک هم از این پروژه حذف شد. به عبارات دیگر در تمام این سال‌ها مسئولان درگیر انتخاب مجری این پروژه بودند و پروژه مهم راه‌آهن شلمچه- بصره بین دستگاه‌های اجرایی پاس‌کاری شده است.

ایتالیایی پروژه شمال-جنوب عراق را که تحت لابی آمریکا و ترکیه ایجاد شده بود، پیش ببرند. ضیایی معتقد است که ما نباید منتظر تحولات عراق بدانیم چون این تحولات هیچ‌گاه به سود ما پیش نرفته، پس وقتش رسیده کشورک باشیم. این کارشناس عنوان می‌کند که عراقی‌ها نقاط ضعف زیادی در دست ما دارند که برایمان قابل استفاده است؛ از برق و انرژی تا محصولات کشاورزی؛ ازاین‌رو ایران به جای اینکه بنشیند و به سخره‌گرفتن مناقعش را تماشا کند باید دست به اقدام بزند و دولت عراق را مجبور کند در پازل ما بازی کند. ضیایی در پاسخ به این سؤال که چطور دولت عراق ادعای نزدیکی با ایران دارد و راه‌آهنی خلاف منافع آن را تأمین اعتبار می‌کند، می‌گوید: تعدادی کشور پارلی برای منطقه و مخصوصا معادلات بین‌قاره‌ای در نظر دارند و در پی آن نقشی را برای برخی کشورها تعریف می‌کنند. گویا عراق راهی جز پذیرفتن این نقش ندارد چون طبق قطع‌نامه سازمان ملل، تمام درآمد نفتی عراق به حساب آمریکا می‌رود. پس آمریکا اگر اراده کند می‌تواند راحت اقتصاد عراق را زمین بزند؛ بنابراین هر کسی در جایگاه نخست‌وزیری عراق باشد راهی جز تمکین ندارد. عراق به اختیار خودش عمل نمی‌کند مگر اینکه اهرم فشار خارجی رویش باشد. اینکه انتظار داشته باشیم دولت عراق برای روابط برادرانه و دوستانه‌اش با ایران کاری برای ما بکند، خیال باطلی است. ما نیاز به اهرم فشار داریم وگرنه منافعمان از دست می‌رود. همان‌طور‌که گفته شد بغداد به کمک آنکارا تلاش دارد بندر فاو را به راه‌آهن سراسری عراق متصل و آن را از شمال این کشور به ترکیه وصل کند. اتفاقی که علاوه بر ضیایی، مابقی متخصصان ترانزیتی کشور نیز تحقّق قریب‌الوقوع آن را خسرانی بزرگ برای ایران می‌دانند.

برای مثال علی حسینی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگانی ایران در مصاحبه با خبرگزاری «ایلنا» در این باره گفته: «به نظر می‌رسد در آینده بندر فاو می‌تواند به رقیب ما تبدیل شود. عراق به دنبال توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل است و بدون تردید توسعه آن نقش منفی در بنادر ایران خواهد گذاشت. عراق به کمک ترکیه و امارات تلاش دارد بندر فاو را به راه‌آهن سراسری عراق متصل و از شمال راه‌آهن را به ترکیه وصل کند و بخشی از ترانزیت از طریق امارات و بندرعباس به ترکیه می‌رود؛ بنابراین این کریدور جدید در ترانزیت ما به ترکیه تأثیر منفی می‌گذارد». او با بیان اینکه راه‌اندازی و فعالیت بندر فاو برای عراق جدی‌تر از گذشته شده است، به همکاری امارات برای توسعه و سرمایه‌گذاری در بندر فاو در عراق اشاره و تأکید می‌کند: «به نظر می‌رسد در آینده این بندر می‌تواند به رقیب ما تبدیل شود». علاوه بر او، جواد هدایتی، مدیر کل دفتر ترانزیت و حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای نیز در گفت‌وگو با ترابریان، به راه‌آهن فاو به ترکیه اشاره کرده و می‌گوید: «...عراق با فعال‌سازی ام‌القصر و فاو رقیب جدی و مواری کریدور شمال - جنوب ایران است؛ این مسیر دسترسی به سمت شمال تا ترکیه و گرجستان را میسر می‌کند و بنابراین در حوزه کریدور شمال-جنوب هم از شرق و هم از غرب ایران مسیرهای موازی در حال فعال‌سازی است که با اتمام مراحل اجرایی آنها و بی‌توجهی ایران نسبت به تکمیل و رفع موانع این کریدور منجر به از دست رفتن سهم قابل توجهی از بازار ترانزیتی ایران می‌شود». مجید بابایی، کارشناس حمل‌ونقل ریلی نیز با بیان اینکه به نظر می‌رسد این طرح کریدور ایرانی خروجی به سمت ترکیه را کم‌اثر خواهد کرد، به سیات تین‌نیوز گفته: «این طرح مسیری جدید برای انتقال کالاهای شرقی دور از جمله هند از طریق خلیج فارس به عراق، ترکیه و اروپااست و قاعدتا محدودیت دریاچه وان را هم نخواهد داشت. با اجرای این طرح عملاً بنادر جنوبی ایران بخشی از پتانسیل بارپذیری خود را از دست خواهند داد. حضور آستوم هم در این پروژه بسیار اهمیت خواهد داشت. برای منافع ملی شان چقدر زیبا با دنیا تعامل می‌کنند...».

سازمان‌ها عم از دولتی و خصوصی مرتبط است؟

نظارت و کنترل کارگزاران در حکومت امیرالمؤمنین

ادامه از صفحه اول

گزارش‌های تاریخی زیادی از گستره فساد برخی حکومت‌ها در سده نخست صدر اسلام وجود دارد. باوجوداین، اثری از اسناد حکومتی آنان مبنی بر گزارش و برخورد با فساد دیده نمی‌شود؛ بنابراین با توجه به حساسیت یادشده، وجود چند مورد گزارش تاریخی در حکومت حضرت نفعان می‌دهد که با توجه به وسعت حکومت ایشان که شامل عراق، یمن، عراق، ایران، بحرین، مصر و... می‌شد، فساد در آن حکومت نزدیک به صفر بوده است.

حضرت در نامه به مالک اشتر و دیگر نامه‌ها مجازات کسانی را که حکومت در اموال می‌کنند، تنبیه بدنی، برگرداندن اموال عمومی، ریسوایی علنی، انداختن طوق بدنامی و خیانت بر گردن آنان و عزل از همه مناصب بیان می‌کند.

با مرور نکات یادشده، می‌توان امروزه دلایل گستره فساد را درک کرد. اینکه کسی خود را امانت‌دار و پاسخ‌گویی مردم نداند، کنترل‌نکردن و محاسبه‌نکردن اموال مدیران، تغییرات سطح زندگی آنان و تخلفات مالی، برخوردنکردن با متخلف مگر در شرایط خاص، از جمله عوامل پیدایش فساد است. بنا بر گزارش سازمان شفافیت بین‌المللی در سال ۲۰۲۲، رتبه جهانی شاخص ادراک فساد کشور، ۱۴۷ از میان ۱۸۰ کشور است.

« خلاصه آگهی عرضه عمومی دارایی »	سازمان خصوصی سازی PUBLIC REVENUE ORGANIZATION				
سازمان خصوصی‌سازی در نظر دارد به استناد قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل (۴۴) قانون اساسی، مصوبه هیئت واگذاری و سایر قوانین و مقررات مربوطه، نسبت به واگذاری « زمین ابن بابویه شهری » با مشخصات مندرج در جدول زیر از طریق مزایده اقدام نماید:					
مشخصات ملک	مساحت قابل واگذاری (هکترمربع)	آدرس	ارزش پایه (ریال)	شرایط تسویه ثمن معامله	تاریخ مزایده
یک قطعه زمین و اعیانی های احدائی در آن به انضمام حق سرقفلی دو باب تجاری در ضلع شرقی ملک (پلاک ثبتی ۱۲۶ و ۱۳۲ و گاراز و حیاط پشت و درب ورودی)	۷۳۷	تهران-شهرری- ابن بابویه - ضلع شمال شرقی ابن بابویه	۲۲۱.۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰	کلاً نقد	۲۰ روز کاری پس از اعلام برنده
آگهی عرضه» (نسخه تکمیلی) و سایر اطلاعات تکمیلی، در پایگاه اینترنتی سازمان خصوصی سازی به نشانی www.ipo.ir در بخش : «آگهی های عرضه» در دسترس می‌باشد.					
شناسه آگهی ۱۴۵۲۲۶۵	الف ۴۴۱۱				

معاون هماهنگی امور اقتصادی استانداری قزوین:

با وجود تولیدکنندگانی مانند بهمن دیزل، وابستگی به کشورهای خارجی کاهش می‌یابد

معاون هماهنگی امور اقتصادی و توسعه منطقه‌ای استانداری قزوین در حاشیه بازدید از غرفه گروه بهمن در چهاردهمین نمایشگاه خودروی قزوین گفت: با رشد تولید خودروهای تجاری بهمن‌دیزل می‌توانیم شاهد افزایش تولید در ناوگان باری کشور باشیم.
علی رحمانی، معاون هماهنگی امور اقتصادی و توسعه منطقه‌ای استانداری قزوین با اشاره به ظرفیت بالای تولید در بهمن‌دیزل گفت: با وجود تولیدکنندگان مانند بهمن‌دیزل وایسکی به کشورهای خارجی کاهش می‌یابد.
رحمانی اظهار کرد: ما به تعداد خودروی بیشتری در ناوگان حمل‌ونقل باری نیاز داریم که تولید‌کننده و کامیون امپاور نویدبخش رشد تولید در این حوزه است.
معاون هماهنگی امور اقتصادی و توسعه منطقه‌ای استانداری قزوین با اشاره به اینکه بخشی از اقتصاد کشور نیازمند تولید خودروهای تجاری است گفت: با افزایش تولید درکنار افزایش کیفیت، امید است تا نیازی به واردات خودروی



خارجی نداشته باشیم. وی با اشاره به تولید ۱۹هزار دستگاه خودرو در بهمن‌دیزل گفت: یکی از زنجیره‌های راهبردی ما در استان قزوین خودروسازی است. امیدواریم بهمن‌دیزل با تیراز بسیار خوبی که دارد، بتواند تکمیل‌کننده این زنجیره بین خودروسازان و قطعه‌سازان باشد.
وی با تأکید بر اینکه گروه بهمن نوآوری‌های خوبی در حوزه موتورسیکت نیز دارد، تصریح کرد: این شرکت باید موتورسیکت‌های برقی را طوری تولید کند که با فرهنگ مصرف ما هم‌راستا باشد تا بازدیدي بالاتری داشته باشد.
گفتنی است: نمایشگاه تخصصی خودرو، تجهیزات، لوازم یدکی و موتورسیکلت از تاریخ ۱۷ تا ۲۱ بهمن‌ماه به‌مدت پنج روز در محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی قزوین برگزار شده است. گروه بهمن در مدت برگزاری این نمایشگاه در سالن دخدخا از ساعت ۱۵:۰۰ تا ۲۱:۰۰ میزبان علاقه‌مندان و متخصصان صنعت خودروسازی است.