



أخبار قصيرة

إيران تضح مستوى قياسياً من الغاز بالشبكة العامة

أعلن وزير النفط ضخ ٨٥١ مليون مترمكعب من الغاز الطبيعي يوم السبت بشبكة الغاز العامة للبلاد، وهو مستوى قياسي غير مسبق. وأضاف جواد أوجي، على هامش تفقده لمركز تحكم الشركة الوطنية للغاز، أن التقارير تشير إلى أنه في بعض المحافظات بلغ مستوى هطول الثلوج ١/٥ إلى ٢ متر، ومع ذلك فإن أوضاع الشبكة الغاز العامة مستقرة ولا انقطاع بأية نقطة. وأشاد أوجي بمراعاة المشتركين الاستهلاك في أيام ذروة الشتاء، مبيناً أن استهلاك الغاز انخفض نحو ١١٪؛ إضافة إلى ذلك، فإن على مدى الشهر العشرة الماضية بلغ معدل الاستهلاك نحو ١٥ مليون مترمكعب يومياً. وأوضح أن في هذه السنة تم اتخاذ تدابير فيما يخص إنتاج الغاز حيث تم رفع طاقة الإنتاج في المراحل التطويرية لحقل بارس الجنوبي والحقول الغازية المستقلة والمشغلة من قبل شركة نفط مناطق الوسط، وذلك عبر استخلاص الغازات المصاحبة، بمعدل ٣٠ مليون مترمكعب يومياً.



إيران الأولى عالمياً في تصدير الفستق

قال رئيس مركز تطوير المكننة التابع لوزارة الجهاد الزراعي: بحسب الإحصائيات، يتم إنتاج ما بين ٣٠٠ ألف إلى ٤٠٠ ألف طن من الفستق في البلاد سنوياً. وأضاف كريم ذوالفقاري: إن إيران تحتل المرتبة الأولى في العالم لتصدير الفستق عالي الجودة، ومن أجل الحفاظ على هذه المرتبة يجب علينا رفع مستوى الصحة والجودة بالتعاون مع المؤسسات ذات الصلة مثل منظمة وقاية النباتات ومنظمة الغذاء والدواء والمنظمة الوطنية للمعايير في إيران. وأعلن ذوالفقاري أن عدد وحدات ومحطات جمع الفستق الآلية وشبه الآلية إلى نحو ١٠٠ محطة. وأضاف: من بين هذا العدد قدامى ٧٦ محطة ذات معايير ومقاييس عالية إلى منظمة الغذاء والدواء لتنفيذ الضوابط الصحية اللازمة.



إيران تنتج ١٦ مليون بطارية سيارات سنوياً

أعلن مساعد رئيس منظمة تطوير موارد الطاقة بوزارة الدفاع أن طاقة إنتاج الشركات المحلية من البطاريات يبلغ ١٦ مليون وحدة سنوياً. وأوضح رضا شجاعي، الأحد، أن صناعة البطاريات في إيران تعود لنحو ٧٠ سنة، وثمة ٢٠ شركة محلية بطاقة إنتاج ١٦ مليون وحدة تنشط في البلاد. واستدرك: إن الاحتياجات الداخلية لأنواع بطاريات السيارات تبلغ ١٢ مليوناً، وثمة إمكانية تصدير ٤ ملايين وحدة سنوياً. وبيّن أن هناك فائضاً بنسبة ٣٠٪ في إنتاج البطاريات، حيث يتم تصدير نحو ٢ مليون وحدة سنوياً، وأن التقنيّة المستخدمة في البطاريات الإيرانية تماثل الأجنبية وخطوط إنتاج الشركات المحلية مزودة بأحدث المعدات المتوافقة مع التقنيات الحديثة العالمية.

تنفيذ برنامج زيادة القدرة التجارية للميناء من ٥ إلى ١١ طناً إطلاق خطوط تجارية بحرية منتظمة من تشابهار إلى الهند والصين وجبل علي

الوقائع- يعتبر ميناء تشابهار نقطة اتصال عالمية في أقصى الجنوب في الممر الشرقي - الغربي، وكذلك تصل تشابهار الهند بأوروبا عبر مسير يختصر ثمانية آلاف كيلومتر، ونظراً لهذه الميزة فإن تشابهار على قائمة برنامج التطوير الاقتصادي البحري. من أصل ٥٨٠٠ كيلومتر من الشريط الساحلي (٢٥٪ من مساحة البلاد) في ٧ محافظات إيرانية، هناك ١٠٠٠ كيلومتر في مكران و ٥٤١ كيلومتراً من سواحل مكران في سيستان وبلوشستان. من ناحية أخرى، فإن ٩٠٪ من وسائل النقل والتجارة في إيران تتم عن طريق البحر، لذلك فإن زيادة قدرات تشابهار على صعيد التجارة والتراخيص والنقل من خلال خطة تطوير هذا الميناء المكونة من خمس مراحل مدرجة على قائمة الأعمال.

ثلاثة خطوط تجارية بحرية منتظمة

وفي تشابهار، كان يتم تفريغ وتحميل البضائع بشكل شحنات غير معبأة حتى العام الماضي؛ لكن في العام الماضي، تمت إضافة نقل الحاويات إلى قدرات هذا الميناء. وبإضافة هذه الميزة لميناء تشابهار، تم إطلاق ثلاثة خطوط بحرية منه إلى الصين والهند وميناء جبل علي في الإمارات. وتمت عمليات تحميل ٤٤ ألف حاوية مكافئة بطول ٢٠ قدماً في ميناء تشابهار. ومن ميزات ميناء تشابهار تقليص وقت وتكلفة نقل البضائع من الهند والصين إلى ميناء جبل علي في الإمارات. وقد صرح أحد مسؤولي الخطوط البحرية في ميناء تشابهار: يستغرق نقل البضائع من الهند والصين إلى تشابهار ١٢ و ٢ يوماً على ترتيب، ويستغرق نقل البضائع عن طريق التراخيص الهندي من تشابهار إلى أفغانستان نصف يوماً وهو أقل مدة للتراخيص في المنطقة بأكملها. وبحسب هذا المسؤول، فإن نقل البضائع من الصين إلى تشابهار يستغرق ١٢ يوم حيث يتم تفريغ الحمولة هناك ونقلها إلى ميناء بندرعباس ومن ثم إلى ميناء جبل علي، وتستغرق هذه العملية حوالي

١٢ إلى ١٧ يوماً. معلماً أنه إذا أردنا نقل هذه البضائع مباشرة من الصين إلى بندرعباس، سوف تحتاج للانتظار الاستقبال والتفريغ. لذلك، فإن نقل هذه البضائع من الصين والهند إلى تشابهار ومن ثم إلى بندرعباس وبعدها إلى جبل علي يقلص الوقت والتكلفة بشكل ملحوظ، وكذلك فإن نقل البضائع من الصين والهند إلى جبل علي يستغرق ٤٥ يوماً. وكما ذكر هذا المسؤول في خطوط النقل التجارية البحرية في تشابهار، فإن الصادرات الإيرانية تعتمد بشكل أساسي على الفواكه والتمر والملح، كما تم دراسة إدخال الحديد الخام في برنامج الصادرات إلى الصين.

ومع زيادة التراخيص وتفريغ البضائع في تشابهار، تقوم ٢٠٠ شاحنة يومياً بنقل البضائع من تشابهار إلى داخل البلاد أو أفغانستان وأوزبكستان. ووفقاً لمسؤولي التجارة البحرية في تشابهار، فإنه بوجود شبكة سكك الحديد في تشابهار، ستخفف تكلفة النقل بشكل كبير مقارنة بالنقل البري.

تحويل ميناء تشابهار إلى ميناء للتراخيص

بعد نقل البضائع من الهند والصين، أصبح ميناء الشهيد بهشتي في تشابهار مركزاً لنقل البضائع بالتراخيص إلى ثلاثة موانئ: ميناء الإمام الخميني وميناء عسلوية وميناء بوشهر. وبحسب مسؤولي النقل البحري في الجمهورية الإسلامية الإيرانية، فقد تم إطلاق مجمع لوجستي في تشابهار يقوم بجميع أنشطة المحطة من تفريغ وتحميل الحاويات، ولهذا تم إطلاق محطة لوجستية تبلغ مساحتها حوالي ٥ ونصف هكتار بمجاورة الرصيف رقم ١ و ٢ في ميناء الشهيد بهشتي للاستفادة منها لهذا الغرض. وفي الوقت الحالي، يتم نقل البضائع بواسطة السفن من الموانئ الصينية وتفريغها في تشابهار وإعادة شحنها إلى موانئ بوشهر وعسلوية وخرمشهر في أقل من ٢٠ يوماً، مما

يرضي أصحاب البضائع، بحيث أنه خلال الأشهر العشرة من العام الحالي، تم تفريغ وتحميل ٤٤ ألف حاوية مكافئة في هذا الميناء، وهو أمر غير مسبوق في تاريخ ميناء تشابهار. ووفقاً لمسؤولي النقل البحري، فقد تم شراء ١٥٠ شاحنة من قبل شركة النقل البحري التابعة للجمهورية الإسلامية الإيرانية لتطوير النقل في تشابهار. ونظراً لاستحالة الاستفادة من النقل عبر سكك الحديد في ميناء تشابهار، فقد تم بنفس الوقت شراء الشاحنات المذكورة التعاقد مع عدة شركات كبيرة في مجال النقل البري لنقل البضائع ليتم نقل البضائع من المنشأ أو إلى الوجهة في ميناء تشابهار.

تفعيل الشاحنات أمر مهم للغاية

وفي منطقة سيستان وبلوشستان لا يوجد ما يكفي من الشاحنات المناسبة، لذا فإن تفعيل عشرات الشاحنات على هذا الطريق يعد أمراً مهماً للغاية من أجل كسب ثقة أصحاب البضائع وتفعيل الاستثمار الكبير في ميناء تشابهار، فضلاً عن ازدهار ممر الشمال - الجنوب من طريق تشابهار. ومن خلال تنفيذ مثل هذه البرامج، أدى النقل البحري إلى تقليص تكلفة ووقت الشحن قدر الإمكان بالنسبة لأصحاب البضائع، بما في ذلك بضائع التراخيص في ميناء تشابهار. ومن المهم جداً تفعيل النقل البري من وإلى ميناء تشابهار عن طريق التراخيص إلى بلدان رابطة الدول المستقلة. وبهذه الإجراءات، أصبح ميناء تشابهار أحد مراكز التراخيص في البلاد وسيعمل كمكمل لميناء الشهيد رجائي، ومن خلال حل بعض المشاكل، لن يصبح ميناء تشابهار ميناء ترانزيت داخلي خلال فترة وجيزة فحسب، بل أيضاً سيكون ميناء ترانزيت إلى الموانئ الأخرى في الخليج الفارسي.

إستثمارات صينية لتطوير ميناء تشابهار

وفي إشارة إلى خطط تنمية تشابهار

والإعلان عن سياسات التنمية البحرية، قال مدير عام موانئ سيستان وبلوشستان: يقع أحد أعرق الموانئ في إيران في تشابهار، واليوم ترسو السفن المحملة بـ ١٢ ألف طن من البضائع الأساسية في ميناء تشابهار. وأضاف قاسم عسكري نسب مستذكراً بداية المرحلة الأولى من تطوير ميناء الشهيد بهشتي في تشابهار برصيد قدره نحو مليار دولار: في أوائل السبعينيات، كان يبلغ عمق الغاطس في ميناء تشابهار ٧ أمتار كحد أقصى؛ لكن اليوم ارتفع هذا الغاطس إلى ١٦/٥ متر.

وأشار مدير عام موانئ سيستان وبلوشستان إلى الرصيف الذي يبلغ طوله ٢٠٠ متر وقدرته على استقبال ٦ سفن في آن واحد، وقال: بالتعاون مع شركة النقل البحري التابعة للجمهورية الإسلامية الإيرانية تم إنشاء خط ملاحى بحري منظم من ميناء تشابهار إلى موانئ الصين والإمارات والهند، ويعود النمو بنسبة ١٤٠٪ في تحميل وتفريغ الحاويات خلال الأشهر العشرة الماضية مقارنة بالفترة نفسها من العام الماضي إلى وجود النقل البحري في ميناء تشابهار.

كما أشار عسكري نسب إلى برنامج تطوير التراخيص من ميناء تشابهار إلى الموانئ الداخلية على الخليج الفارسي ومزايا توفير المال والوقت، وقال: ارتفعت حركة التراخيص من ميناء تشابهار بنسبة ٢٤٠٪ خلال ١٠ أشهر من هذا العام.

وحول توقيع العقد مع الهنود، أضاف عسكري نسب: العقود الدولية لها شروطها الخاصة، ويجري تنفيذ هذا العقد مع طهران، وتم عقد العديد من الجلسات المكثفة بشأن هذا العقد وخاصة بعد وصول السفير الهندي الجديد إلى إيران. وأعلن أن العقد مع الهنود وصل إلى المرحلة النهائية التي أعلن عنها وزير الطرق والتنمية الحضرية الأسبوع الماضي، وقال: دعت المؤسسة العامة للموانئ والملاحة البحرية وزير الشحن الهندي لتوقيع إتفاقية إستثمار في ميناء تشابهار، واقترحت المؤسسة العامة للموانئ والملاحة

مع زيادة التراخيص وتفريغ البضائع، تقوم ٢٠٠ شاحنة يومياً بنقل البضائع من تشابهار إلى داخل البلاد أو أفغانستان وأوزبكستان

البحرية توقيع هذا العقد في ٧ مارس، وهو اليوم الوطني لتشابهار. ووفقاً له، فإن عقد الاستثمار الهندي مدته ١٠ سنوات وهو على شكل BOT (نظام التشييد والتشغيل ونقل الملكية). وقد بلغت قيمة العقد المبدئي ٨٥ مليون دولار، وتم على أساسه شراء رافعات بنحو ٢٠ مليون دولار.

وفي إشارة إلى إرسال الحزمة الاستثمارية في المرحلة الثانية من تطوير ميناء تشابهار إلى وزارة الطرق والتنمية الحضرية، قال عسكري نسب: إن أحد أطراف مفاوضات الاستثمار هي الصين، والتي لم يردنا منها أية تعليقات حتى الآن.

زيادة طاقة ميناء الشهيد بهشتي من جانبه، قال نائب مدير منظمة الموانئ والملاحة البحرية في سيستان وبلوشستان: هدفاً هو زيادة فرصة التراخيص من باكستان أو إليها عبر ميناء تشابهار. وأضاف: كلما زاد عامل ارتباطنا بدول الجوار والشبكة الدولية للشحن، كلما انخفضت تكلفة نقل البضائع وعاد ذلك بالنفع على البلاد.

وبحسب حسين شهدادي، فمنذ عام ١٩٩٦ عندما بدأ العمل على خطة تطوير تشابهار، ارتفعت طاقة الميناء من مليون ونصف طن إلى ٥ ملايين طن وتبلغ طاقة المرحلة الأولى ٨ ملايين طن، وستصل إلى هذه القدرة تدريجياً، وقال: من خلال ربط تشابهار بسكك الحديد، ستمت إضافة ٣ ملايين طن إلى طاقة الميناء، وإذا تم إنشاء وحدات بتروكيماوية في تشابهار، فسيتم إضافة ٣ ملايين طن إلى حركة النقل في الميناء، وستصل القدرة الإجمالية في المرحلة الأولى لميناء الشهيد بهشتي إلى ١١ مليون طن.

وكما قال شهدادي، فإن روسيا تقدمت بطلب لنقل البضائع من تشابهار؛ لكن حالياً أكبر حركة ترانزيت للبضائع هي من تشابهار إلى أفغانستان، والتي ستصل إلى ٣٠ ألف طن بنهاية العام الحالي، كما أننا نقوم أيضاً بنقل البضائع عبر التراخيص إلى أوزبكستان.

في أوائل السبعينيات، كان يبلغ عمق الغاطس في ميناء تشابهار ٧ أمتار كحد أقصى؛ لكن اليوم ارتفع هذا الغاطس إلى ١٦/٥ متر

روسيا تقدمت بطلب لنقل البضائع من تشابهار؛ لكن حالياً أكبر حركة ترانزيت للبضائع هي من تشابهار إلى أفغانستان