روزنامه صبح ایران
وطن امروز
VATANEMROOZ.IR

چهارشنبه | ۸ دی ۱۴۰۰ | ۲۴ جمادی‌الاول ۱۴۴۳ | ۲۹ دسامبر ۲۰۲۱ | سال چهاردهم | شماره ۳۳۸۸ | ۸ صفحه | ۳۰۰۰ تومان

| ۱۱۸۳ سال و ۷۴ روز گذشت |

VATAN-E-EMROOZ | VOL.14 | NO.3388 | WED.DEC.29, 2021 | ISSN:2008-2886

رئیس‌جمهور جوانی که مواضع ضدصهیونیستی‌اش به کابوس واشنگتن و تل‌آویو بدل شده است

بوریچ چاوز شیلی است؟

صفحه ۷

برپایی نمایشگاه عکس «سرو روان» با موضوع سالگرد شهادت سردار دل‌ها

روایت مردمی از حاج قاسم

صفحه ۸

موضوعات لغو تحریم‌ها، راستی‌آزمایی و تضمین محور اصلی دور هشتم مذاکرات وین است

مذاکره با دستور کار ایرانی

امیرعبداللهیان: سند ژوئن ۲۰۲۱ را کنار گذاشتیم و به سندهای جدید و مشترک دسامبر رسیدیم

صفحه ۲

اعتراف مهم کنت مک‌کنزی، رئیس سازمان تروریستی سنتکام:

ایران در میدان سرآمد است

ایران اکنون توانمندی‌های راهبردی عظیمی دارد
آنها در میدان نبرد به سر آمدی رسیده‌اند
یعنی مرحله‌ای که می‌توانند توان دیگران را از کار بیندازند

موشک‌های ایرانی در پایگاه عین‌الاسد
هرجا را که می‌خواستند زدند

صفحه ۲

«قطار مقاومت»؛ تهران به مدیترانه وصل می‌شود

یادداشت

محمدعلی حسن‌نیا: بعد از ۲۰ سال یخ مذاکره اجرایی ایران و عراق برای احداث عملیاتی قطار شلمچه به بصره شکسته شد. رستم قاسمی، وزیر راه‌وشهرسازی ایران در سفری ۲ روزه به بغداد با وزیر حمل‌ونقل، نخست‌وزیر و رئیس‌جمهور عراق دیدار و در آخر توافقی با دولتمردان این کشور منعقد کرد که به وسیله آن عملیات اجرایی ساخت این خط ریلی از یک ماه آینده آغاز خواهد شد.

خطوط ریلی ایران از تهران آغاز می‌شود و تا جنوب کشور و آبادان، خرمشهر و شلمچه امتداد خواهد داشت. از سمت عراق هم قطار از شهر بصره آغاز خواهد شد و به بغداد می‌رسد و از طریق فلوجه به سمت سوریه می‌رود. عراق دارای خطوط ریلی مناسب و زیادی است که اگر این خط ۳۲ کیلومتری بصره به بغداد متصل شود یک تحول بزرگ هم برای ایران و هم برای عراق خواهد بود.

سال ۱۹۱۶ خط آهن بصره- ناصریه به طول ۱۲۵ مایل کرده و به دنبال آن ارتباط بغداد به بصره احداث و از ۱۹۲۰ این خط برای عبور و مرور و حمل بار اجرایی شد. شاید انگلیسی‌ها که زمانی در فکر خودشان این بود که خطوط ریلی ایران را از تهران به سمت آبادان امتداد داده و خطوط ریلی عراق را هم تکمیل کنند و از آن طرف به سمت هندوستان امتداد داشته باشد، تا بتوانند به راحتی هم نفت کشورهای خلیج‌فارس و ایران را به یغما ببرند و هم همواره دسترسی آسان برای ارسال کالا، اسلحه و بار به هندوستان داشته باشند.

اکنون این مسیر به دست کشورهای مقاومت تکمیل خواهد شد تا ایران از طریق جنوب و شلمچه به بصره و بعد بغداد متصل شود. در عراق چند خطوط ریلی وجود دارد؛ ابتدا خط ریلی بغداد- بصره به طول ۵۴۵ کیلومتر که این خط استاندارد نیز با عبور در امتداد دجله به طرف شمال ادامه دارد و از موصل به طرف شمال غربی امتداد یافته و به فاصله ۱۱۶ کیلومتر به منطقه مرزی «ربیعه» واقع در نقطه مرزی با کشور سوریه می‌رسد که از آنجا به ترکیه و اروپا راه دارد که به «راه‌آهن سریع شرق» مشهور است. همین خط هم با اتصال شلمچه به بصره وصل خواهد شد و کشورهای مقاومت یعنی ایران و عراق می‌توانند از طریق ترکیه به اروپا متصل شوند و اینگونه مشکلات امنیتی در هرمز که با حضور نیروی دریایی آمریکا وجود دارد، دور می‌خورد و این مسیر جایگزین وجود خواهد داشت.

مسیر بعدی در عراق از سمت بغداد- القائم و بعد البوکمال وارد سوریه خواهد شد. این خط جدیدالتاسیس در شمال بغداد با عبور از مسیر فلوجه، رمادی و حدیثه، به منطقه مرزی «القائم» (واقع در مرز با سوریه) امتداد یافته که یک خط فرعی آن، القائم را به فاصله حدود ۱۴۴ کیلومتری به منطقه «عکاشات» که مجتمع صنعتی فسفات عراق در آن قرار دارد، متصل می‌کند. طول این خط مجموعا حدود ۳۷۵ کیلومتر است. این مسیر عراق را به بنادر عربی واقع در کرانه دریای مدیترانه در کشورهای سوریه و لبنان مرتبط می‌کند. این قطار در سوریه ۲ خط ریلی دارد. ابتدا از البوکمال عبور کرده و یک خط آن از شهر المیادین وارد حلب، ادلب و در نهایت لاذقیه می‌شود. نکته اساسی آن این است که ایران و عراق را به دریای مدیترانه متصل می‌کند و از نظر سیاسی، اقتصادی و نظامی یک پیروزی بزرگ و استراتژیک برای ایران و کشورهای مقاومت است. با این اتصال، کالاها و حمل‌ونقل ریلی و مسافری از ایران به سمت سوریه براحتی و ایمن انجام خواهد شد. از طرفی هم این قطار با یک خط ریلی دیگر که از منطقه المیادین جدا خواهد شد به طرف شهر حمص و دمشق رفته و وارد لبنان خواهد شد و تا امتداد الخلیل در فلسطین اشغالی می‌رود.

این چند خطوط ریلی راه‌آهن چندین مخالف بالقوه دارد؛ ابتدا آمریکا که در ۲۰ سال گذشته و اشغال عراق توسط این کشور هیچ زمان نگذاشت این قرارداد به امضا برسد و با استقرار نظامی افرادش در منطقه تنف قصد داشت این مسیر را کور کند، البته ایران می‌تواند با عبور ریلی از شهرک القائم این مسیر را دور زده و از طریق حمص به دمشق برسد. مخالفان جدی بعدی تروریست‌های اجاره‌ای غربی- عربی هستند که شاید در مسیر اتصال از المیادین به حلب و ادلب به لاذقیه مشکلاتی را به وجود آوردند. گروه‌های مخالف سوری این خط آهن را رد کردند و اعتقاد دارند این کار باعث نفوذ ایران می‌شود و کمک می‌کند این کشور خدمات پشتیبانی لازم برای حضورش در عراق و سوریه را فراهم کند.

در همین رابطه ۳ سال قبل و در زمان وزیر اسبق راه‌وشهرسازی ایران، این قرارداد در صدد اجرایی شدن بود. وزارت حمل‌ونقل عراق در آن زمان همزمان با مخالفت‌های آمریکا و رژیم صهیونیستی اعلام کرده بود: «عراق درباره هر پروژه‌ای که باعث حمل‌ونقل بین مرزی شود، علاقه‌مند است چون اقتصاد آن را رشد می‌دهد و انتقال مسافران را از کشوری به کشور دیگر تسهیل می‌کند. خط‌آهن متصل به ایران، سوریه و عراق راه خروجی خواهد بود برای عراق از طریق بندرهای مدیترانه و بنادر ایران».

در ماه آوریل همان سال علی حمود، وزیر حمل‌ونقل سوریه بر اهمیت ازسرگیری حمل‌ونقل زمینی بین سوریه و عراق تأکید کرد و گفت: «این خط‌آهن بخشی از برنامه ما برای بازسازی زیرساخت‌های کشور است که ویران شده، مثل ۱۸۰۰ کیلومتر از خط آهن سوریه که بخش بزرگی از آن به کشورهای همسایه می‌رسید».

علی حمود ادامه داد: «در طرف سوریه، این پروژه شامل ساخت ۳۲ کیلومتر خط آهن می‌شود، در حالی که بقیه آن را عراق خواهد ساخت که وارد قلب عراق می‌شود تا بغداد را به کربلا در مرکز عراق و کربلا را به قلمرو سوریه متصل کند. این کار حرکت افراد و کالاها را بین ایران عراق و سوریه تسهیل می‌کند».

وی شایعات مبنی بر افزایش نفوذ ایران در مدیترانه را رد کرد: «این خط آهن بخشی از پروژه‌ای است که به شبکه‌های آسیای مرکزی متصل می‌شود و در آخر به خطوط آهن چین و روسیه می‌رسد».

این قطار که به‌درستی به «قطار مقاومت» معروف شده است، یک اتصال ریلی از بصره به نجف هم دارد. خیلی از زائران حسینی در ایران و کشورهای همسایه هر ساله خود را به بصره می‌رسانند و از طریق آن با هزینه بسیار کم و آسان به نجف می‌روند، بنابراین این قطار علاوه بر مزیت‌های اقتصادی، سیاسی و ژئوپلیتیکی برای ایران، در زمینه مذهبی و حضور زوار حسینی از کشورهای ایران، پاکستان، افغانستان و حاشیه خلیج‌فارس به کربلا و نجف کمک شایانی می‌کند.

از سوی دیگر این قطار زمانی که به سوریه و پایتخت این کشور برسد یک خط آن به شهر الخلیل در فلسطین اشغالی رفته و یک خط به بیروت پایتخت لبنان می‌رود و یک خط دیگر به شمال در طرابلس متصل خواهد شد که اهمیت استراتژیکی این خط ریلی را نشان می‌دهد.

به حدی اتصال ۳۲ کیلومتری شلمچه به بصره اهمیت دارد که به هر زاویه آن نگاه انداخته می‌شود، دارای جلوه استراتژیک است. با اتصال این منطقه می‌توان به احیای خط قطار «بغداد-برلین» هم امیدوار بود. آلمانی‌ها در خلال جنگ اول جهانی قصد داشتند خطوط خود از بنادری که در خلیج‌فارس و ایران در اختیار داشتند را از طریق عراق و عثمانی (ترکیه فعلی) به سمت مجارستان و بعد برلین سوق بدهند که می‌شود با دیپلماسی و حل مشکلات امروزه قطار عراق به اروپا این مسیر را احیا کرد.

در مجموع می‌توان این اتصال ریلی قطار از ایران به سوریه و لبنان را بزرگ‌ترین دستاورد اجرایی چند دهه اخیر دانست که براحتی می‌تواند ایران را به متحدان خود در دریای مدیترانه متصل کند. هم‌اکنون معادن فسفات و گوگرد در سوریه با قراردادی در اختیار تهران قرار دارد و به این ترتیب حمل‌ونقل راحت، آسان و کم‌هزینه ریلی برای این کالاها برای اقتصاد ۳ کشور ایران، عراق و سوریه بسیار مهم و اثربخش خواهد بود. در یک جمله می‌توان این اتصال را «قطار بزرگ مقاومت» نام نهاد.

تیترهای امروز

«وطن‌امروز» از فروش کارت غیرواقعی واکسن کرونا توسط برخی افراد سودجو گزارش می‌دهد

کاسبان واکسن‌گریزی

■ مقابله با اُمیکرون با تزریق دوز سوم و رعایت پروتکل‌ها

صفحه ۴

نمایندگان چراغ سبز نشان دادند

تفحص از عملکرد زنگنه

■ «وطن امروز» کارنامه وزیر نفت دولت‌های یازدهم و دوازدهم را بررسی کرد

صفحه ۳

سخنگوی دولت خبر داد

رئیسی ژانویه در مسکو

صفحه ۲

شکست پروژه کوتاه‌مدت آل‌سعود در فوتبال انگلیس

چهره قاتل با فوتبال پاک نشد

صفحه ۶

نگاه

نبرد سرنوشت/۳ و پایانی

کربلای ۵، پیروزی با تغییر تاکتیک ویژه

محمدعلی صمدی*: برآورد کارشناسان نظامی این بود که قرار داشتن «تنگه ام‌الرصاص» در عمق قلمرو آبی عراق و لزوم حرکت در خلاف جهت اصلی آب برای عبور از آن، موجب می‌شود حساسیت دشمن روی آن کم باشد و امکان خوبی برای عبور فراهم شود.

به این ترتیب، عبور شبانه حدود هزار غواص از «تنگه» به عنوان «تاکتیک ویژه این عملیات» تعیین شد. غواصان پس از عبور از «تنگه»، باید جزیره «ام‌الرصاص» را دور زده و ضمن ورود از سواحل پشتی به این جزیره، همزمان وارد جزیره «بلجانیه» می‌شدند و سپس خود را به کرانه جنوبی رودخانه می‌رساندند. به این ترتیب خطوط دفاعی دشمن در آن سوی اروندرود شکسته می‌شد. در نتیجه، نیروهای عراقی در جزایر از پشت هدف قرار گرفته و آرایش نظامی آنان در هم می‌ریخت. در این مرحله، صدها قایقِ حامل رزمندگان- که ساعاتی قبل در دهانهِ رودخانه کارون و نهر عرایض در انتظار تحقق «تاکتیک ویژه» بودند- با سرعت به سوی جزایر یورش می‌بردند که منجر به سقوط آنها می‌شد. آزادی کامل جزایر، در پهنه عریض و متلاطم اروند، جای پایی محکم برای عبور هزاران رزمنده ایرانی فراهم و رسیدن به آن سوی رودخانه را بسیار آسان می‌کرد. فاصله میان سواحل جنوبی اروندرود تا ابوالخصیب (حدود ۱۰ کیلومتر)، بی‌دفاع‌ترین قسمت حصار دفاعی بصره بود و رسیدن رزمندگان به ابوالخصیب، معنایی جز تسلط ایران بر این شهر نداشت.

حالا علاوه بر «شلمچه»، محور «ابوالخصیب» هم در برابر پاسداران و بسیجیان قرار داشت و امید می‌رفت در نتیجه عملی شدن تاکتیک ویژه و سقوط جنوب بصره، مقاومت در جبهه شلمچه مختل شود و امکان موفقیت در این محور نیز افزایش یابد.

عملیات کربلای ۴، سوم دی‌ماه ۱۳۶۵، از ۳ محور آغاز شد؛ «شلمچه»، «ام‌الرصاص» و «جزیره مینو». مطابق طرح عملیات، رزمندگان، در شمال اروندرود، به مواضع مستحکم «شلمچه» و در جنوب این رودخانه به «ابوالخصیب» حمله می‌بردند. هجوم در محور جزیره مینو هم بنا بود از جناح چپ «تلاش اصلی» (همان تاکتیک ویژه) در تنگه ام‌الرصاص حمایت کرده و مانع رسیدن قوای پشتیبانی به نیروهای دشمن در جزایر شود. گردان‌های غواص لشکر ۱۴ امام حسین(ع)، ۳۱ عاشورا و ۲۱ امام رضا(ع) از حوالی نهر عرایض وارد آب شده و به سوی «تنگه ام‌الرصاص» حرکت کردند.

ادامه در صفحه ۶

در شبکه‌های اجتماعی
@vatanemrooz