

## وتقليل الإعتماد على البحارة الأجانب

## إبطال مفعول العقوبات البحرية الأمريكية ضد إيران



الشحن، وأضاف: لتطوير الأسطول البحري، تم طلب ١٠ سفن عائمة من شركات صناعة السفن المحلية. وذكر: إن نوعية ظروف العمل ليست مؤاتية باعتبارها أحد التحديات التي تواجه صناعة النقل البحري، وقال: الصيانة وتعويض الخدمات، وارتفاع متوسط أعمار البحارة، وارتفاع التكاليف والحاجة إلى تطوير مستوى التوظيف، والمنافسة الدولية لضمان جذب وترقية البحارة وظروف العمل الشاقة والابتعاد عن الأسرة، كلها تعتبر من التحديات الأخرى التي تواجه صناعة النقل البحري.

وقال بيات: نظراً لارتفاع عائدات صناعة النقل البحري، فمن الضروري الاستثمار في هذا القطاع، فمثلاً يجب استثمار حوالي ٢٠ مليار دولار في بارس الجنوبي.

**مسؤول:**  
**أسطول النقل**  
**البحري في**  
**إيران يضم ١٤٠**  
**سفينة عائمة،**  
**وفي أفق عام**  
**٢٠٢٨ فإننا نحتاج**  
**إلى تحديث**  
**٣٧ سفينة من**  
**الأسطول**

الإيرانية ١٤١ سفينة عائمة، وفي أفق عام ٢٠٢٨ فإننا نحتاج إلى تحديث ٣٧ سفينة من أسطول النقل البحري. وأشار أمير بيات إلى أن طاقة النقل البحري تبلغ ١٦٠ ألف حاوية TEU، وأضاف: تبلغ القدرة الاستيعابية لأسطول الشحن ٤ ملايين و ٩٢٠ ألف طن DWT. وتابع: تعاملنا العام الماضي مع نحو ٢٩ مليون طن من البضائع، وبلغنا المركز السابع عشر عالمياً في مجال النقل البحري.

وأشار بيات إلى أن لدينا ٧ مكاتب إقليمية في العالم، وقال: من خلال تخطي العقوبات يمكننا تأمين احتياجات البلاد. وذكر: إن قطاع النقل البحري يتعرض إلى حوالي ٢٠٠ هجمة إلكترونية يومياً. كما أشار بيات إلى تقليل الاعتماد على البحارة الأجانب في أسطول

للاقتصاد البحري، وقال: نحاول منظمة الموانئ، باعتبارها السلطة الإدارية البحرية في البلاد، تحسين المستوى العلمي والمعرفي للبحارة وقد وضعت تدريب البحارة ذوي الخبرة على جدول أعمالها. وأشار مرزبان إلى منح ترخيص نشاط ألف طن DWT. وتابع: تعاملنا العام الماضي مع نحو ٢٩ مليون طن من البضائع، وبلغنا المركز السابع عشر عالمياً في مجال النقل البحري.

**تأمين احتياجات البلاد**  
من جانبه، قال معاون رئيس مجموعة النقل البحري، يضم أسطول النقل البحري في الجمهورية الإسلامية

فصاعداً، سيصبح تحسين مستوى المعرفة لدى البحارة تحت إشراف المنظمات الدولية.

وقال مرزبان: صناعة النقل البحري والملاحة تتطور جنباً إلى جنب مع الصناعات الأخرى وقد تم إدخال تقنيات جديدة في هذا القطاع. وأضاف: تعد إيران من أكثر الدول نفوذاً في المنطقة بسواحلها الطويلة وأساطيلها البحرية الكبيرة؛ وعلى الرغم من أن العقوبات الأمريكية أحادية الجانب أثرت على الصناعة البحرية في البلاد في السنوات الأخيرة، إلا أن المجتمع البحري قام بتحديد هذه العقوبات وإبطالها.

وأشار رئيس الشؤون البحرية في منظمة الموانئ إلى أنه تم فتح فصل جديد من الصناعة البحرية في البلاد مع إعلان السياسات العامة

## الوفاق

أشار مسؤول في منظمة الموانئ والملاحة البحرية الإيرانية إلى إبطال مفعول العقوبات البحرية الأمريكية ضد إيران، وقال: في السنوات الأخيرة تمت متابعة ١٠٠٠ شكوى من البحارة الإيرانيين والأجانب.

وقال علي أكبر مرزبان، رئيس الشؤون البحرية في منظمة الموانئ والملاحة البحرية: إن البحارة يقودون الدورة الاقتصادية للنقل البحري، كما أن صناعة النقل البحري لها الدور الأكبر في الاقتصاد العالمي. وأضاف: أنه تماشياً مع التنمية المستدامة، وفقاً لتقارير المنظمة البحرية الدولية، فإن أكثر من ٨٠٪ من الحوادث البحرية تتبع لعوامل بشرية. وتابع: من اليوم

## أخبار قصيرة

## نمو مؤشر البورصة وانخفاض سعر الدولار في البلاد

عقب الإعلان عن فوز مسعود بزشكيان في الانتخابات الرئاسية الإيرانية، ارتفع إجمالي مؤشر البورصة في البلاد بمقدار ٦٠ ألف وحدة وتحسن سعر صرف الريال مقابل الدولار.

وارتفع إجمالي مؤشر بورصة طهران، السبت، إلى مليونين و ١٦١ ألف وحدة، ما يدل على نمو بنسبة ٢/٩٪. وأنهت سوق الأموال السوق بمؤشر يبلغ مليونين و ١٠٠ ألف وحدة. كما تجاوز مؤشر الوزن المتساوي الإجمالي ٦٩٠ ألف وحدة بنمو قدره ١٦ ألف وحدة. وفي هذه الأثناء، تم تداول كل دولار بسعر ٥٨/٧٠٠ تومان في السوق الإيرانية الحرة، وهو أقل بمقدار ٦٥٠ تومان عن اليوم السابق.

وأجريت الجولة الرابعة عشرة من الانتخابات الرئاسية في إيران بعد استشهاد آية الله سيد إبراهيم رئيسي في حادث تحطم طائرة هليكوبتر شمال غرب البلاد.



## توفير المصادر المالية لمشروعين سكيين كبيرين

أعلن وزير الطرق والتنمية الحضرية عن الموافقة على توفير الموارد المالية لمشروعين كبيرين ومهمين لسكك الحديد في البلاد. وأعلن مهرداد بذرياش عن الموافقة في اجتماع الحكومة يوم الأربعاء الماضي على مشروعين مهمين لسكك الحديد في البلاد كمشروعين مشمولين بموافقة قائد الثورة. وأضاف: في ظل المتابعة المستمرة من وزارة الطرق والتنمية الحضرية لعدة أشهر، تمت إضافة مشروعين مهمين لسكك الحديد للبلاد إلى المشاريع المشمولة بموافقة قائد الثورة الإسلامية (للسحب من صندوق التنمية الوطنية)، وستكون نقلة كبيرة في عملية تنفيذها.

وأوضح بذرياش: أحد هذه المشاريع هو مشروع سكك الحديد الاستراتيجي كرامانشاه-خسروي، الذي يربط شبكة سكك الحديد الإيرانية بالعراق، ويكمل طريق الترانزيت في البلاد على شكل حزام الطرق الإيراني.

ومشروع سكك الحديد هذا، الذي يبلغ طوله ٢٦٣ كيلومتراً، أنجز منه حوالي ٤٠٪ لغاية الآن، وسيتم إكماله وتشغيله خلال فترة ٣ أعوام مع ضخ ٣٠ تريبليون تومان من الموارد التي بحاجة إلى موافقة قائد الثورة. وتابع: هناك مشروع مهم آخر وهو خط سكك الحديد من اصفهان (مباركة) إلى شهرکرد، والذي بلغت نسبة إنجاز العمل فيه ٧٠٪. وسيتم الانتهاء منه وتشغيله خلال العام المقبل بتكلفة حوالي ٤ تريبليون تومان من الموارد المشار إليها.

وأوضح بذرياش: من خلال القيام بذلك، سيتم ربط مركز محافظة مهمة في البلاد (شهرکرد مركز محافظة جهارمحال وبختياري) بشبكة سكك الحديد، وستكون مصانع الصلب ومصادر أخرى على هذا الطريق قادرة على استخدامها.

## العدوان على غزة رفع نفقات الكيان المؤقت ٣٠٪

ذكر موقع «إسرائيل ديفنس» المعني بالشؤون العسكرية والأمنية في كيان الاحتلال، أن نفقات الكيان العسكرية بسبب العدوان على غزة رفعت موازنة ٢٠٢٤ بمقدار ٧٠ مليار شيكل (حوالي ١٩ مليار دولار) مقارنة بموازنة ٢٠٢٣.

وأشار الموقع، في تقرير له، إلى أن موازنة ٢٠٢٣ بلغت حوالي ٥١٠ مليار شيكل (١٣٧/٨ مليار دولار)، في حين قفزت موازنة ٢٠٢٤ إلى ٥٨٤ مليار شيكل (١٥٧/٨ مليار دولار). وأضاف الموقع: إن النفقات العسكرية وجهت بشكل أساسي لتجنيد قوات الاحتياط وشراء المعدات والأسلحة وإخلاء المستوطنات في الشمال والجنوب، والحرص على تأمين متطلبات الطوارئ، ودعم السلطات المحلية في مناطق المواجهة، وزيادة جاهزية الجهاز الصحي وغيرها. وبسبب نفقات الكيان العسكرية، بلغ العجز في موازنة ٢٠٢٤ حوالي ٢٩ مليار شيكل، وهو ما يمثل ٦/٦٪ من إجمالي الناتج المحلي، في حين أن وزارة المالية خططت لتلا يتجاوز العجز ١٥ مليار شيكل، وهو ما يمثل ٠/٨٪ من الناتج المحلي.

وأفاد الموقع بأن نسبة العجز في موازنة عام ٢٠٢٣ بلغت ٤/١٪ وهو ما يعادل ٧٧/١ مليار شيكل (الدولار = ٣/٧٣٧٣ شواكل). ومستنداً إلى التقرير المالي السنوي لعام ٢٠٢٣، لفت الموقع إلى أنه بسبب نفقات الكيان العسكرية، خصص ٣٥٦ مليار شيكل للوزارات المدنية من موازنة ٢٠٢٣، و٩٨/١ مليار شيكل للنفقات العسكرية.

وقدر البنك المركزي في الكيان الصهيوني، في ٩ مايو/ أيار، أن تكلفة الحرب خلال عامي ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥ تقدر نحو ٢٥٥ مليار شيكل. وحسب الموقع، فإن النفقات العسكرية لدولة الاحتلال بلغت خلال الأشهر الثلاثة الأخيرة من العام الماضي ٢٩/٦ مليار شيكل. وأعاد الموقع إلى الأذهان حقيقة أن إطار موازنة دولة الاحتلال لعام ٢٠٢٣ لم تجر المصادقة عليه من قبل البرلمان «الكنيست» إلا بعد مضي خمسة أشهر.

وحسب الموقع، فإن ميزانية عام ٢٠٢٣ لم تقر إلا في مايو/ أيار من العام نفسه، حيث

بلغت في البداية ٤٨٤/٨ مليار شيكل (حوالي ١٣١ مليار دولار)، أي بزيادة بنسبة ٤/٨٪ مقارنة بميزانية عام ٢٠٢٢، في حين أقرت زيادة على الميزانية بعد اندلاع الحرب بحيث قفز حجمها إلى ٥١٠/٧ مليار شيكل.

بيأت ذلك فيما وضعت حرب الإبادة التي يشنها الكيان الصهيوني على قطاع غزة والتهديد بغزو لبنان، اقتصاد الكيان في أزمة عميقة. وحذر اقتصاديون صهاينة حكومة تل أبيب من أنها قد لا تكون لديها وسيلة لتمويل الإنفاق على الحرب، وفق تقرير في صحيفة «تايمز أوف إسرائيل»، مساء الثلاثاء الماضي، حيث قال كبير الاقتصاديين في شركة الاستشارات المحاسبية والاقتصادية، تشن هيرزوغ، في تل أبيب للصحة: «كل المؤشرات تظهر أن «إسرائيل» تتجه نحو ركود عميق.. نحن في الواقع في حالة ركود بالفعل».

يذكر أن الحرب رفعت الديون الإسرائيلية بنسبة ٨/٧٪ من نهاية العام الماضي إلى ١/٣ تريبليون دولار. وبلغ إجمالي تلك الديون ١٥٤/٧ مليار دولار.

## زيادة الديون بنحو ١٧ مليار دولار

وحسب بيانات بلومبيرغ، فإن ديون الكيان المؤقت ارتفعت بعد ٧ أشهر من الحرب بنحو ١٦ مليار دولار. كما قدر البنك المركزي، في ٩ مايو/ أيار الماضي، أن تكلفة الحرب خلال عامي ٢٠٢٤ و ٢٠٢٥ تقدر بنحو ٢٥٥ مليار شيكل، وذلك دون حساب التطورات الأخيرة التي قد تجعل الجيش الصهيوني أمام محقة في لبنان.

ووفق «تايمز أوف إسرائيل»، فإن الشركات وراء حصول الناس على المال لإنفاقه، ووراء تعاقب الإنفاق العام في الربع الأول من العام الجاري. وحسب «تايمز أوف إسرائيل»، يعتمد اقتصاد الكيان المحتل في نمو الإنفاق على الشراء الحكومي الضخم للأسلحة والمعدات العسكرية من الشركات الصهيونية، ومبيعات شركات التقنية.

## تمثل نحو ٢٢٪ من السوق الأوروبية الاتحاد الأوروبي يفرض ٣٨٪ رسوماً جمركية على السيارات الكهربائية الصينية



بـ ٢٥٪ سابقاً. وتخشى صناعة السيارات الأوروبية التي تعد رائدة في صناعة محركات البنزين والديزل من تدهور صناعاتها إذا فشلت في وقف الزيادة المعلنة على صعيد السيارات المصنعة في الصين التي تتمتع بتقدم واضح في مجال السيارات الكهربائية. وتمثل السيارات الآتية من الصين نحو ٢٢٪ من السوق الأوروبية، مقارنة بـ ٢٣٪ قبل ٣ أعوام، وفقاً لتقديرات القطاع. وتشكل العلامات التجارية الصينية ٨٪ من السيارات الكهربائية المباعة في الاتحاد الأوروبي.

## أضرار اقتصادية

وبناء على تحقيقاتها، توصلت بروكسل إلى أن قطاع السيارات الكهربائية في الصين «يستفيد من دعم غير عادل يشكل تهديداً بالحاق أضرار اقتصادية بالمنتجين الأوروبيين».

ومع زيادة إنتاج السيارات الكهربائية الصينية وزيادة مبيعاتها في الأسواق الدولية، فرضت دول مثل كندا والولايات المتحدة تعريفات جمركية لحماية صناعات السيارات لديها. وقد قدمت الحكومة الصينية ما لا يقل عن ٢٣١ مليار دولار من الدعم لقطاع السيارات الكهربائية في الفترة من عام ٢٠٠٩ إلى نهاية العام الماضي، وفق بلومبيرغ.

فرض الاتحاد الأوروبي بشكل تحفظي، الخسيس، رسوماً جمركية قد تبلغ ٢٨٪ على السيارات الكهربائية الصينية المستوردة، قبل قرار نهائي في نوفمبر/ تشرين الثاني، على ما أعلنت المفوضية الأوروبية متهمه بكيين بأنها دعمت بشكل غير قانوني مصنعي هذه الآليات.

وبدا يوم الجمعة تطبيق هذه الرسوم الجديدة التي تضاف إلى أخرى بنسبة ١٠٪ مطبقة أصلاً على السيارات الصينية. وبعد تحقيق واسع النطاق بشأن الدعم الحكومي الصيني لصناعة السيارات الكهربائية بدأ في أكتوبر/ تشرين الأول ٢٠٢٣، أعلنت بروكسل عن هذه الرسوم الجديدة في ١٢ يونيو/ حزيران، بينما أطلقت مناقشات مع كيين لمحاولة حل المشكلات التي تم تحديدها ونزع فتيل مخاطر حرب تجارية.

## مهلة

وأمام المفوضية مهلة ٤ أشهر لتقرر إذا كانت ستفرض هذه الرسوم الجديدة بشكل نهائي، وذلك ما يترك الباب مفتوحاً أمام حوار محتمل مع كيين. وستكون هذه الرسوم النهائية صالحة لمدة ٥ سنوات. وتسير بروكسل على خطى واشنطن التي أعلنت في منتصف مايو/ أيار زيادة الرسوم الجمركية على السيارات الكهربائية الصينية بنسبة ١٠٠٪ مقارنة

**مع زيادة إنتاج السيارات الكهربائية الصينية وزيادة مبيعاتها في الأسواق الدولية، فرضت دول مثل كندا والولايات المتحدة تعريفات جمركية لحماية صناعات السيارات لديها**