

خیرالله خادمی

نقش خیرالله خادمی در قرارداد ۲۵ ساله ایران و چین

برده برداری
از
حقایق ناگفته

روابط نزدیک

خادمی با

فرماندهان ارشد

سپاه پاسداران

فساد در
توزیع قیر



ارزیابی ریسک فساد در حمل و نقل و شهرسازی ایران در دوره معاونت وزارت خیرالله خادمی

ارزیابی ریسک فساد در حمل و نقل و شهرسازی ایران

در دوره معاونت وزارت خیرالله خادمی

نوامبر ۲۰۲۳

فرضیه تحقیق: خیرالله خادمی یکی از مقامات دولتی ایران است که در حال حاضر به عنوان معاون وزیر حمل و نقل و شهرسازی فعالیت می‌کند و مدیریت «شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل» را بر عهده دارد؛ دو بخشی که در حکمرانی جمهوری اسلامی مملو از فساد بوده‌اند.

پرسش: اقدام‌های خیرالله خادمی برای ایجاد مسیرهای تجاری جدید در داخل ایران و ارتباط خارجی با کشورهای اطراف، چگونه به تداوم فساد در صنایع ساختمانی و حمل‌ونقل می‌انجامد؟

یافته‌های اصلی

مدیریت طولانی‌مدت و نفوذ: استمرار فعالیت خیرالله خادمی به عنوان مدیرعامل «شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل ایران» (CDTIC) و سمت معاونت وزیر راه و شهرسازی، علیرغم تغییرات سیاسی در داخل ایران، نشان‌دهنده نقش مهم او در این زمینه‌ها است. همچنین فعالیت او در هیئت مدیره شرکت‌های مختلف، تأثیر گسترده او را بر چشم‌انداز حمل‌ونقل و توسعه شهری ایران نشان می‌دهد.

ارتباط با سپاه پاسداران انقلاب اسلامی: روابط نزدیک خادمی با سپاه پاسداران، به ویژه قرارگاه سازندگی خاتم الانبیاء و روابط او با منصوبان علی‌خامنه‌ای، رهبر جمهوری اسلامی، حکایت از نفوذ عمیق او در ساختارهای نظامی و سیاسی ایران دارد. این روابط باعث شده تا اجرای بسیاری از پروژه‌های بزرگ حمل‌ونقل و جاده‌ای در ایران به او سپرده شود و نشان‌دهنده همسویی خادمی با مراکز کلیدی قدرت در کشور است.

روابط بین‌المللی گسترده: نقش خادمی در تقویت روابط ایران با چین و روسیه به ویژه در حوزه حمل و نقل و توسعه زیرساخت‌ها، اهمیت راهبردی او را در سیاست خارجی ایران نشان می‌دهد. مشارکت او در تقویت همکاری با عراق برای مراسم اربعین نیز نشان‌دهنده تأثیر او در مناسبات مذهبی و دیپلماتیک است.

تنها در یک مورد، محمد اسلامی، وزیر اسبق راه و شهرسازی، ۲۱ شهریور ۱۳۹۷ اعلام کرد که علی‌خامنه‌ای با اختصاص ۳۰۰ میلیون یورو از محل صندوق توسعه ملی برای راه‌آهن چابهار – زاهدان – سرخس موافقت کرده است. با وجود گذشت بیش از یک دهه، وضعیت این پروژه هنوز مشخص نیست.

بر اساس اظهارات اخیر خادمی، ناظران پروژه‌های ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل از سال آینده موظف به ارائه گواهی صلاحیت مرکز تحقیقات وزارت راه، مسکن و شهرسازی خواهند بود.

این مجوزها توسط نهاد تحت نظارت خادمی صادر می‌شود و این به معنای کنترل کامل او بر پروژه‌های حمل و نقل است.

معرفی خادمی

خیرالله خادمی سال ۱۳۴۴ در شهرستان اندیمشک در استان خوزستان واقع در جنوب غربی ایران متولد شد. تحصیلات دبستان، راهنمایی و تحصیلات دبیرستان را نیز در اندیمشک به پایان رسانید و پس از آن در رشته کاردانی عمران دانشگاه شهید چمران اهواز پذیرش شد؛ سال ۱۳۶۶ پس از پایان مقطع کاردانی با شرکت در آزمون سراسری رشته ریاضی و فیزیک در سال ۱۳۶۷ در رشته مهندسی عمران دانشگاه چمران اهواز پذیرش شد. سال ۱۳۷۱ پس از مقطع کارشناسی در مقطع فوق لیسانس مهندسی عمران دانشگاه تبریز پذیرش شد و تحصیلات کارشناسی ارشد مهندسی عمران را در دانشگاه تبریز در سال ۱۳۷۳ به پایان رساند و در سال ۱۳۹۱ نیز دکترای مهندسی عمران را از دانشگاه چمران اهواز اخذ کرد.

او سپس به عضویت در هیات علمی دانشگاه چمران اهواز درآمد و در همین دانشگاه مشغول به تدریس شد. او در دانشگاه آزاد اسلامی شهرهای شوشتر، دزفول و اهواز تدریس کرده است. در سابقه او، فعالیت در سازمان نظام مهندسی عمران ایران و ریاست نظام مهندسی شهرستان اندیمشک نیز دیده می‌شود.

رسانه‌های دولتی در ایران از خادمی به عنوان «رزمنده در جنگ ایران با عراق» و همچنین «عضو رسمی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی» یاد می‌کنند.

خیرالله خادمی در جمهوری اسلامی از سوابق اجرایی فراوانی برخوردار است. او از سال ۱۳۸۰ به مدت سه سال شهردار اندیمشک شد. پس از آن به مسئولیت‌های استانی رسید و از سال ۱۳۸۳ به مدت پنج سال مدیرکل راه و ترابری استان خوزستان شد. خادمی سپس با ارتقای مقام از سال ۱۳۸۸ و به مدت حدودا دو سال معاون عمرانی استان خوزستان شد.

از سال ۱۳۹۱ اما مسئولیت‌های اجرایی خیرالله خادمی از استان خوزستان فراتر رفت و به مسئولیت‌های کشوری گسترش یافت؛ به این ترتیب، به «شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل ایران» راه یافت و ابتدا عضو هیات مدیره و سپس مدیرعامل این شرکت شد. حضور خادمی در این شرکت، زمینه‌ساز فعالیت او به عنوان معاون وزیر راه و شهرسازی شد.

ارتباطها و فعالیت‌های مشکوک مرتبط با دزدسالاری

بررسی فعالیت‌های خیرالله خادمی چندین نکته بحث‌برانگیز را در مورد اقدام‌های فسادزای او را نشان می‌دهد:

۱. بحث فساد در توزیع قیر

از جمله این گزارش‌ها، رسانه‌های دولتی در ایران در ژانویه سال ۲۰۲۲ از فساد در قیر خبر دادند.

در همین خصوص، یک عضو مجلس شورای اسلامی از بروز فساد و رانت گسترده در مسیر توزیع قیر رایگان خبر داده و گفته بود که «برخی مدیران دولتی با پیمانکاران تولید قیر تبانی و برای دریافت قیر رایگان سندسازی کرده‌اند.»

کمال علیپور با استناد به «گزارش برخی دستگاه‌های امنیتی در ایران» گفته بود که برخی مدیران دولتی با پیمانکاران تولید قیر، تبانی و برای دریافت قیر رایگان سندسازی کرده‌اند و این موضوع باعث نیمه‌کاره رها شدن طرح‌های عمرانی، تحمیل هزینه‌های گزاف به دولت و در نتیجه تضییع گسترده منابع عمومی کشور شده است.

او افزوده بود که در سال ۲۰۱۳ فقط نیم میلیون تن قیر رایگان توزیع شد اما این اقدام از سال ۲۰۱۵ شکل جدی‌تری به خود گرفت و از آن پس سال به سال به میزان قیر رایگان توزیعی اضافه شد.

خیرالله خادمی اما در واکنش این موضوع را تکذیب کرد و خواستار آن شد تا محل دقیق این فسادها مشخص شود.

رسانه‌های دولتی در ایران در آپریل سال ۲۰۲۲ تصویر نامه‌ای از رستم قاسمی، وزیر وقت راه و شهرسازی را منتشر کردند که او در این نامه خطاب به خیرالله خادمی، چهار مدیر دولتی دیگر و همچنین مدیران راه و شهرسازی استان‌ها نسبت به فسادهای سیستماتیک در سیستم حمل و نقل کشوری هشدار داد و از آنها توضیح خواست.

قاسمی در این نامه نوشته بود که «برخی شرکت‌های قیرساز حواله‌های دریافتی و کیوم باتوم مرغوب داخلی را با وکیوم باتوم نامرغوب خارجی جابه‌جا می‌کنند که این اقدام به کیفیت راه‌ها ضربه می‌زند.»

پرونده فساد در توزیع قیر اما به جایی نرسید و از آن پس در رسانه‌های دولتی در ایران، گزارش قابل اعتنایی درباره عوامل اصلی این فساد و رانت منتشر نشد. با این حال، موضوع فساد در قیر و حمل و نقل مرتبط با خیرالله خادمی هر از گاهی در رسانه‌های ایران بازتاب پیدا می‌کند.

از جمله آنها نوامبر سال ۲۰۲۱ موضوع گرانی شدید بهای قیر بار دیگر نگاه‌ها را به سمت فساد در قیر معطوف کرد. خیرالله خادمی اما در پاسخ به سوالی درباره فساد در توزیع قیر گفت: «من در جریان نیستم؛ شرکت ساخت صرفاً مصرف‌کننده قیر است؛ نمی‌گویم فسادی در این میان واقع شده است.»

آپریل سال ۲۰۲۳ یکی از رسانه‌ها در ایران از خیرالله خادمی به عنوان «مردی برای همه دولت‌ها یا سلطان راه‌سازی» نام برد و نوشت که همواره از لابی قدرتمندی با اعضای مجلس شورای اسلامی برخوردار است. این گزارش همچنین با انقراض عملکرد خادمی افزود که ساخت سالانه حدود ۲۰۰ کیلومتر راه‌آهن در ایران چیزی شبیه سرعت لاک‌پشت است.

۲. نشانه‌هایی از ارتباط نزدیک خادمی با فرماندهان سپاه پاسداران

- روابط نزدیک خادمی با فرماندهان ارشد سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و چهره‌هایی مانند پرویز فتح که تحت تحریم‌های آمریکا قرار دارد.

- همراهی او با ساخت سد کرخه که توسط گروهی وابسته به سپاه انجام شد و تمجید علنی او از قاسم سلیمانی، فرمانده پیشین شاخه قدس سپاه.

در سال‌های اخیر نام خیرالله خادمی برای سمت‌های مختلفی پیشنهاد شده است؛ از جمله آنها در زمان معرفی کابینه ابراهیم رئیسی، نام خیرالله خادمی به عنوان وزیر احتمالی راه و شهرسازی به گوش رسید؛ او همچنین سال‌ها قبل به عنوان یکی از گزینه‌ها برای مدیرعاملی سازمان آب و برق استان خوزستان هم یکی از کاندیدهای احتمالی بود. رسانه‌های دولتی در ایران نوشته‌اند که پرویز فتاح پیشنهاد داده بود تا خیرالله خادمی به این سمت منصوب شود؛ این موضوع بار دیگر نشان‌دهنده روابط نزدیک خادمی با فرماندهان عالی‌رتبه سپاه پاسداران انقلاب اسلامی است چراکه پرویز فتاح از مدیران و اعضای شناخته‌شده سپاه پاسداران به شمار می‌رود. فتاح مثلاً از سال ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۴ به عنوان مدیرعامل بنیاد تعاون سپاه پاسداران فعالیت می‌کرد؛ فتاح از آبان سال ۱۳۹۹ میلادی مشمول تحریم‌های وزارت خزانهداری آمریکا قرار دارد. پرویز فتاح از جمله مدیران مورد اعتماد شخص علی خامنه‌ای، رهبر جمهوری اسلامی است؛ فتاح از فروردین سال ۱۳۹۴ و با حکم علی خامنه‌ای به مدت چهار سال ریاست کمیته «امداد امام خمینی» را عهده‌دار شد. فتاح در ۶ آبان سال ۱۴۰۲ با حکم شخص علی خامنه‌ای به سمت رئیس «ستاد اجرایی فرمان امام» منصوب شد.

همه این موارد نشان‌دهنده آن است که خیرالله خادمی به عنوان یکی از مدیران اجرایی در نظام جمهوری اسلامی تا چه اندازه‌ای مورد اعتماد علی خامنه‌ای، رهبر جمهوری اسلامی و منصوبان او بویژه در سطوح بالای سپاه پاسداران انقلاب اسلامی قرار دارد.

رسانه‌های دولتی در جمهوری اسلامی همچنین نوشته‌اند که خیرالله خادمی از مدیران اجرایی سطوح بالا در احداث سد مخزنی کرخه بوده است. این سد در ۲۵ کیلومتری شمال غرب شهرستان اندیمشک در استان خوزستان توسط گروه «سپاسد» متعلق قرارگاه خاتم‌الانبیاء در سپاه پاسداران احداث شده است. سپاسد آبان ۱۳۷۱ با شماره ثبت ۹۳۷۲۱ تاسیس شد و عمدتاً در زمینه آب، راه و ساختمان، صنعت و معدن و همچنین راه و ترابری فعالیت می‌کند.

خادمی در پیامی به مناسبت کشته شدن قاسم سلیمانی، فرمانده پیشین سپاه قدس توسط ایالات متحده آمریکا در دی سال ۱۳۹۸ از او ستایش کرد و از سلیمانی به عنوان «سرداری پارسا»، «مجاهدی مومن» که «خدمتگزاری برایش حد و مرزی نداشت» نام برد.

خادمی در بسیاری از مصاحبه‌ها اجرای پروژه‌های حمل و نقل کشور را مستلزم همراهی شرکت‌های متعلق به سپاه پاسداران بویژه قرارگاه خاتم‌الانبیاء اعلام کرده است. او مثلاً در شهریور سال ۱۴۰۱ گفت که مشکل قراردادی پروژه راه‌آهن در استان لرستان با پیگیری قرارگاه خاتم‌الانبیاء حل شده و تامین اعتبار این پروژه نیز به همین قرارگاه ابلاغ شده است.

خادمی همچنین در وزارت راه و شهرسازی دولت ابراهیم رئیسی به عنوان معاون رستم قاسمی مشغول به کار بود. رستم قاسمی که آذر سال ۱۴۰۱ درگذشت، از اعضای شناخته‌شده سپاه پاسداران و شاخه قدس سپاه بود که از دی سال ۱۳۸۶ به مدت چهار سال فرمانده قرارگاه خاتم‌الانبیاء بود و نقش پررنگی در دور زدن تحریم‌های بین‌المللی علیه جمهوری اسلامی داشت. قاسمی که نامش با پرونده‌های زیادی از فساد در صنایع نفت و پتروشیمی گره خورده، همچنین تحت تحریم‌های اروپا و آمریکا قرار داشت.

۳. مناسبات بین‌المللی احتمال در تضاد با منافع ملی:

- مذاکره با شرکت‌های چینی برای پروژه‌های زیربنایی بزرگ مانند بزرگراه تهران- شمال و راه آهن شیراز- بوشهر که در مورد شفافیت و شرایط این معاملات سؤال‌های فراوانی مطرح شده است.

- مشارکت در پروژه راه‌آهن زاهدان - چابهار با هند که با تاخیر و در نهایت عقب‌نشینی هند روبه‌رو شد و به گمانه‌زنی‌هایی درباره سوءمدیریت یا فساد احتمالی انجامید.

- اقدام‌ها در جهت افزایش همکاری‌ها با روسیه در ساخت راه‌آهن، در حالی که جزئیات این مذاکرات محرمانه باقی مانده‌اند.

خیرالله خادمی از جمله مسئولان جمهوری اسلامی است که بارها از توسعه همکاری‌ها میان ایران و روسیه به طور مشخص در زمینه حمل و نقل و راه‌آهن خبر داده است.

او از جمله در فوریه سال ۲۰۱۸ اعلام کرد تکمیل آزادراه تهران-شمال در انتظار تفاهم و همکاری میان بنیاد مستضعفان با شرکت‌های چینی است. آپریل سال ۲۰۲۱ نیز خادمی از مذاکرات فشرده با چینی برای تکمیل این آزادراه خبر داد و گفت که ایران با پنج شرکت چینی مذاکره می‌کند و مذاکرات با یکی از این شرکت‌ها بسیار جدی است. این مذاکرات سرانجام به نتیجه رسید به طوری که جولای ۲۰۲۳ ایران رسماً اعلام کرد که منطقه سوم از آزادراه تهران-شمال با مشارکت چینی‌ها احداث خواهد شد.

در ماه مارس سال ۲۰۱۸ میلادی با حضور خیرالله خادمی، وزیر راه و شهرسازی ایران و همچنین نماینده یک شرکت چینی، قرارداد مشارکت و سرمایه‌گذاری شرکت چینی سین‌کونست (Sinconst) در ساخت راه‌آهن شیراز به بوشهر به طول ۴۵۰ کیلومتر با رقم ۷۰۰ میلیون دلار به امضاء رسید. خادمی در مراسم امضای این قرارداد رسماً اعلام کرد که از چند ماه قبل مشغول مذاکره با طرف‌های چینی بوده است.

به طوری کلی، خادمی و مجموعه مسئولان جمهوری اسلامی امیدوار بودند که پس از توافق هسته‌ای سال ۲۰۱۵ میان ایران و قدرت‌های غربی، میزان همکاری‌ها میان تهران و پکن در زمینه‌های مختلف به شدت گسترش یابد. مقام‌های چینی هم از این همکاری و توسعه روابط دوجانبه استقبال می‌کردند. از جمله این اظهارنظرها، نماینده شرکت چینی در آگوست سال ۲۰۱۷ در دیدار با خادمی گفت که چین پس از رفع تحریم‌ها علیه ایران، تمایل بیشتری برای همکاری با جمهوری اسلامی دارد. نماینده شرکت چینی تأکید کرده بود که این کشور بویژه مایل است در احداث زیربنای حمل و نقل ایران فعالیت و سرمایه‌گذاری کند.

سند همکاری ۲۵ ساله ایران و چین در ماه مارس سال ۲۰۲۱ میان دو کشور به امضا رسید. مقام‌های جمهوری اسلامی درباره اهمیت این همکاری می‌گفتند که چین تا ۴۰۰ میلیارد دلار در ایران سرمایه‌گذاری خواهد کرد یعنی بطور متوسط سالانه حدود ۱۶ میلیارد دلار. گزارش‌هایی که در آن زمان منتشر شد حاکی از آن بود که از این مبلغ ۲۸۰ میلیارد دلار در صنعت نفت و گاز و ۱۲۰ میلیارد دلار نیز در صنعت حمل و نقل سرمایه‌گذاری خواهد شد. آمارها اما نشان می‌دهند که میزان سرمایه‌گذاری چین در ایران بسیار کمتر از این ارقام است. به ویژه به دلیل ادامه تحریم‌ها علیه جمهوری اسلامی و همچنین به نتیجه نرسیدن توافق هسته‌ای میان تهران و قدرت‌های غربی، بسیار بعید به نظر می‌رسد که چین بتواند سالانه ۴۰۰ میلیارد دلار در ایران سرمایه‌گذاری کند. این همه در حالی است که تا کنون جزئیات دقیقی از توافق ۲۵ ساله میان ایران و چین منتشر نشده است و بسیاری از فعالان مدنی و افکار عمومی به طور صریح نسبت به این سند همکاری و همچنین نادیده‌گرفته‌شدن منافع ملی ایران ابراز نگرانی کرده‌اند.

بر اساس نتایج یک تحقیق مربوط به دسامبر سال ۲۰۲۲، تجارت چین با آمریکا و اتحادیه اروپا طی ۱۰ ماه ابتدایی سال ۲۰۲۲ به ترتیب به ۶۴۰ میلیارد دلار و بیش از ۸۰۰ میلیارد دلار رسیده بود که معادل یک چهارم کل تجارت چین با جهان است؛ این رقم درباره ایران تنها کمی بیش از ۱۳ میلیارد دلار است که تقریباً دو دهم درصد از تجارت خارجی چین را شامل می‌شود.

ایران تلاش می‌کند تا زیرساخت‌های مربوط به راه‌آهن محور شمال-جنوب را توسعه دهد تا از این طریق مسیر حمل و نقل کالا میان آسیای میانه و روسیه با حوزه خلیج فارس را هموار سازد.

خادمی در تمام این سال‌ها با شرکت‌های چینی همکاری و ارتباط نزدیکی داشته است. او در اواخر آگوست سال ۲۰۲۳ اعلام کرد که چینی‌ها آماده ادامه فاینانس پروژه قطار پرسرعت تهران-قم-اصفهان هستند. خادمی گفت که رقم این فاینانس، بسیار بزرگ است اما چین مشکلی برای قبول مسئولیت در این زمینه ندارد. او با دفاع از همکاری با چین در این پروژه گفت که قطار پرسرعت در چین از هر کشور دیگری پیشرفته‌تر است و بیشترین طول قطار پرسرعت در چین است.

خیرالله خادمی البته با مقام‌های مسئول سایر کشورهایی که با ایران، همکاری می‌کنند نیز ارتباط‌های گسترده‌ای دارد. از جمله آنها کشور هند است. نوامبر سال ۲۰۱۷ رسانه‌ها در ایران از دیدار خادمی با سفیر هند در ایران خبر دادند و نوشتند که سوراب کومار سفیر هند در ایران با حضور در شرکت «ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل»، با خیرالله خادمی مدیرعامل این شرکت دیدار کرد و در این دیدار زمینه‌های همکاری هند با این شرکت مورد بررسی قرار گرفت.

خادمی در این دیدار با اشاره به سفرش به هند و همچنین به روسیه گفت که در جریان سفرش به روسیه «بر ترانزیت کالا از هند به روسیه از طریق کریدور شمال-جنوب تأکید شد.» این کریدور در حال حاضر از شهرهای بندرعباس تا قزوین در ایران فعال است و مقام‌های جمهوری اسلامی می‌گویند که مسیرهای دیگری از این کریدور در داخل ایران را به زودی فعال خواهند کرد.

با این حال، روابط اقتصادی و مناسبات سیاسی میان جمهوری اسلامی و هند، فراز و فرودهای بسیاری دارد. به طوری که خیرالله خادمی در جولای سال ۲۰۲۰ رسماً اعلام کرد که هند از پروژه راه‌آهن میان زاهدان و چابهار در ایران، کنار گذاشته شده است و دلیل آن را سه سال تأخیر هندی‌ها اعلام کرد. قرارداد احداث این خط‌آهن در جریان سفر ماه مه سال ۲۰۱۶ نارندرا مودی، نخست‌وزیر هند، به تهران امضاء شد و ارزش آن بالغ بر ۱.۶ میلیارد دلار برآورد می‌شود. این خط‌آهن البته بی‌ربط به روسیه نیست چراکه هدف از اجرای این مسیر ریلی، اتصال چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران به مرزهای افغانستان و شبکه ریلی شمال شرق کشور برای اتصال به روسیه و کشورهای آسیای میانه است.

در این پروژه هم رد پای سپاه پاسداران دیده می‌شود به طوری که قرارگاه خاتم‌الانبیاء متعلق به سپاه پاسداران از سال ۲۰۱۳ در بخشی از این پروژه مشارکت دارد. بخش مربوط به قرارگاه خاتم‌الانبیاء با ۷۳۰ کیلومتر طول در حفاصل شهرهای چابهار تا ایرانشهر قرار دارد.

این پروژه با مشارکت پررنگ سپاه پاسداران البته مورد حمایت شخص علی خامنه‌ای، رهبر جمهوری اسلامی قرار دارد به طوری که سپتامبر سال ۲۰۱۹ با موافقت علی خامنه‌ای، مبلغ ۳۰۰ میلیون یورو از محل صندوق توسعه ملی به این پروژه اختصاص داده شد تا قرارگاه خاتم‌الانبیاء بتواند فعالیت‌های خود را در این پروژه شروع کند.

نگاهی بر مصاحبه‌ها و سخنان خیرالله خادمی نشان می‌دهد که او از جمله مهمترین مسئولان جمهوری اسلامی در زمینه توسعه روابط میان تهران و مسکو است؛ به‌طوری که او اغلب مطالب در زمینه توسعه همکاری‌ها میان ایران و روسیه در زمینه حمل و نقل را خیرالله خادمی به صورت رسمی اعلام کرده است.

خادمی همچنین در این راستا به روسیه سفر کرده و در ایران نیز میزبان هیات‌های روسی بوده است. خادمی در ژانویه سال ۲۰۲۳ هم با اشاره به سفر دستیار ویژه رئیس‌جمهور روسیه به ایران، از علاقه روسیه برای همکاری در ساخت راه‌آهن رشت - آستارا به طول ۱۶۲ کیلومتر خبر داده و گفته بود که مسکو در این زمینه، یک برنامه کلان ترانزیتی به ایران ارائه کرده است. او افزود که درباره این همکاری، مذاکرات گسترده‌ای در سطوح بالای مدیریتی میان تهران و مسکو انجام شده است. خادمی در سپتامبر سال ۲۰۲۳ از امضای قرارداد میان ایران و روسیه برای احداث این راه‌آهن خبر داد و تاکید کرد که ایران در مذاکره با روسیه، با هیچ مشکلی مواجه نشد.

خادمی در اکتبر سال ۲۰۲۳ در ایران میزبان یوری کوزمین، مدیرعامل شرکت کاسپین سرویسز و هیات همراه او از روسیه شد تا نقشه‌های اجرایی راه‌آهن رشت-آستارا به امضای ایران و روسیه برسد.

به گفته مقام‌های جمهوری اسلامی، راه‌آهن رشت-آستارا موجب اتصال ریلی ایران به کشورهای جمهوری قفقاز، روسیه و شمال اروپا می‌شود و همچنین مبادلات میان بندر هلسینکی فنلاند، هامبورگ آلمان، باتومی گرجستان با بنادر جنوبی کشورمان، دهلی هند، کراچی پاکستان و بانکوک تایلند را تسهیل می‌کند.

خیرالله خادمی در آگوست سال ۲۰۲۳ با اشاره به اینکه هم اکنون ۱۴ هزار کیلومتر راه آهن کشور سالانه ۵۰ میلیون تن کالا جا به جا می‌کنند، گفت: با ورود کالاهای روسیه، حجم صادرات ریلی ایران به ۱۵۰ میلیون تن خواهد رسید؛ به این ترتیب، صادرات ریلی ایران، در همکاری با روسیه، سه برابر افزایش می‌یابد.

با این حال، تمام مذاکران و مناسبات میان خیرالله خادمی با طرف‌های روسی منتشر نمی‌شود؛ آنچنانکه خادمی در ژانویه سال ۲۰۲۳ رسماً گفت که جزئیات مذاکره با روس‌ها برای مشارکت در خطوط راه‌آهن در ایران، «محرمانه» است.

• مدیریت یکی از مهمترین شرکت‌های حمل و نقل ایران

خیرالله خادمی به شماره شناسنامه ۴۰۷۱۳۶۶۸۰۱ نخستین بار در دولت محمود احمدی‌نژاد از مسئولیت‌های استانی در خوزستان به مسئولیت‌های کشوری رسید و روز ۱۳ دسامبر ۲۰۱۶ با حکمی از سوی وزیر وقت راه و شهرسازی، به سمت مدیرعامل «شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل» منصوب شد و روانه تهران شد. این شرکت با تجمیع سه معاونت وزارتی شامل معاونت ساخت و توسعه راه‌ها، معاونت ساخت و توسعه راه‌آهن، معاونت ساخت و توسعه بنادر و فرودگاه‌ها و همچنین اداره کل ساختمان آزادراه‌ها و شرکت تأمین ماشین‌آلات شکل گرفت و اواخر خردادماه سال ۱۳۸۳ با شماره ۷۵۹۹۱ به ثبت رسید.

این شرکت، از جمله مهمترین شرکت‌های دولتی در زمینه حمل و نقل در ایران به شمار می‌رود به‌طوری که تغییرات مدیریتی در آن همواره به تایید رییس جمهور می‌رسد. با این حال، گزارش‌ها از شرایط اقتصادی نامطلوب این شرکت خبر می‌دهند. از جمله آنها، خیرالله خادمی روز ۱۹ دسامبر سال ۲۰۱۹ اعلام کرد که این شرکت نزدیک به ۲۵۰۰ میلیارد تومان بدهی دارد.

خیرالله خادمی تا کنون حدود ۷ سال است که مدیرعاملی این شرکت را برعهده دارد و همزمان معاون وزرای راه و شهرسازی نیز بوده است.

موقعیت خادمی در ساختار جمهوری اسلامی

رسانه‌های دولتی و سایت های دولتی جمهوری اسلامی به طور مرتب گزارش‌های متعددی درباره سفرهای خیرالله خادمی منتشر می‌کنند. در سال های اخیر و در جریان معرفی اعضای کابینه به مجلس شورای اسلامی، در گزارش‌های پرشماری از خادمی به عنوان گزینه احتمالی وزارت راه و شهرسازی نام برده شده است؛ موضوعی که البته تا کنون به واقعیت تبدیل نشده است.

خادمی به عنوان معاون وزیر راه و شهرسازی روابط بسیار نزدیکی با نمایندگان مجلس شورای اسلامی دارد. بسیاری از اعضای این مجلس با وعده ساخت و تعمیر راه‌های شهری و روستایی در نقاط مختلف ایران روی کار آمدند و از این رو، اساس نیازمند ارتباط نزدیک با مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل ایران (CDTIC) بوده‌اند.

خادمی همچنان به عنوان «نماینده تام‌الاختیار وزیر راه و شهرسازی» در بسیاری از سفرهای استانی تصمیم‌گیری و سخنرانی می‌کند. این نشان می‌دهد که خادمی عملاً به عنوان وزیر سایه راه و شهرسازی جمهوری اسلامی عمل می‌کند و جابه‌جایی قدرت بین جناح‌های موسوم به اصلاح‌طلب و اصولگرا در جریان تغییرات دولت در نظام ولایت فقیه، عملاً تغییر قابل‌توجهی در جایگاه او ایجاد نمی‌کند. موضوعی که عمدتاً به ارتباط نزدیک او با سپاه پاسداران و منصوبین علی‌خامنه‌ای در نهادهای مختلف مربوط می‌شود.

اقدام‌هایی در راستای فساد سیستماتیک:

- در ایران، اقداماتی که شامل سوءاستفاده از مناصب دولتی برای منافع شخصی، دستکاری منابع دولتی، یا تبانی با نهادهای خصوصی برای منافع غیرقانونی باشد، معمولاً اقدام‌هایی فاسد تلقی می‌شوند.

- تخلفات قانونی شامل مجموعه اقدام‌هایی همچون جعل، اختلاس از وجوه عمومی و سوءاستفاده از قدرت است. به عنوان مثال، بر اساس پیشنهاد شماره ۱۶/۸۸/ک مورخ ۱۳۸۲/۵/۶، نهاد ریاست جمهوری به استناد اصل ۱۳۸ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران اجرای برنامه مبارزه با فساد را با هدف «بهبود نظام اداری و اداری» تصویب کرد.

- از نظر فرهنگی، چنین رفتاری انحراف قابل توجهی از انتظارات صداقت و شفافیت معمول از مقامات دولتی دارد، به ویژه در مورد کسانی مانند خیرالله خادمی که در مناصب و موقعیت‌های تأثیرگذاری حضور دارند.

فعالیت‌های خادمی گمانه‌زنی‌هایی را در مورد الگوهای فساد ایجاد می‌کند و نشان می‌دهد که منافع حاصل از اقدام‌های او به سایر چهره‌های سیاسی و نظامی در ساختار جمهوری اسلامی نیز می‌رسد. روابط نزدیک با سپاه پاسداران انقلاب اسلامی و شخصیت‌های سیاسی بانفوذ حاکی از استفاده از ارتباطات برای منافع بالقوه به صورت غیرقانونی است. فقدان شفافیت و پاسخگویی در معاملات او،

به ویژه در پروژه‌های کلان، حتی با موازین قانونی در ساختار جمهوری اسلامی و هنجارهای فرهنگی برای حکمرانی، ناسازگار است. بررسی فعالیت‌های خیرالله خادمی در بردارنده موارد پرشماری از اعمال و اقدام‌های مرتبط با فساد احتمالی است.

۴. اهمیت خیرالله خادمی

شهرت عمومی خیرالله خادمی بر اساس اطلاعات ارائه‌شده به شرح زیر است:

الف) شهرت خادمی

- خادمی در ایران به ویژه در حوزه حمل و نقل و شهرسازی چهره‌ای شناخته شده است. سابقه طولانی‌مدت وی در سمت مدیرعاملی شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل ایران (CDTIC) و معاونت وزیر راه و شهرسازی، نامی پررنگ در این بخش‌ها از وی ساخته است.

- نام خادمی اغلب با پروژه‌های زیرساختی بزرگ همراه است و نقش کلیدی در مذاکرات و همکاری با شرکای بزرگ بین‌المللی مانند چین و روسیه داشته است.

ب) ارتباط با افراد رده‌بالای سیاسی و نظامی:

- خادمی به دلیل روابط نزدیکش با شخصیت‌های سیاسی و نظامی بانفوذ، به ویژه در سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، به طور گسترده شناخته شده است. روابط او با فرماندهان ارشد سپاه و تاییدش از طرف شخصیت‌های قدرتمندی مانند منصوبان علی خامنه‌ای، یکی از جنبه‌های قابل توجه شخصیت عمومی خادمی به شمار می‌رود.

- ستایش علنی او از قاسم سلیمانی، فرمانده پیشین نیروی قدس سپاه پاسداران و مشارکت او در پروژه‌های مرتبط با سپاه به تصویرسازی از او به عنوان فردی که عمیقاً در تشکیلات سیاسی و نظامی ایران نقش مهمی ایفا می‌کند، کمک کرده است.

ج) جدید بودن یافته‌های تحقیق:

- یافته‌های مربوط به فعالیت‌های خیرالله خادمی در ارتباط با فساد به‌ویژه در توزیع قیر، ممکن است بُعد جدیدی به چهره عمومی او ببخشد.

- جزئیات مذاکرات بین‌المللی و تضاد منافع احتمالی آن با منافع ملی ایران، به ویژه در ارتباط با شرکت‌های چینی و روسی، ممکن است اطلاعات نسبتاً جدیدی باشد که می‌تواند بر افکار عمومی تأثیر بگذارد.

د) انطباق یا عدم انطباق با انتظارات عمومی:

- ادعای مشارکت در فساد و روابط نزدیک خادمی با سپاه پاسداران انقلاب اسلامی ممکن است با انتظارات عمومی یا کلیشه‌های معمول در مورد مقامات در سمت‌های مختلف حکومتی در نظام جمهوری اسلامی مطابقت داشته باشد؛ در اینگونه موارد، موارد پرشماری از فساد سیستماتیک و سوءاستفاده از موقعیت و شغل در جهت استفاده از رانت‌های احتمالی دیده شده و به ثبت رسیده است.

- با این حال، اگر این یافته‌ها به ایجاد تغییراتی درباره تصور عمومی کنونی از خادمی به عنوان یک کارمند دولتی شایسته و متعهد بینجامد، می‌تواند شهرت و چهره عمومی در نزد افکار عمومی را به میزان قابل توجهی دستخوش تغییر قرار دهد.

به طور خلاصه، خیرالله خادمی یک چهره شناخته‌شده در بخش حمل و نقل و توسعه شهری ایران است که به دلیل نقش طولانی‌مدتش و همچنین ارتباط با افراد رده‌بالای سیاسی و نظامی شناخته شده است. یافته‌های مربوط به فعالیت‌های احتمالی او مرتبط با فساد و معاملات بین‌المللی‌اش می‌تواند دانش و برداشت عمومی درباره او را مورد تغییر قرار دهد یا دست‌کم لایه‌های جدیدی را به تصویر عمومی او اضافه کند، بسته به میزانی که این جنبه‌ها پیشتر شناخته شده باشند یا در گفت‌وگوهای عمومی و شبکه‌های اجتماعی مورد بحث قرار گرفته باشند.