رتبه اول روزنامه‌های سراسری بر اساس ارزیابی معاونت مطبوعاتی وزارت ارشاد

روزنامه صبح ایران

دنیای اقتصاد

دوشنبه. ۵ مرداد ۱۴۰۵
۲۷ ژوئیه ۲۰۲۶
۱۲ صفر ۱۴۴۸
سال ۲۴. شماره ۶۶۱۷

اذان ظهر: ۱۲:۱۱
اذان مغرب: ۱۹:۳۳
اذان صبح فردا: ۰۳:۳۱
طلوع آفتاب فردا: ۰۵:۰۹

صاحب امتیاز: دنیای اقتصاد نیان
مدیر مسوول: علیرضا بختیاری
قائم مقام مدیر مسوول: سید مهدی استلی
۵۲۱۸۹۱۱۳ ۴ ۵۲۱۸۹۱۲۱

سردبیر ارشد: خسرو قدیری
۵۲۱۸۹۳۰۳ ۳۰۵ ۵۲۱۸۹۱۹۱

سردبیر: بهرام بهنوان
۵۲۱۸۹۳۰۷
خیابان فاطمی مقام فراملی، میدان شماع، خیابان خدری پلاک ۹
info@donya-e-eqtesad.com

سازمان آگهی‌ها:
۸۹۰۱ ۵۲۱۸۹۶۱۶ ۷
مدیریت ویژه‌نامه‌ها و بنگاه‌ها:
۵۲۱۸۹۶۵۳ ۴

روابط عمومی:
۵۲۱۸۹۱۶۳ ۱۶۶
امور شهرستان‌ها:
۵۲۱۸۹۱۷۶ ۵۲۱۸۹۶۵۶

امور مشترکین:
۵۲۱۸۹۱۷۷ :کاغذی
۵۲۱۸۹۱۷۷ :الکترونیک
۵۲۱۸۹۱۸۳

چاپ:
همشهری جام جم ایرانچاپ
توزیع:
۵۲۱۸۹۱۷۷ ۵۲۱۸۹۱۷۷

نمایی نزدیک از جنگ جنوب در گزارش خبرنگار «اکوایران»

مکران هنوز زنده است

اکوایران

مصطفی مسجدی‌آزاق

این نخستین قسمت از روایتی طولانی است؛ روایت سفر خبرنگار گروه رسانه‌ای دنیای اقتصاد به جنوب ایران، از جنوب شرقی تا جنوب غربی، جایی که از شانزدهم تیرماه، به صورت کم‌وبیش مستمر اماج حملات و تجاوزهای ایالات متحده بود. این در حالی است که این تجاوزگری زمینه‌ساز حملات انتقامی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و ارتش ایران به پایگاه‌های ایالات متحده در کشورهای منطقه، از اردن در غرب تا امارات در شرق شد. فصل اول این روایت به چابهار در استان سیستان‌وبلوچستان و جاسک در استان هرمزگان می‌پردازد.

پروازی که در سیستم نبود

سفر که قرار بود آغاز شود؛ فقط یک گزینه برای رفتن از تهران به چابهار وجود داشت: اتوبوس. می‌گفت امروز راه می‌افتد و فردا، نیم ساعت قبل از اینکه بشود ۲۴ ساعت می‌رسد به آنجا. با این حال یکی دو روز بعد، پروازی مستقیم امد روی وب‌سایت‌های بلیت‌فروشی هواپیما تهران-چابهار، پرواز شماره ۱۵۲ هواپیمایی ساها. روز قبل از پرواز، خانم مهاجرانی رفت فرودگاه چابهار؛ برای اولین بار دیدم که برج مراقبتی وجود ندارد. برای همین در اینکه پرواز انجام شود، شک کردم. تا کمتر از ۱۲ ساعت قبل از اینکه پرواز انجام شود، نه روی سیستم پروازی اطلاعات پرواز مهرآباد آمده بود و نه روی تابلوی آنلاین فرودگاه. نهایتا، آخر شب چهارشنبه گفتند با یک ساعت تاخیر هواپیما خواهد پرید.

قیمت بلیت؟ ۱۱ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان. چرا؟ معلوم نیست. همان روز می‌شد از تهران تا زاهدان را با کمتر از ۶میلیون تومان رفت. اطلاعات پرواز گفت که باید به ترمینال یک فرودگاه مهرآباد بروم. آنجا ولی گفتند باید به فرودگاه ساها مراجعه کرد. تا به حال اسمش را نشنیده بودم. البته ساها خودش هم پیامک داده بود و آدرس را با لینک فرستاده بود، ولی به اطلاعات پرواز اعتماد کرده بودم.

به هرحال، با خرج کردن حدود ۶۰۰هزار تومان اضافی دیگر رسیدم به فرودگاه ساها؛ جایی در حوالی میدان «شیر پاستوریزه» و بزرگراه فتح تهران، ضلع جنوبی فرودگاه مهرآباد. تابلوی فرودگاه «پایانه مسافربری پروازهای پشتیبانی آجا» یا همان ارتش جمهوری اسلامی را نشان می‌داد. کارت پرواز چیزی نبود جز یک مقوای کوچک که جای صندلی را با برچسب در آن مشخص می‌کردند و بالایش نوشته بود «پرواز همیاری نهاجا». کم کم معلوم شد که هیچ ایرلاینی نمی‌توانسته یا نمی‌خواسته به چابهار سفر کند و «ساها» این ماموریت را بر عهده گرفته است. جالب بود که همان روز هواپیمایی «چابهار» پروازی به این شهر نداشت. پرواز با یک بوئینگ ۷۳۷ انجام شد که سابقه جالبی بود. این مدل هواپیما روزگاری حتی برای ترکیش ایرلاینز و پگاسوس هم پریده بود، ولی حالا در ۲۹ سالگی خود داشت به جایی می‌رفت که کشور سازنده‌اش چند روزی بود به آنجا حمله می‌کرد.

از کنارک تا چابهار

هواپیما که روی باند فرودگاه چابهار نشست، برج مراقبت را دیدم که به‌دلیل تخریب دیگر عملیاتی نبود. هواپیما چطور نشست؟ نمی‌دانم. بعضی‌ها می‌گویند در شرایط اضطراری یک‌ون با داشتن برخی تجهیزات می‌تواند کار برج را انجام دهد. به هر حال. قصه فرودگاه چابهار قصه‌ای طولانی است. سال‌هاست که چابهار یک فرودگاه مستقل برای خود ندارد. در همین زمینه سخنان فرماندار چابهار که روز چهارشنبه ایراد شد، همان روزی که به این شهر رسیدم، جالب توجه است: «ما توی فرودگاه مشکل داریم. خدا رحمت کند سردار نصیرزاده (فرمانده اسبق نیروی هوایی که بعدا در دولت پزشکیان وزیر دفاع شد و در جریان جنگ چهل روزه به شهادت رسید) را که یک پروژه‌ای به نام فرودگاه بین‌المللی چابهار در زمان حیاتش طراحی شد و مکان‌یابی شد؛ اما به لحاظ یک‌سری چالش‌هایی که بین مسوولان وقت و سردار به لحاظ پایگاه هوایی چابهار (تداخلات پروازی و اینها) به‌وجود آمد، مخالفت شد که چابهار خودش مستقل یک فرودگاهی داشته باشد. اما من باز خدمتتان عرض می‌کنم که یکی از زیرساخت‌های لازم و واجب برای چابهار داشتن یک فرودگاه مستقل و بین‌المللی است که سرمایه‌گذار با خیال راحت از طریق منطقه آزاد یارش را بیاورد کارگو و به هر جایی که بخواهد انتقال دهد. ما در این زمینه به‌شدت ضعف داریم. منطقه آزاد اخیرا باز در محدوده همان فرودگاه کنارک برنامه‌ریزی کرده، ولی فاصله اینجا تا کنارک، رفت و برگشت ۹۰ دقیقه است و چنین کاری توجیهی ندارد. امیدوار هستیم بعد از رفع این بحران‌ها به یک اجماع برسیم که ما یک فرودگاه مستقل بین‌المللی داشته باشیم. اگر شرایط فراهم باشد، خود حضور سرمایه‌گذار در اینجا بقیه مشکلات را حل می‌کند؛ بیمارستان و امکانات دیگر خود به خود حل می‌شود. سرمایه‌گذار چه می‌کند؟ این چیزها را ایجاد می‌کند. وقتی سرمایه‌گذار پروژه بزرگی داشته باشد مثل پتروشیمی، مثل فولاد، قطعا از محل مسوولیت اجتماعی‌اش چه کار می‌کند؟ آب‌شیرین‌کن و بیمارستان و... را ایجاد می‌کند و به اینکه دولت خودش بخواهد در این زمینه سرمایه‌گذاری بکند هم نیاز نیست.»

فارغ از این ماجرا و خارج از فرودگاه هم محل اصابت موشک در جای جای شهر وجود داشت، از پارکینگ گرفته تا برج مخابراتی. راننده از بچه‌های پایگاه کنارک بود که در وقت فراغتش برای تامین هزینه‌هایش آنجا کار می‌کرد. خانواده را به شهرشان فرستاده بود. در مسیر با هم از اوضاع شهر صحبت کردیم و در آنجا شوک اول، نه از اصابت موشک که از وضعیت موجود به من وارد شد.

بنزین به‌مثابه طلا

ماجرای بنزین این‌طور است که شما در چابهار پس از پایان سهمیه سوخت کارتتان، نمی‌توانید بنزین بزنید. البته مسوولان دولتی می‌گویند جایگاه‌ها کارت آزاد دارند و دست کم در ساعاتی از روز هم سوخت‌گیری آزاد انجام می‌شود؛ ولی مشاهدات عینی من و صحبت‌هایم با تقریبا ۱۰ راننده نشان می‌دهد که امکان سوخت‌گیری آزاد عملا وجود ندارد. پس باید چه کرد؟ باید از کنار خیابان بنزین خرید. کنار خیابان‌ها افرادی نشسته‌اند با دبه‌های بیست لیتری به بالا و حالا که من در چابهارم بنزین را لیتری ۱۰۰ هزار تومان می‌فروشند. دبه ۲۰ لیتری، ۲ میلیون تومان. (بنزین در آن سوی دریای عمان یعنی در مسقط در زمان تهیه این گزارش لیتری تقریبا ۲۵۰ هزار تومان بود).

حالا ممکن است سوالتان این باشد که این بنزین‌های آزاد از کجا می‌آید؟ سه منبع برای این بنزین‌ها وجود دارد؛ اول کارت‌های عادی. بعضی هستند که با خودروی خود (عموما خودروی دوم) کار نمی‌کنند و بنزین آن را می‌فروشند. فرض کنید که ۱۳۰ لیتر بنزین را هر ماه بفروشند. مبلغ زیادی نیست؛ ولی دست کم ۱۳ میلیون تومان گیرتان می‌آید، به اندازه مبلغ کالابرگی که دولت برای دو خانواده چهارنفره و یک خانواده پنج نفره واریز می‌کند. برخی دیگر هستند که کارت‌های ویژه دارند؛ کارت وانت، تاکسی یا قایق. بعضی از صاحبان این کارت‌ها می‌توانند تا ۷۵ میلیون تومان در ماه هم درآمد داشته باشند، بدون اینکه اساسا وسیله خود را تکان بدهند.

خب، ممکن است فکر کنید که این راه خوبی برای درآمدزایی افراد دیگر از سایر شهرستان‌هاست. ولی این طور نیست. کارت سوخت دیگر شهرها در اینجا کار نمی‌کند، مگر اینکه نامه‌ای از فرمانداری و شرکت پالایش و پخش بگیرید و به‌اصطلاح کارت سوخت خود را «کدینگ» کنید. شاید یکی از دلایل اینکه معمولا در آمارها گفته می‌شود که سیستان و بلوچستان بالاترین میزان تورم در ایران را دارد، همین باشد. کرایه تاکسی به‌خوبی این را نشان می‌دهد. مسیری که در تهران با اسنپ نهایتا ۱۰۰ هزار تومان خرج برمی‌دارد، در چابهار بدون ترافیک بیش از دویست هزار تومان است و از فرودگاه تا شهر، برای یک ماشین حدودا یک و نیم میلیون تومان از مسافر گرفته می‌شود.

داستان یک برج

بخشی از حرف‌هایمان با راننده در طول راه به سمت برج دیده‌بانی دریایی شهید کلانتری که مورد اصابت موشک قرار گرفته بود، کشیده شد. راننده جای خالی برج را نشانم داد. در صحبت‌هایش بغض بود و ناراحتی. این حس در دیگر افراد شهر که با آنها در مورد برج مراقبت دریایی صحبت کردم هم به چشم می‌خورد. اگر بخواهم با یک واژه توصیف کنم باید بگویم که حس خیلی از آدم‌های دیگر وقت دیدن فروریختن برج «آه» بوده است، نام‌آوایی برآمده از تاسف که ما هنگام مواجهه با یک حمله نظامی از آن استفاده می‌کردیم. حس چابهاری‌ها اما مثل حس تهرانی‌ها و البرزی‌ها پس از نابودی پل بی‌یک بود؛ انگار همه با هم «وای» گفتند، کلمه‌ای که درد و حسرت را با خود دارد. غمی دارد از اینکه برجی را از دست دادیم که نماد شهر بود و ۹ سال برای ساختن آن وقت و البته سرمایه گذاشته شده بود.

با مساعدت اداره بندر توانستم تا لبه برج بروم. بی‌پرده باید گفت که چیزی از آن نمانده است. برج در سه مرحله مورد هدف قرار گرفته است؛ یک بار بخش اداری آن را زدند و یک بار تاجش را و یک بار هم ستون‌های آن را. مسوولان می‌گویند که بار آخر برای فروریختن برج مراقبت دریایی از سه بمب سنگرشکن استفاده شده است. آوار تقریبا تا صدمتری محل اصابت ریخته بود و برخی از میلگردهایی که انفجار پرتابشان کرده بود، حتی ساختمان‌های اطراف از جمله یک سردخانه متعلق به منطقه آزاد را هم تخریب کرده بود.

برج در زمان اصابت تخلیه بوده است؛ البته خیلی قبل‌تر. این شاید نشانی دیگر باشد از کذب بودن ادعای آمریکایی‌ها که مدعی بودند از این برج استفاده نظامی می‌شده است. مسوولان محلی گفتند که اصلی‌ترین کاربرد این برج در کنار راهنمایی کشتی‌ها برای ورود به اسکله‌ها و خروج از آن، امداد و نجات دریایی در قالب یک کد به نام «۱۵۵۰» بوده که معادل همان کد اورژانس ما یعنی «۱۱۵» یا آتش‌نشانی «۱۲۵» است. برج در این قالب در واقع به کشتی‌هایی کمک می‌کرده که سانحه دیده بودند. مسوولان محلی گفتند که هندی‌ها در ساخت این برج هیچ نقشی نداشتند، نه در طراحی و ساخت و نه در سرمایه‌گذاری.

شهری که دیگر بین‌المللی نیست

ساعت‌های پشت کانتر هتلی که در آن اقامت دارم، به جای نشان دادن زمان دقیق، چیزی جز وقت در سه شهر را نشان نمی‌دهد: تهران، پکن و اسلام‌آباد. به دلم بیش از خیلی هتل‌های دیگر می‌چسبد که حتی وقت نیویورک را هم نشان می‌دهند، آن هم در حالی که مشخص است سال به سال هیچ توریست آمریکایی پایش را اینجا نگذاشته است. ولی راستش را بخواهید چابهار هم دست کم در سالی که گذشته همین وضعیت را داشته است. هندی‌ها پس از تهدیدهای آمریکا کار اپراتوری بندر را به یک نماینده ایرانی واگذار کرده‌اند و دیگر خبری از مشارکت با هندی‌ها به معنای واقعی وجود ندارد. چینی‌ها و پاکستانی‌ها و افغانستانی‌ها هم بعد از جنگ اخیر رفته‌اند تا اوضاع کمی آرام شود و شاید برگردند. حتی محله «ویلایی‌ها» که بالاشهر چابهار حساب می‌شود و البته مقابل یک مقر نظامی قرار دارد، کمی خلوت‌تر از حد معمول است. دلیلش هم این است که سرمایه‌گذاران خارجی که معمولا آنجا اقامت می‌کردند، این محله را ترک کرده‌اند.

آخرین روزهای خوبی که مسافر در چابهار زیاد بوده زمستان گذشته و قبل از جنگ چهل روزه بود که مردم و به‌خصوص راننده‌های تاکسی خیلی خوب از آن یاد می‌کنند. بعد از آن، بندر عملا به شهری راهبردی لجستیک تبدیل شده و از ظرفیت‌های دیگر آن مانند منطقه آزاد یا توریست‌پذیری کمتر استفاده شده است. حتی اگر دنبال جنس قاچاق هم بگردی معمولا می‌شنوی که جنگ است و لنج نمی‌آید و برای همین این قبیل اجناس یا بسیار گران است یا کمیاب و نایاب.

دلسوزی جنوبی‌ها

در میان مردم ولی نگرانی خاصی مشهود نیست. در بیست و چهارساعتی که چابهار بودم فقط یک نفر را دیدم که به نظرم آن قدر نگران بود که حتی پشت فرمان داشت اخبار را دنبال می‌کرد. یک راننده که با خنده گفت: «طوری نیست! جنوبی یا هر سازی می‌رقصد.» این البته به معنای این نیست که تلفات انسانی هم برای افراد بی‌معنا هستند. اینجا اتفاقا برخلاف فضای دوقطبی اینترنتی، دلسوزی خاصی برای هر کسی که شهید شده، دیده می‌شود. فرقی ندارد نظامی باشد یا صیاد. معمولا لفظ «بیچاره» را می‌شنوی قبل از اسم آن شهید، لفظی که دست کم در جنوب ایران معنای بدی ندارد. معنایش دلسوزی است و نوعی غم. «بیچاره» اینجا واقعا بی‌چاره است، کسی که دشمن او را به‌سوی مرگ برده‌است؛ کسی که راهی دیگر به سوی زندگی برایش باقی نمانده بود. ولی زندگی برای مردم ادامه دارد. کمی که آفتاب پایین‌تر می‌آید و از گرما چیزی جز هوای شرجی نمی‌ماند، می‌بینی مردم را که کم کم می‌آیند لب دریا تا نفسی تازه کنند و شهر دوباره جان می‌گیرد. محل دور دور و شیطنت جوان‌های چابهاری هم که «منطقه آزاد» باشد، با آمدن شب جان می‌گیرد. برای هزارمین بار اثبات می‌شود که زندگی از هر چیز دیگری قدرتمندتر است؛ حتی از ارتش ایالات متحده.

یک جاده شگفت‌انگیز

برای اینکه با یک خودروی مطمئن بتوانم از چابهار به سمت سیریک بروم، خیلی دنبال خودرو گشتم و نهایتا یک گیلاتی قبول کرد که مرا تا جاسک ببرد. یکی از موضوعات قابل پژوهش در ایران مهاجرت‌های داخلی اهالی شمال ایران به جنوب کشور است. تقریبا در یک سال گذشته ۱۰ روز در جنوب ایران بودم و ده‌ها نمونه از این موارد را دیده‌ام. جاده‌ای که در آن تردد می‌کردیم سه خطر بسیار مهم داشت: سوخت‌برها، شتر و خود جاده. جاده در برخی نقاط بسیار عریض با آسفالتی بسیار خراب و البته با پیچ‌ها و سربالایی و پایینی‌های عجیب بود. به جرات می‌توانم بگویم بدترین جاده‌ای بود که بین دو شهر بزرگ از دو استان در طول زندگی خود دیده‌ام.

حالا حساب کنید که در این جاده وانت‌هایی هم با سرعت بالا حرکت می‌کنند که پشت آنها دست کم ۵۰۰ لیتر سوخت است و به قول راننده ما یک بمب متحرک هستند. در این میانه شترها هم تا دلشان بخواهد وارد جاده می‌شوند و همین دو شب قبل، چهار نفر به خاطر ورود یک شتر به جاده جان باخته بودند. راننده دیگری به من گفت که برخی از مسوولان محلی مثل رئیس دادگستری جاسک که او هم یک شمالی بوده در همین جاده به‌دلیل اصابت خودرویش به شتر جان باخته است. ماحتی در حاشیه جاده هم نعش یک شتر را می‌بینیم و برای من که بارها خبر حصارکشی مسیر سمنان به‌دلیل حفاظت از یوزها را خوانده‌ام این سوال پیش می‌آید که آیا در اینجا برای حفظ جان انسان‌ها نمی‌توان در کنار جاده یک حصار کشید؟

نهایت می‌زند دیگر!

می‌رسم به جاسک. حوالی ساعت ۵ بعدازظهر. تقریبا هیچ کس در شهر نیست. برای اینکه یک کافی‌شاپ پیدا کنم و بتوانم ساعتی در آنجا بنشینم و از گرما فرار کنم نیم ساعت این شهر کوچک را می‌رویم و برمی‌گردیم تا دست آخر یکی تصمیم می‌گیرد در این هوا از خانه بیرون بیاید و کافه را باز کند.

با صاحب کافه حرف می‌زنم. مدعی است که دلیل خلوتی شهر خروج خانواده افراد غیربومی است؛ نظامیان و کادر اداری که یا از شهرهای اطراف بودند یا از شهرهای دوردست‌تر و تصمیم گرفتند که به عنوان یک اقدام احتیاطی از آنجا بروند. در جاسک هم محل اصابت‌ها مشخص است؛ از رادار شهر تا برج مراقبت دریایی و البته یکی دو قایق که همین یک ساعت قبل از آنکه بیایم مورد اصابت قرار گرفته و آتششان هنوز خاموش نشده است.

دم هوا که کمی می‌خوابد با صاحب کافه و با موتور چرخی می‌زنیم در شهر. نیروهای بومی امنیتی که یک جلیقه ضدگلوله و یک اسلحه دارند مانع از فیلم‌برداری یا عکاسی می‌شوند و اداره بندر هم در را باز نمی‌کند و فقط از دور شاهد سوختن آن قایق‌ها هستیم؛ ولی صیادانی را می‌بینیم که دارند آماده می‌شوند برای رفتن به دریا. می‌پرسم می‌شود بروید؟ و می‌گویند بله و شوخی می‌کنند که نهایت می‌زند دیگر!

بعد می‌گوید موشک برای ما مهم نیست. کاری برای بنزین بکنید. ۷۰ لیتر بنزین می‌خریم ۷ میلیون تومان در صورتی که هم پدرم صیاد بوده و هم پدربزرگم. ولی کسی که اصلا شغلش صیادی نیست دارد بنزینش را می‌فروشد. قول می‌دهم بنویسم. قول می‌دهم این را هم بنویسم که او کسی بوده که یهیاد لوکاس آمریکا را گوشه و کنار جاسک پیدا کرده و یکسلش کرده است.

دارم از جاسک می‌روم و به این فکر می‌کنم که من برای جنگ ایران و آمریکا به اینجا آمده بودم، ولی ظاهرا مشکل مهم‌تری اینجا برقرار است. چالش مردم عادی، دولت و سوخت‌برها؛ چالشی بر سر یارانه‌ای که دولت به اسم مردم عادی برای بنزین می‌دهد، ولی پولش اینجا به جیب سوخت‌برها می‌رود و دودش به چشم همان مردم عادی؛ پولی که می‌تواند خرج چیزهایی مثل بیمارستان شود تا چابهار فقط یک بیمارستان امام علی نداشته باشد که ۲۵ سال پیش ساخته شده است!

ساختمان سفید

پیگیری بین‌المللی خسارات به زیرساخت‌ها: مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهور، در ادامه برنامه پایش‌های میدانی عملکرد وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های اجرایی، با حضور در وزارت راه و شهرسازی در نشستی با وزیر، معاونان و مدیران ارشد این وزارتخانه، آخرین وضعیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیک کشور را مورد بررسی قرار داد. در این نشست گزارشی جامع از وضعیت پایانه‌های مرزی، بنادر، شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی، دریایی و هوایی، روند تامین، حمل، تخلیه، ترخیص و توزیع کالاهای اساسی، عملکرد گمرکات، وضعیت راه‌های کشور و اقدامات انجام‌شده برای حفظ پایداری زنجیره تامین و تداوم خدمات حمل‌ونقل ارائه شد. همچنین وزیر راه و شهرسازی گزارشی تفصیلی از خسارات واردشده به زیرساخت‌های حمل‌ونقل کشور، شامل بنادر، پایانه‌های مرزی، پل‌ها، محورهای مواصلاتی، شبکه ریلی، تاسیسات لجستیک و سایر زیرساخت‌های راهبردی در پی حملات آمریکا ارائه کرد. رئیس‌جمهور پس از استماع این گزارش، ضمن بررسی دقیق ابعاد خسارات و روند اقدامات جبرانی، دستورات لازم را برای تسریع در بازسازی زیرساخت‌های آسیب‌دیده، فعال‌سازی مسیرهای جایگزین، ارتقای تاب‌آوری شبکه حمل‌ونقل و تسهیل ارائه خدمات صادر کرد. پزشکیان با اشاره به خسارات واردشده به پایانه‌های مرزی، گمرکات و زیرساخت‌های حمل‌ونقل زمینی، ریلی، دریایی و هوایی کشور، این اقدامات را مصداق آشکار نقض حقوق بین‌الملل و جنایت جنگی دانست و بر ضرورت پیگیری حقوقی این اقدامات از طریق مراجع و سازمان‌های بین‌المللی ذی‌صلاح تاکید کرد. رئیس‌جمهور همچنین توسعه همکاری‌های منطقه‌ای و تقویت پیوندهای زیرساختی با کشورهای همسایه را از اولویت‌های راهبردی دولت برشمرد و اظهار کرد: دیپلماسی فعال دولت بستر مناسبی برای گسترش همکاری‌های حمل‌ونقلی و ترانزیتی فراهم کرده است و تکمیل و اتصال شبکه‌های ریلی با کشورهای همسایه می‌تواند نقش موثری در افزایش تاب‌آوری اقتصادی، توسعه کریدورهای بین‌المللی ترانزیت و بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های ژئوپلیتیک کشور ایفا کند. پزشکیان همچنین بر ضرورت بازسازی و نوسازی پایانه‌ها و زیرساخت‌های آسیب‌دیده بر پایه استانداردهای بین‌المللی تاکید کرد و گفت: باید از این فرصت برای احداث زیرساخت‌هایی بهره بگیریم که از بالاترین استانداردهای روز دنیا در حوزه انبارداری، لجستیک، جابه‌جایی کالا، مدیریت هوشمند و فناوری‌های نوین برخوردار باشند؛ چراکه این رویکرد علاوه بر افزایش بهره‌وری و ارتقای کیفیت خدمات، موجب کاهش هزینه‌های عملیاتی و افزایش کارآیی شبکه حمل‌ونقل خواهد شد. /**پایگاه اطلاع‌رسانی رئیس‌جمهور**

عدلیه

بسط عدالت در همه ساحات حکمرانی: حجت‌الاسلام‌والمسلمین محسنی اژه‌ای، صبح روز یکشنبه ۴ مرداد در جریان سفر به شهر مقدس قم، با برخی مراجع عظام تقلید دیدار و گفت‌وگو کرد. اژه‌ای در جریان سفر به قم، با بیت آیت‌الله سبحانی دیدار و گفت‌وگو کرد. آیت‌الله سبحانی، اظهار کرد: جا دارد امروز از قوه قضائیه تشکر کنیم که مشکل پرونده‌های حوزه مهریه را نسبت به گذشته، تا حدی حل کرده است. محسنی اژه‌ای نیز طی سخنانی در این دیدار گفت: قوه قضائیه، طی سال‌های اخیر در حوزه تقلیل و تمشیت پرونده‌های خانواده از جمله پرونده‌های مهریه، گام‌های رو به جلویی را برداشته است. رئیس دستگاه قضا در ادامه سفر به قم، با حضور در دفتر آیت‌الله نوری همدانی با این مرجع تقلید دیدار و گفت‌وگو کرد. آیت‌الله نوری همدانی در بخش دیگری از سخنان خود گفت: وحدت امروز سران قوا پشت سر رهبر معظم انقلاب، امری بسیار اثرگذار و ارزشمند است. این مرجع تقلید شیعیان با بیان اینکه جامعه‌ای که عدالت در آن برقرار نباشد جامعه اسلامی تلقی نمی‌شود، گفت: قوه قضائیه باید اهتمام داشته باشد که به بهترین شکل ممکن از حقوق مردم دفاع کند. حجت‌الاسلام‌والمسلمین محسنی اژه‌ای ضمن تاکید بر مقوله گسترش عدالت اظهار کرد: ما وفق وظیفه و مسوولیت شرعی و قانونی خود، به دنبال تحقق و بسط عدالت در همه ساحات و شئون حکمرانی و زیست اجتماعی مردم هستیم. رئیس دستگاه قضا در ادامه سفر خود دیداری با آیت‌الله حسینی بوشهری داشت که در جریان این دیدار توضیح داد که با اقدام قضایی میلیاردها یورو در پرونده تراستی‌ها به بیت‌المال بازگشته است. رئیس عدلیه تشریح کرد: تلاش‌های دیپلماتیک زیادی صورت می‌گیرد تا ۱۲ میلیارد یورو پول خودمان به کشور بازگردانده شود، ما در قوه قضائیه در پرونده تراستی‌ها از دی گذشته تاکنون ۷ و نیم میلیارد یورو به بیت‌المال برگردانده‌ایم. از دی ۱۴۰۴ بیش از ۳۰۰ نفر در موضوع تراستی‌ها به دادگستری معرفی شده‌اند و برای آنها پرونده کیفری تشکیل شده است، در میان این افراد مسوول و غیرمسوول داریم. بیش از ۸۰۰ نفر از اشخاص حقیقی و حقوقی بخشی به سازمان تعزیرات و بخشی به قوه قضائیه معرفی شده‌اند. ۷٫۵ میلیارد یورو بازگشته و ۲۶ میلیارد یورو تعیین تکلیف شده است. / **میزان**

گزارش

نخستین نشست وبیناری بهارستان برگزار شد

خط‌ونشان حقوقی برای جنایتکاران جنگی

دنیای‌اقتصاد: صحن علنی مجلس روز گذشته شاهد تحولی بی‌سابقه در ساختار برگزاری جلسات خود بود و برای نخستین بار در تاریخ قانون‌گذاری کشور، نمایندگان نه بر روی صندلی‌های سبز بهارستان که از طریق بسترهای الکترونیک و به‌صورت مجازی گرد هم آمدند تا به بررسی لوایح بپردازند. این نشست که در فضایی متاثر از تحولات منطقه‌ای و ضرورت‌های امنیتی برگزار شد، اگرچه با حد نصاب قانونی رسمیت یافت، اما با واکنش‌های متفاوتی از سوی وکلای ملت روبه‌رو شد. درحالی که هیات‌رئیسه بر ضرورت بهره‌گیری از فناوری برای تداوم ریل‌گذاری قانونی تاکید داشت، برخی نمایندگان نسبت به کاهش کیفیت تعاملات و نقد و نظرهای رودررو هشدار دادند. نشست علنی روز یکشنبه، ۴ مرداد ماه، از ساعت ۹ صبح با حضور ۲۵۰ نفر از نمایندگان به ریاست علی نیکزاد، نایب‌رئیس مجلس برگزار شد. به گزارش خانه ملت، عباس گودرزی، سخنگوی هیات‌رئیسه مجلس، در تشریح جزئیات این نشست بی‌سابقه توضیح داد که نمایندگان از طریق بسترهای وبیناری در این جلسه حضور یافتند و دستور کارهای مهمی از جمله لایحه مقابله با جنایات بین‌المللی و اصلاح قانون مدیریت خدمات کشوری را در دستور کار قرار دادند. احمد نادری، عضو هیات‌رئیسه مجلس، درباره اهمیت دستور کار اصلی روز گذشته گفت: «این لایحه، ظرفیت‌های حقوقی مناسبی را در اختیار قوه قضائیه و دولت قرار می‌دهد تا بتوانند به جنایت‌هایی که به‌ویژه در سال ۱۴۰۴ علیه کشورمان انجام شده است، رسیدگی کنند.» با وجود پیشبرد دستور کارها، برگزاری مجازی جلسه بدون حاشیه نبود و با انتقادات تند برخی نمایندگان همراه شد. سلمان اسحاقی، سخنگوی کمیسیون بهداشت و درمان، از جمله منتقدان جدی این شیوه برگزاری بود. به گزارش خبرآنلاین، اسحاقی با انتقاد از عملکرد هیات‌رئیسه گفت: «متاسفانه مصوبه‌ای که مجلس برای نحوه برگزاری جلسات صحن علنی در زمان جنگ تصویب کرده بود، از سوی هیات‌رئیسه به‌شکلی اجرا می‌شود که به نظر می‌رسد تنها بخش مربوط به برگزاری مجازی جلسات مورد توجه قرار گرفته است. واقعا جای تاسف دارد که از آن مصوبه، صرفا مجازی بودن جلسات دیده شده و به نظر می‌رسد اصرار بر ادامه این وضعیت وجود دارد.» این نماینده مجلس معتقد است که فضای مجازی نمی‌تواند جایگزین تعاملات زنده و چهره‌به‌چهره نمایندگان در صحن علنی شود. اسحاقی تاکید کرد که بنیادین‌ترین ظرفیت مجلس یعنی امکان همفکری مستقیم، در فضای مجازی از دست رفته است.

در بخش دیگری از جلسه، نمایندگان به بررسی لوایح ارجاعی پرداختند. یکی از مهم‌ترین دستور کارها، لایحه یک‌فوریتی مقابله با جنایات بین‌المللی بود که با استقبال اکثریت نمایندگان روبه‌رو شد. علی اصغر نخعی‌راد، نماینده مشهد و کلات، در گفت‌وگو با خبرگزاری فارس در این باره توضیح داد: «بر اساس قوانین موجود، برخی از عناوین مجرمانه مربوط به جنایتکاران بین‌المللی در قوانین کشور به‌طور مشخص تعریف نشده است. اگر بخواهیم یک جنایتکار جنگی بین‌المللی را در محاکم داخلی محاکمه و مجازات کنیم، ناچار خواهیم بود او را با مجازات‌هایی سبک‌تر از ماهیت جرم ارتکابی مجازات کنیم.» وی افزود که در این لایحه، مصادیقی مانند حمله به اماکن غیرنظامی جرم‌انگاری شده و برای آمران آنها مجازات‌های سنگینی در نظر گرفته شده است.

دستور کار دیگر مجلس، لایحه اصلاح ماده ۸۷ قانون مدیریت خدمات کشوری مربوط به کاهش ساعت کاری کارکنان و افزایش تعطیلات پایان هفته بود. به گزارش خبرگزاری فارس، این لایحه که پیش‌تر از سوی شورای نگهبان اعاده شده بود، پس از بررسی مجدد در جلسه مجازی با ابهاماتی روبه‌رو شد. علی اصغر نخعی‌راد در این خصوص خاطرنشان کرد: «این لایحه پس از بررسی، از سوی شورای نگهبان بازگردانده شد و اصلاحاتی که کمیسیون در آن اعمال کرده بود نیز با ایراد و ابهام مواجه شد. از این رو، رئیس جلسه وبیناری که آقای دکتر نیکزاد بود، لایحه را دوباره به کمیسیون ارجاع داد تا کمیسیون درباره آن مجددا تصمیم‌گیری مناسبی انجام دهد.» در نهایت، احمد نادری درباره طرح مربوط به تنگه هرمز نیز تصریح کرد: «ما در جلسه حضوری که تشکیل شد، طرح تنگه هرمز را اعلام کردیم. اکنون این طرح باید در کمیسیون مربوطه بررسی شود و پس از پایان بررسی‌ها، گزارش آن برای بررسی در صحن علنی مجلس ارائه خواهد شد تا در نهایت به رای نمایندگان گذاشته شود.» با پایان یافتن زمان جلسه، مقرر شد ادامه بررسی مواد باقی‌مانده در نشست‌های آتی پیگیری شود. همچنین روز گذشته رسانه مجلس دو خبر مهم دیگر را اعلام کرد. اول اینکه حجت‌الاسلام علیرضا سلیمی، عضو هیات رئیسه مجلس شورای اسلامی، در گفت‌وگو با خبرنگار خانه ملت عنوان کرد: «مجلس برای برگزاری جلسه رای اعتماد وزرای پیشنهادی دفاع و اطلاعات که با سرپرست اداره می‌شوند، آمادگی کامل دارد.» مطلب بعدی هم حضور احمد میدری وزیر کار در نشست هفته جاری کمیسیون امور داخلی کشور و شوراهای مجلس است، البته دستور این جلسه از سوی خانه ملت اعلام نشده است.