خبرها

اظهارات رئیس سازمان هواپیمایی درباره سقوط توپولف

ایسنا: در حادثه فرودگاه مشهد ۲۸ نفر کشته شدند و خلبان و مسئولان پرواز جملگی نجات یافتند و شایعات پیرامون تعداد بیشتر کشته شدگان صحت ندارد. نورالله رضایی نیارکی – رئیس سازمان هواپیمایی کشوری – اظهار کرد: این هواپیمایی در باند فرودگاه مشهد به علت نامشخص تغییر مسیر داده و منجر به آتش سوزی و کشته شدن ۲۸ مسافر آن شده است. رئیس سازمان هواپیمایی کشوری در ادامه افزود: شایعات مختلفی در مورد علت سقوط بیان شده اما از آنجایی که خلبان و خدمه پرواز زنده هستند تا چند روز آینده علت اصلی این حادثه مشخص می شود و باید منتظر بود. او درباره تعداد دقیق تلفات حادثه فرودگاه مشهد افزود: ۲۸ کشته آمار دقیق هواپیما است، مردم مطمئن باشند که علت اصلی حادثه حتماً اعلام می شود و تا طی شدن مراحل بررسی نباید اظهار نظر غیرواقعی کرد. وی همچنین در مورد زنده بودن خلبان و کمک خلبان و این که خدمه پرواز نباید قبل از مسافران خارج شوند، افزود: بحث اصلی در مورد این حادثه همین موضوع است و تا بررسی دقیق نشود نمی توان به راحتی این مطلب را گفت که خلبان و کمک خلبان سریع تر از هواپیما خارج شده اند، به هر حال در هر حادثه ای صحبت های زیادی وجود دارد اما بهترین کار منتظر بودن برای طی شدن مراحل بررسی و شنود جعبه سیاه هواپیما است. به دنبال دستور وزیر راه و ترابری، کمیته ویژه بررسی سانحه هواپیمای توپولوف شرکت هواپیمایی ایران ایر تور در مشهد تشکیل شد. عزت الله بابایی توضیح داد: هم اکنون کمیته ویژه بررسی سانحه هواپیمای توپولوف شرکت هواپیمایی ایران ایر تور در مشهد کار خود را آغاز کرده است.

کاظم پوراردبیلی: تحریم نمی شویم

رویترز: نماینده ایران در اوپک گفت: بعید است اوپک در اجلاس ماه جاری سقف تولید خود را تغییر دهد و به دلیل قیمت های بالای نفتی انتظار می رود همچنان بیشتر از تقاضا نفت به بازار عرضه کند. حسین کاظم پور اردبیلی اظهار کرد: به نظر نمی رسد سقف تولید اوپک تغییری پیدا کند حتی با توجه به کاهش رشد اقتصاد بین المللی و افزایش تولید کشورهای غیر اوپک و نیز کاهش تقاضا برای نفت اوپک. وزیر نفت کشورمان نیز پیشتر اعلام کرده بود که انتظار ندارد سقف تولید نفت خام اوپک در نشست ۱۱ سپتامبر در وین تغییر پیدا کند. ۱۱ کشور عضو اوپک در حال حاضر نزدیک به ظرفیت خود تولید می کنند و تنها عربستان ظرفیت مازاد خود را حفظ کرده است. کاظم پور اردبیلی افزود: با توجه به قیمت های کنونی به نظر می رسد که سیاست اوپک برای عرضه بیش از تقاضای نفت به بازار ادامه خواهد یافت تا از مورد اتهام قرار گرفتن این سازمان به افزایش بهای نفت جلوگیری شود. وی در پاسخ به سئوالی در خصوص استفاده ایران از نفت به عنوان سلاح در برابر تحریم گفت: ما تحریم نمی شویم.

روند نزولی تجارت جهانی فرش دستباف

مهر: رئیس مرکز ملی فرش ایران با اشاره به روند نزولی تجارت جهانی فرش دستباف، گفت: در حال حاضر فرش دستباف ایران نیز با کاهش ۲ تا ۳ درصدی تجارت جهانی روبه رو است. مرتضی فرجی گفت: در حال حاضر سهم تجارت جهانی فرش دستباف روند نزولی یافته که در این میان، هند و چین و ایران نیز از این روند بی نصیب نیستند.

۲۳/۶ میلیون دلار برای بخش کشاورزی

مهر: وزیر جهاد کشاورزی گفت: ۲۳/۶ میلیون دلار تسهیلات از محل حساب ذخیره ارزی به بخش کشاورزی اختصاص یافت. محمدرضا اسکندری در مورد تخصیص اعتبار حساب ذخیره ارزی به طرح های بخش کشاورزی و صنایع تبدیلی در طول سال اول برنامه چهارم توسعه افزود: تعداد طرح های منعقد شده در بخش کشاورزی و صنایع تبدیلی تا تاریخ پانزدهم مردادماه سال جاری ۹ طرح بوده که برای اجرای این تعداد، مبلغ ۲۳ میلیون و ۶۱۳ هزار و ۲۸ دلار از محل حساب ذخیره ارزی تخصیص یافته است.

پرداخت دیه به درگذشتگان حادثه توپولوف

مهر: روابط عمومی بیمه ایران طی اطلاعیه ای با اظهار تاسف و همدردی با خانواده قربانیان حادثه و مصدومان سقوط هواپیمای بندرعباس – مشهد، از آمادگی بیمه ایران برای پرداخت دیه درگذشتگان و همچنین پرداخت غرامت نقص عضو و هزینه های پزشکی مصدومین این حادثه خبر داد. در اطلاعیه بیمه ایران آمده است: مسئولیت در قبال کلیه مسافرین و همچنین خدمه پروازی هواپیما به صورت کامل تحت پوشش بیمه ایران است و این شرکت آماده است بلافاصله پس از دریافت مدارک مستندات لازم دیه فوت درگذشتگان و همچنین غرامت نقص عضو و هزینه های پزشکی مصدومین را پرداخت کند. این گزارش می افزاید هزینه پاک سازی باند و نجات مصدومان و حوادث شخصی خدمه نیز در تعهدات این شرکت است.

سقوط نفت به کمتر از ۷۰ دلار

فارس: خبرگزاری رویترز گزارش داد، در پی کاهش نگرانی های بین المللی در خصوص پرونده هسته ای ایران، قیمت نفت در بازارهای جهانی در آخرین ساعات مبادلات روز جمعه به کمتر از ۷۰ دلار در هر بشکه رسید.

هزینه ۴ میلیارد دلاری ایرانی ها

فارس: بانک جهانی اعلام کرد: ایرانی ها طی یک سال بیش از چهار میلیارد دلار در مسافرت های خارجی هزینه کردند. به گزارش بانک جهانی ایرانی ها در سال ۲۰۰۴ بیش از چهار میلیارد دلار در مسافرت های گردشگری خارجی هزینه کردند. براساس این گزارش در این سال ۲/۹ میلیون نفر از ایران برای گردشگری به خارج سفر کردند و در مجموع ۴/۳ میلیارد دلار در این راه هزینه کردند. تعداد سفرهای گردشگری ایرانیان و همچنین هزینه آنها در سال ۲۰۰۴ با افزایش قابل توجهی نسبت به سال ۱۹۹۵ مواجه بوده است که این امر از افزایش سطح زندگی مردم ایران خبر می دهد. در سال ۱۹۹۵ تنها یک میلیون نفر از ایران برای گردشگری به خارج سفر کردند و در مجموع ۲۴۷ میلیون دلار در این سفرها هزینه کردند.

بر اساس توافق پژو و ایران خودرو صورت می پذیرد

صادرات ۱۳ هزار دستگاه ۲۰۶ به ۳۰ کشور

سیدحمزه حسینی

در حدود یک هفته قبل سلیمانی مدیر روابط بین الملل وزارت صنایع از ادامه داشتن اختلافات پژو و ایران خودرو بر سر صادرات محصولات طرف ایرانی خبر داد و پژو را تهدید کرد که مصالح ملی حکم پژو و ایران خودرو خواهد شد. قبل از او هم طهماسبی وزیر صنایع چه در هنگام رونمایی ۲۰۶ صندوق دار و چه در هنگام آخرین مصاحبه مطبوعاتی اش به شرکت پژو به واسطه مانع تراشی هایش هشدار داد. جنس مشکل طرف ایرانی با طرف فرانسوی بسیار شبیه مشکلاتی بود که برای تولید ال – ۹۰ و واردات مگان از ترکیه پیش آمده بود. پژو به راحتی اجازه صادرات به ایران خودرو را نمی داد و مدیران منطقه ای آن از حضور ایران خودرو در بازارهای منطقه خاورمیانه و اروپای شرقی ابراز نگرانی کردند. اما در جلسه روز گذشته شواهد موجود نشان می داد که اختلافات پژو و ایران خودرو تا حدود زیادی حل شده است. در این جلسه که به مناسبت آغاز صادرات خودرو ۲۰۶ اس دی برگزار شده بود و نمایندگان فروش پژو از ۳۰ کشور جهان حضور داشتند یکی از مدیران ارشد پژو از صادرات ۲۰۶ اس دی به ۳۹ کشور دنیا خبر داد.

■ الهام و عاریت

دیوید ریو مدیر منطقه ای اروپا و مدیترانه بخش عملیات بین المللی با دادن این خبر به بیان مشخصات ۲۰۶ اس دی پرداخت و گفت: این خودرو جدید در کلاس B به شما اجازه می دهد که خواسته های مشتریانی را که در بازارهایتان به خودرو سدان اهمیت می دهند برآورده سازید. خاطرنشان می کنم که در اغلب بازارهای شما ۵۰ درصد خودروهای به فروش رفته از نوع سدان بوده و معمولاً سه خودرو پرفروش در آن بازارها از این نوع هستند. شکل ظاهری پویای این خودرو ثابت می کند که نوع سدان یک خودرو می تواند در بخش عقب خود طرح هماهنگ و زیبایی داشته باشد که در مورد ۲۰۶ سدان قسمت عقب خودرو از مدل ۶۰۷ الهام گرفته است و محور عقب آن از ۲۰۶ استیشن واگن به عاریت گرفته شده است و به همین خاطر این خودرو از فرمان پذیری بسیار خوبی در جاده بهره مند است.

■ سپتامبر یا اکتبر ۲۰۰۶ اس دی را بفروشید

ریو سپس به نمایندگان شرکت پژو که تعداد آنها توسط ساپکو ۱۴۰ نفر اعلام شده بود، گفت: تمام کشورهایی که شما نمایندگی ما را در آن برعهده دارید در ماه سپتامبر یا اکتبر قادر خواهند بود ۲۰۶ اس دی را به فروش برسانند. مدیران مناطق شما درخصوص برنامه زمانی و تعداد خودرو برای آغاز فروش در کشور متبوعتان به شما اطلاع رسانی خواهند کرد.

■ به نام پژو تشکر می کنم

مدیر منطقه اروپا و مدیترانه پژو در ادامه درباره قیمت ۲۰۶ اس دی هم با نمایندگان پژو صحبت کرد و به آنها گفت: مدیران مناطق صادراتی شما درباره قیمت ۲۰۶ اس دی در تابستان امسال با شما صحبت کرده اند. من تاکید می کنم که ایران خودرو و پژو واقعاً تلاش خود را صرف کردند تا این خودرو به بهترین قیمت عرضه شود. بنابراین از شما می خواهم تلاش کنید تا این خودرو با موفقیت در کشورهای شما به فروش برود.

ما امیدواریم به کمک شما بتوانیم در سال ۲۰۰۷ بیش از ۱۳ هزار دستگاه ۲۰۶ اس دی به فروش برسانیم. ریو در پایان هم به نام شرکت پژو از تمام کسانی که در ایران خودرو و پژو سیتروئن در این پروژه دخیل بوده اند تشکر و قدردانی کرد.

■ به نام پژو به کام ایران خودرو

براساس گفته های مسئولین ایران خودرو ایده طراحی ۲۰۶ اس دی اولین بار توسط کارشناسان این شرکت مطرح شد و این ایده از زمانی آغاز شد که در دوره مدیریت سابق گروه صنعتی ایران خودرو پروژه ای تحت عنوان NP تعریف شد. در این پروژه قرار بود فضای استقرار سرنشینان و درهای پژو ۲۰۶ ثابت نگه داشته شود اما جلو و عقب خودرو و تزئینات داخلی آن تغییر کند. برای طراحی بدنه با شرکت ایتالیایی «ایتال دیزاین» قراردادی بسته شد و این کمپانی طرح اولیه ای را ارائه داد. در مراحل بررسی طرح اولیه ایده دیگری مطرح شد که تنها طراحی بخش عقب خودرو تغییر یابد و بقیه اجزای خودرو ثابت بماند و نهایتاً ایده دوم مورد قبول واقع شد و نتیجه این کار به طراحی ۲۰۶ اس دی منجر شد. در ادامه نیز پژو به عنوان صاحب برند به پروژه ملحق شد و انجام تمامی فرآیندهای تامین خطوط و همچنین تولید خودرو برعهده ایران خودرو گذاشته شد.

در واقع با طراحی این خودرو، پژو ۲۰۶ اس دی آخرین گونه از انواع مدل های ۲۰۶ به شمار می رود. از دیگر مشخصات این خودرو می توان به موارد زیر اشاره کرد: استاندارد آلودگی یورو۴، سیستم سوخت رسانی انژکتوری، داشتن ۱۶ سوپاپ، ترمز ABS، فرمان هیدرولیک، وزن ناخالص ۱۵۹۷ و کلاس بدنه C. طول این خودرو ۴۱۸۸ میلی متر و عرض آن ۱۶۵۵ میلی متر است که حدود ۳۵ سانتی متر از نوع هاچ بک آن طولانی تر است.

حالا بالاخره پژو ماه گذشته میلادی نخستین گشایش اعتبار خود را به مبلغ یک و نیم میلیون یورو باز کرد تا صادرات ۲۰۶ اس دی به ۳۰ کشور جهان آغاز شود. مجید شیخانی قائم مقام گروه صنعتی ایران خودرو در پروژه ۲۰۶ اس دی در مورد صادرات این خودرو با بیان این خبر از وجود سه پایگاه اصلی برای صادرات ۲۰۶ اس دی خبر داد که این سه پایگاه عبارتند از امارات، ترکیه و روسیه. این درحالی است که هر دو شرکت ایران خودرو و پژوی فرانسه دارای نمایندگی های فروش و خدمات پس از فروش جداگانه ای در کشوری مانند روسیه هستند. اما آنچه در روز شنبه مشخص شد این بود که فروش ۲۰۶ اس دی توسط نمایندگان فروش پژو صورت می گیرد. چند روز پیش منوچهر منطقی در حاشیه نمایشگاه مسکو گفته بود که اختلافات عمده ای میان پژو و ایران خودرو وجود ندارد و از درک متقابل دو شرکت برای حل اختلافات خبر داده بود و اکنون صادرات آخرین مدل ۲۰۶ طبق توافقات طرفین آغاز شد.

بر اساس گفته های مدیران ایران خودرو تا پایان سال ۲۰۰۷، ۱۳ هزار خودرو ۲۰۶ اس دی به بیش از ۳۰ کشور جهان صادر خواهد شد و بازارهای هدف این خودرو بیشتر در اروپای شرقی و شمال آفریقا و خاورمیانه خواهد بود و حضور این خودرو در بازار اروپای غربی با تمام مزیت هایی که طراحان ۲۰۶ اس دی از آن صحبت می کنند عملاً غیرممکن است.

مجید شیخانی و دیگر مسئولین مانع بزرگ بر سر این مسئله را پژو می دانند چرا که بازار اروپای غربی برای شرکت پژو اهمیت بسیار زیادی دارد و آنها حاضر نیستند به هیچ قیمتی آن را از دست بدهند. چه بسا آنها از حضور ایران خودرو در بازار اروپای شرقی و دیگر کشورها هرچند که ناچیز است رضایت چندانی ندارند و اختلافاتی نیز در این رابطه بین دو کشور به وجود آمد. از طرف دیگر به گفته یکی از طراحان ۲۰۶ اس دی خودروهای سدان (صندوقدار) در کشورهای اروپایی خواهان چندانی ندارند.

اما به هر حال با آغاز صادرات این خودرو نام ایران می تواند در بازار کشورهای مختلف خودی نشان دهد. حتی اگر بیش از ۳۰ درصد این خودرو در ترکیه به فروش برسد و یا اینکه برای بعضی از کشورها این میزان به ۳۰۰ خودرو برسد.

ناگفته های خرم از دوران وزارت راه وترابری

اگر می توانند قرارداد فرودگاه امام را با ۴۰۰ میلیون دلار منعقد کنند

احمد خرم وزیر راه و ترابری دولت خاتمی، پس از سه سال سکوت علاوه بر آنکه از کاستی ها، بی توجهی ها و تصمیمات ناپخته در سطح کلان برای وزارت راه و ترابری سخن گفت، خیلی کوتاه به برخی از اتهاماتی پرداخت که نمایندگان مجلس هفتم چندماهی پس از جای گیری در مسند نمایندگی با تمسک به آنها توانستند کرسی وزارت را از او بگیرند و خرم با وجود آن که عنوان مشاور بدون کرسی خاتمی نصیبش شد، ظرف ۳ سال گذشته تنها سکوت کرد. خرم با اشاره به تصمیم گیری های نابجا و بدون توجه به نظرات کارشناسان حمل ونقل اعلام کرد: در سال ۶۲ و در شرایطی که حمل ونقل و ترانسپورت برای ایران امری حیاتی بوده و اهمیت دارد، شورای عالی ترابری کشور به این جمع بندی رسید که اولویت اول راه های کشور، راه های روستایی است. در حالی که اتوبان ها، شریان های بزرگراهی و راه آهن اولویت اول کشور است؛ اما در سیاستگزاری ها بالعکس عمل شد.

خرم با بیان این که هم اکنون برای اتصال بین استان ها و مراکز اقتصادی به جای ۱۶ هزار کیلومتر شبکه آزادراه ۵ هزار کیلومتر در کشور وجود دارد، گفت: در مقابل اعتبار ۲۰۰ میلیارد تومانی که سالانه برای ایجاد اتوبان های کشور تخصیص می یابد، سالانه هزار میلیارد تومان برای راه روستایی اعتبار در نظر گرفته می شود که این نوع تخصیص اعتبار نشان می دهد که به اهمیت و نقش شریان های اصلی برای حیات و دوام اقتصادی پی نبرده ایم.

خرم نبود طرح و برنامه ای جامع در بخش راه و ترابری را یکی دیگر از عوامل توسعه نیافتگی بخش حمل ونقل دانست و گفت: با طرح و برنامه جامع مدل مدیریت مشخص می شود. وی افزود: در سال ۵۳، طرح جامعی توسط ستیران، که یک شرکت فرانسوی است، تهیه شد. افق حرکت این طرح بدون تجدیدنظر ۵ سال بوده است که هر دو سال باید با توجه به شتاب دانش و تکنولوژی در دنیا تغییر کند و به روز شود؛ اما از سال ۵۳ هیچ طرحی در کشور مطالعه نشده و آن طرح نیز تاکنون مورد بازنگری قرار نگرفته است. خرم با بیان این که بدون در دست داشتن یک طرح کامل و جامع امکان حرکت و توسعه وجود ندارد، تصریح کرد: در این شرایط امکان برنامه ریزی وجود ندارد و تصمیمات مقطعی، موضعی و فشاری خواهد بود. در واقع فشارهای سیاسی است که اولویت اجرای پروژه ها را برای مسئولان مشخص می کند. وی وزارت راه و ترابری را یکی از بخش های فقیر در تخصیص منابع اعلام کرد و افزود: از زمان پیروزی انقلاب تا سال ۸۰ یعنی حدود ۲۳ سال پس از انقلاب میزان کل راه هایی که ساخته شد، حدود ۲ هزار کیلومتر بود. در واقع سالانه ۱۰۰ کیلومتر راه ساخته شده که این رقم در شرایطی که توان اجرای سالانه هزار کیلومتر راه از نظر تجهیز منابع و شرکت های اجرایی در کشور وجود دارد، شبیه به شوخی است. در بخش راه نیز میزان اتوبانی که از ابتدای انقلاب تا سال ۸۰ در کشور ساخته شده حدود ۵۰۰ کیلومتر است. که به طور میانگین سالانه ۲۰ کیلومتر ساخته شده است. خرم با اشاره به فعالیت هایی که در بخش بندری طی سال های پس از انقلاب انجام شده، گفت: در بخش بندر با توجه به موقعیت کشور از ابتدای انقلاب تا سال ۸۰، ۴۰ پست اسکله ای ایجاد شده است. به عنوان مثال در بندر شهید رجایی تا سال ۸۰ تجهیزاتش تنها پاسخگوی ۲۰ درصد عملیات بندی هم نبود، البته در میان بخش های حمل ونقل، در بخش ناوگان دریایی به دلیل آن که خارج از مجموعه وزارت راه بود، خوب عمل شد. در حال حاضر در بخش بازرگانی غیرنفتی ۱۲۰ فروند کشتی اقیانوس پیما فعال است.

وی افزود: در بخش هوایی نیز از ابتدای انقلاب تا سال ۸۰ مجموع هواپیماهای مناسبی که وارد سیستم شد، ۱۴ فروند بود که به نظرم با وجود شرایط تحریم امکان نوسازی ناوگان هوایی وجود داشت.

خرم با اشاره به شروع وزارتش در سال ۸۰ گفت: در آن زمان این تفکر حاکم بود که به میزان پولی که به وزارتخانه تعلق بگیرد، کار انجام شود. در صورتی که رسالت مسئول یک بخش این است که هر چه حق اوست و نداده اند، بگیرد. منابع را تجهیز کند تا رسالتش را انجام دهد. باید یک ایدئوگرام برای حمل ونقل طراحی می شد. در غیر این صورت آسیب های گذشته بازهم وارد می شد.

وزیر سابق راه و ترابری با اشاره به طراحی طرح جامع وزارت راه و ترابری که پیش از وزارت وی در حال انجام بود، اظهار داشت: در طول چند سال ۶ مشاور که دارای رتبه بندی بین المللی بودند قصد داشتند با تشکیل کنسرسیومی طرح جامع راه و ترابری را تهیه کنند؛ اما به دلیل آن که پیش از آن در وزارت کشور با آنها همکاری کرده بودم، معتقد بودم که این کنسرسیوم پا نخواهد گرفت، زیرا با هم اختلاف داشتند و در صورتی که کنسرسیوم نیز تشکیل می شد به دلیل آنکه تجربه این نوع کار را نداشتند، امکان موفقیت نداشتند. وی ادامه داد: معتقد بودم باید یک مشاور توانمند در عرصه بین المللی برای طراحی طرح جامع پیدا کرد و پس از آن با برقراری ارتباط میان آنها و مشاوران داخلی، علاوه بر انتقال دانش، تغییرات سالانه و دوره ای توسط گروه داخلی انجام شود. وزیر راه و ترابری دولت اصلاحات، اصلاح پرداخت ها، را از دیگر محورهای مورد نظر برای تغییر اعلام کرد و افزود: پیش از آن به وزارت راه و ترابری به دلیل آنکه حقوق ها به طرز وحشتناکی پایین بود، گداجا می گفتند. وی سازماندهی مدیریت و ایجاد مدیریت درآمد، امکان استفاده و انتقال فناوری ها و تجربه های روز دنیا در بخش های مختلف حمل ونقل و راه و ترابری و توجه به ایمنی را از دیگر بخش های اصلاحات مورد نظرش در وزارت راه و ترابری اعلام کرد و گفت: تا سال ۸۰ کسی نمی دانست سالانه ۱۹ هزار کشته در کشور برجای می ماند و این اطلاعات برای اولین بار توسط من اعلام شد. وزیر سابق وزارت راه و ترابری در خصوص پروژه تهران – شمال، که بیش از ۱۰ سال از آغاز عملیات اجرایی آن می گذرد، گفت: وقتی وارد وزارتخانه شدم، قراردادی بسته شده بود که براساس آن ۳۰ درصد از هزینه های پروژه باید از دریافت عوارض و ۷۰ درصد آن نیز باید از محل واگذاری زمین های اطراف آن به بنیاد و تغییر کاربری، ساخت و ساز و فروش آن تامین می شد؛ اما در واگذاری زمین ها مشکلاتی پیش آمد که زمان طولانی شد و تنها بخشی از آن تحقق یافت. از سویی تامین ۳۰ درصد هزینه ها از طریق عوارض نیز منطقی نبود

و اگر ۱۰۰ سال دیگر هم این قرارداد پابرجا بود، به اتمام نمی رسید. وی افزود: در این شرایط هیچ کس حاضر به سرمایه گذاری نخواهد بود. پس از ایجاد تغییراتی در قرارداد با بنیاد مستضعفان به تفاهم رسیدیم و قرارداد با در نظر گرفتن سهم ۵۰ درصدی برای دولت و بنیاد تغییر کرد؛ البته ظرف ۳ – ۲ ماه گذشته پروژه دوباره فعال شده و احتمالاً ظرف ۴ – ۳ سال آینده به اتمام خواهد رسید.

وی در خصوص دلایل واگذاری پروژه به بنیاد مستضعفان گفت: این پروژه باید به کسی داده می شد که اجازه کار داشته باشد. پروژه ۶۰۰ میلیارد تومانی را به چه کسی غیر از بنیاد می دادیم که دعوا و مجادله پیش نمی آمد و امکان کار داشت.

وزیر راه و ترابری در خصوص خرید هواپیما گفت: تا پیش از دوره وزارت من ۱۴ هواپیما وارد کشور شده بود، اما در زمان وزارت من ۲۸ هواپیما خریداری شد که شامل فوکرهای ۹۳–۹۲ و ایرباس هایی می شد که کمتر از یک سوم عمر خود را طی کرده بودند. اگر روند کار همچنان ادامه پیدا می کرد ۲۷، ۲۸ هواپیمای دیگر نیز خریداری و وارد می کردیم. وزیر سابق راه و ترابری که پس از شروع کار مجلس هفتم انتقادهای بسیاری در حوزه فعالیتش به او شد و متهم به فساد مالی شد، در مورد دلایل استیضاحش گفت: انتظارم از مطبوعات این بود که پیگیری می کردند که از میان ۵۰ موردی که به من ایراد گرفته شد، چند اتهام اثبات شد به دلیل آنکه اگر در زمان مدیریت من یک ریال به غیر از حق هزینه شده بود، به دادگاه کشیده می شدم. وی در خصوص اصلی ترین اتهامش که فساد مالی بود، اظهار داشت: در زمان وزارتم یک دستگاه ماکسیما برای وزارتخانه خریدم که آن هم پرونده شده و حکم بر روی آن صادر شد. همچنین ساختمانی ۱۲ میلیارد تومانی خریداری کردم که بعد از ۱۸ ماه ۱۸ میلیارد تومان فروختند و در این بین ۶ میلیارد تومان سود نصیب وزارتخانه شد. با این حال در این پرونده، به ۳ ماه انفصال محکوم شدم. خرم ادامه داد: در حکم آمده است «به رغم آنکه ۱۲ میلیارد تومان به تن خواه بازگشته و ۶ میلیارد سود برده و به حساب خزانه ریخته شده است، شما به ۳ ماه انفصال بعد از بازنشستگی محکوم می شوید.» وقتی برای خریدی که من انجام دادم و فروشی که آنها انجام داده اند، به ۳ ماه انفصال بعد از بازنشستگی محکوم می شوم. باید مطمئن بود اگر ذره ای سوءاستفاده در پرونده من وجود داشت، ده ها پرونده تشکیل می شد و من و دیگران محکوم می شدیم. وزیر سابق راه و ترابری در خصوص اتهام استفاده از افراد نالایق در پست های مختلف مدیریتی وزارت راه و ترابری گفت: یکی از افراد نالایقی که من استفاده کردم و از من خواستند عزلش کنم، مهندس «عاشوری» معاون عمرانی شهردار تهران بود که تحول اساسی تهران در طول ۸ سال از جمله کارهای او بود.

وی افزود: نیکپور بهترین، دقیق ترین و کار راه اندازترین ذی حساب بود که نتوانستند تحملش کنند، یکی دیگر از افرادی است که از آن به عنوان افراد نالایق نام برده می شود.

خرم در خصوص اتهام دیگرش که غرض ورزی در عقد قراردادهای خارجی و واگذاری پروژه ها بوده، اظهار داشت: در بخش قراردادهای خارجی اگر کسی توانست یک دلار سوءاستفاده در قرارداد فرودگاه امام پیدا کند، من ضامن خواهم شد.

وی در مورد قرارداد فرودگاه امام خمینی، با بیان اینکه شرکت تاو جزء ۵ سرمایه گذار دنیا در ساخت فرودگاه است، اظهار داشت: این قرارداد با ۲۰۰ میلیون دلار منعقد شد. الان اگر توانستند قرارداد را با ۴۰۰ میلیون منعقد کنند، باقی آن را من می پردازم. قراردادی که اردیبهشت ماه امسال تاریخ تحویلش بود، هنوز فراخوانش داده نشده و تا یک سال دیگر هم قرارداد آن بسته نخواهد شد و اگر بسته شود، با آنکه در مدت دو سال که ما قرارداد بسته بودیم، در ۴ سال هم امکان انجام وجود ندارد. علاوه بر آن عدم النفعی است که کشور از بابت عدم انجام این پروژه نصیبش شد و باید اکنون برای اتمام پروژه بپردازد. وی در ادامه در خصوص موارد دیگری که از آن به عنوان فساد مالی در پرونده اش ثبت شده، گفت: هرچه در زمان مدیریت من از ابتدای انقلاب تاکنون اتفاق افتاده، در پرونده ام درج شده است. یکی از آنها مربوط به دوره تصدی من در استانداری خوزستان است و اتهامم این است که ۴ هزار خانه ای که در سال ۶۸ براساس مصوبه دولت از شرکت نفت گرفته شد تا برای بازگشت کارکنان دولت در اختیار آنها قرار بگیرد بدون اخذ اجاره بها و واریز آن در حساب شرکت نفت بوده است. این یکی از مواردی است که در پرونده من درج شده و غیر از این مورد دیگری پیدا نکرده اند. خرم در خصوص لیست مفاسد اقتصادی که از سوی دولت مطرح می شود که نام تعدادی از وزرا و مدیران در آن ثبت شده، گفت: از اینکه نامم در این لیست قرار گرفته اطلاعی ندارم، اما قطعاً باید باشد، زیرا با اتهام سوءاستفاده مالی توسط مجلس هفتم استیضاح شدم.

وی ادامه داد: بعد از استیضاح پیگیری کردم که چه میزان سوءاستفاده کرده ام. اگر سوءاستفاده شده بود، قطعاً کشف می کردند و فریادشان به همه جا می رسید.

خرم با بیان اینکه از ۵۰ اتهام، یک صدم آن هم ثابت نشده است، تصریح کرد: بعد از ۲ سال که از استیضاحم گذشته، هنوز پرونده ای به جریان نیفتاده است.

منبع: ایلنا

ادامه تفسیر اقتصادی

در واقع تاثیر فرهنگی، امری بین نسلی است و از همین رو ظرف زمانی آن نیز در مقیاس نسل ها معنا می یابد؛ چندان که آثار رفتاری و اجتماعی برجای مانده از نفوذ فرهنگی ملل دیگر گاه قرن ها پایدار می ماند. این در حالی است که تاثیر تغییرات نظامی پایدار نیست. مقایسه تجربه ایجاد اسرائیل و یا تغییرات ناشی از جنگ جهانی دوم در آلمان با تاثیر و گستره نفوذ فرهنگی و اجتماعی رنسانس به روشنی گویای این مدعاست.

۳– در این میان تاثیر ایران در طول تاریخ در حوزه های فرهنگی و تمدنی از یک سو و نیز در حوزه تجارت و اقتصاد عمیق تر و گسترده تر است. ایرانیان همواره قدرت خود را در نفوذ عمیق فرهنگی و علمی بر جهان پیرامون خود و سراسر کره خاک تجربه کرده اند. ایران چه در دوران باستان و چه قبل و پس از اسلام توانسته است آثار سترگ و ماندگار از خود به یادگار بگذارد. شگفت آنکه به هنگام حمله اقوام دیگر و به ویژه در دوران حمله سهمگین مغول ها و تسلط آنان بر ایران، که مصداق گویایی از اثربخشی نظامی است، ایرانیان توانسته اند در حوزه های فرهنگ و تمدن و مناسبات اجتماعی بر دشمنان نظامی خود چیره شوند و آنان را نه تنها از رسیدن به مقصود خود بازدارند، بلکه موجبات تغییرات آنان را نیز فراهم ساخته اند. نفوذ عمیق فرهنگی و اجتماعی ایران بر مغول ها و رواج مدیریت و زبان و فرهنگ ایران بر دربار مغول، تا عمق آسیای مرکزی، همه نشانه های پیروزی در چنین حوزه ای است. بدین ترتیب ایران همواره قدرت فرهنگی – تمدنی و در مقاطعی قدرت اقتصادی بوده است. حتی در زمانی که ایران از نظر نظامی در اوج قرار داشته و از طریق آن به تغییر مناسبات و روابط بین الملل توانا شده است، از تاثیر نهادن بر دیگر ملت ها و فرهنگ ها غافل نمانده است. کتیبه کوروش در مورد چگونگی برخورد با دیگر اقوام و آداب، سنن و مذهب شان گویای همین امر است. اگر بپذیریم که نقش کشورها خطی در امتداد تاریخ است آنگاه درمی یابیم که نقش حال و آینده ما نیز نمی تواند از آنچه نیاکان مان در طول تاریخ رقم زده اند متفاوت باشد.

۴– در تحلیل نقش ایران قبل از انقلاب اسلامی می توان به نوعی انحراف از مسیر طبیعی و تاریخی پی برد. چرا که ایران به جای ایفای نقش طبیعی خود، یعنی نقش فرهنگی، علمی، معنوی و اقتصادی، به ژاندارم منطقه تبدیل شده بود. این نقش کم عمق، سطحی و ناپایدار و مهلک تر از همه برگرفته از زور و توان ارعاب ابرقدرت آمریکا و استوار بر پایه های استبداد بود. به همین دلیل نیز احترام اعراب خلیج فارس نسبت به ایران نه ناشی از جوهره معنوی و یا اقتصادی کشورمان، بلکه ناشی از ترس و احساس تهدید و لاجرم ناپایدار و کم عمق بود.

۵– پس از انقلاب، به دلیل عدم درک صحیح غرب، به ویژه آمریکا، از ماهیت مردمی انقلاب، مبارزه بی امانی با کشورمان آغاز شد. این مبارزه نه فقط برای جلوگیری از ایفای نقش طبیعی ایران، بلکه علیه موجودیت انقلاب صورت گرفت. اوج این مبارزه در سال های نخست انقلاب و در جنگ تحمیلی علیه کشورمان رخ نمود. بسیاری از رخدادهای پس از انقلاب درون و بیرون کشورمان را در پرتو همین واقعیت می توان تجزیه و تحلیل کرد. در واقع زمانی که یک کشور پیوسته در معرض انکار دائمی نقش و حتی موجودیت خود قرار می گیرد، تهدید می شود و مورد تجاوز قرار می گیرد طبعاً از خود واکنش نشان می دهد و برای بقای خود تلاش می کند. انقلاب اسلامی در تاریخ کوتاه چندهه خود، در حالی که روند تکامل اجتماعی و سیاسی خود را پیموده، بی وقفه نیز در معرض تهدیدها علیه موجودیت خود بوده است. در چنین شرایطی طبیعی است که میل کشور به دفاع و داشتن سازوکارهای دفاعی گسترش یابد. در این راه به موفقیت های درخور توجهی نیز نائل شود. در عین حال تلاش های صورت گرفته در سال های پس از جنگ برای توسعه اقتصادی، اجتماعی و علمی و سیاسی کشور نشان از تمایل همیشگی ایران به گام برداشتن در مسیر طبیعی تاریخی و افزودن بر قدرت نرم افزاری خود در حوزه های اقتصادی، فرهنگی، تمدنی و علمی است. در واقع تلاش های کشور از یک سو معطوف به اعتلای فرهنگی، علمی و اقتصادی و از سوی دیگر متوجه دفاع از موجودیت و رفع تهدیدات بوده است. گرچه این دو تلاش گاه مکمل هم به نظر می رسند در واقع امر هم ترکیبی از آن دو با نسبتی مشخص نقطه تعادل را برقرار می کند ولی در عین حال این دو حوزه با هم رقابت دارند و تا حدود زیادی از تئوری بازی مجموع صفر[1] نیز پیروی می کنند.

۶– اکنون، پس از سال های انقلاب اسلامی و به ویژه پس از تحولات چند سال اخیر در افغانستان و عراق و خاورمیانه فضا برای نقش آفرینی ایران باز شده است. امروزه حتی تحلیل گران واقع گرای آمریکایی مانند «ریچارد هاس»، رئیس شورای روابط خارجی آمریکا، اذعان دارند که «ایران بانفوذترین کشور خاورمیانه است و باید برای حل مسائل این منطقه با ایران مشورت کرد.» این گفته و نیز واقعیات منطقه و جهان گواه توانایی ایران برای نقش آفرینی بیشتر است. تحولات اخیر لبنان و شکست اسرائیل در برابر مقاومت اسلامی صحنه سیاسی منطقه را تا حدودی تغییر داده است. بعضی عناصر جدید ظهور یافته و برخی دیگر نیز شفاف شده اند. از جمله آنها پتانسیل ایران برای نقش آفرینی موثر در منطقه است. نفوذ و تاثیرگذاری ایران به حدی است که باید برای پیدا کردن راه حل مناقشات منطقه همکاری و نظر او را جلب کرد و یا لااقل از اعمال فشار به او دست برداشت. در چنین شرایطی پرسش مهم این است که ما به کدام جهت کشانده می شویم و یا کدام استراتژی را ترجیح می دهیم؟ در تشخیص راه باید توجه داشت که با وجود گشوده تر شدن فضا برای ایران و آشکارتر شدن توانایی کشورمان برای نقش آفرینی بیشتر تهدیدات علیه موجودیت ایران و علیه نقش آفرینی آن کماکان به قوت خود باقی است. در واقع به نظر می رسد که ایران در این برهه باید نقش خود را در یکی از دو قدرت نرم افزاری و سخ