

أخبار قصيرة

مباحثات إيرانية- روسية لتطوير التعاون الاقتصادي

بحث السفير الإيراني في موسكو كاظم جلال، السبت، مع المستشار الاقتصادي للرئيس الروسي أنطون كوبياكوف، تطوير التعاون الاقتصادي بين إيران وروسيا بما في ذلك المشاريع المدرجة على جدول أعمال البلدين. وبحث الجانبان، في هذا اللقاء، تطوير التعاون الاقتصادي بين إيران وروسيا بما في ذلك المشاريع المدرجة على جدول أعمال البلدين. كما تبحث السفارة جلال وكوبياكوف، حول القمة المرتقبة لرؤساء الدول الأعضاء في مجموعة بريكس، باستضافة مدينة كازان الروسية، مع التركيز على دور إيران في مجال السلام والاستقرار الإقليميين، ومشاركة روسيا في بناء طريق رشت-أستارا السككي على امتداد ممر الشمال-الجنوب. وفي ختام اللقاء، تم التأكيد على ضرورة استمرار المشاورات والتعاون الشامل بين مسؤولي البلدين.



العراق يمتلك سوقاً كبيراً للبضائع الإيرانية

قال الممثل الخاص لمنظمة تنمية التجارة الإيرانية لدى العراق: إن العراق يشكل أحد الوجهات المناسبة للصادرات الإيرانية، ولديه سوق كبيرة لاستقطاب منتجاتنا الوطنية. وأوضح فرهاد بيلتين: إن ميزان الصادرات الإيرانية مع العراق لم يبلغ المستوى المطلوب بعد، وهناك حاجة لبلد المزيد من الجهود في هذا السياق. واستطرد: إن الطاقات والفرص متاحة بكثرة على صعيد العلاقات التجارية بين إيران والعراق؛ لكن في الوقت نفسه تواجه البضائع الإيرانية منافسين من رجال السوق العراقية، بما يستدعي من رجال الأعمال وأصحاب القطاع الخاص في البلاد، أن يعززوا حضورهم بذكاء وحكمة في هذا البلد الجار.



الخام الإيراني يجد سوقاً جديداً شمال شرق الصين

أعلنت شركات تتبع ناقلات النفط ومصادر تجارية إن واردات الخام الإيراني تتدفق منذ أواخر العام الماضي إلى ميناء ومدينة داليان الصينية المشهورة بنشاط التكرير، مما يساعد في الحفاظ على مشتريات البلاد من النفط عند مستويات قياسية تقريباً. وذكر متعاملون أن هذا التحول حدث مع تراجع الطلب على الخام الإيراني من صغار المشترين في إقليم شانغونغ -وهو مركز تكرير مستقل- في مواجهة تدهور هوامش التكرير بسبب ارتفاع أسعار الخام. وقالت شركة فورتيكسا الاستشارية- التي تتعقب تحركات الناقلات:- إن ٢٣ شحنة، أو ما مجموعه ٤٥ مليون برميل، من النفط الإيراني تم تفرغها في داليان بين أكتوبر/ تشرين الأول ٢٠٢٣ ويونيو/ حزيران ٢٠٢٤. وأوضحت أن هذا يشمل ٢٨ مليون برميل تم تفرغها في جزيرة تشانغشينغ، على بعد حوالي ٨٥ كيلومتراً إلى الشمال الغربي من وسط داليان.

سيوفر النمو الشامل والتميز لبلدين متجاورين ومتراطين بشكل جيد

ممر العبور الإيراني-التركماني السبيل لربط آسيا الوسطى بالمياه الإقليمية

الوفاق/وكالات

واستقلال جمهوريات هذا البلد الخمس عشرة. وهكذا أخذت هذه المنطقة في توثيق هويتها وتنمية النضج السياسي والقانوني والاقتصادي واكتساب الشرعية والوجود السياسي الدولي كعضو جديد في المجتمع العالمي من خلال إعلان الاستقلال الرسمي لخمس فاعلين عالميين جدد باسم دول: أوزبكستان وكازاخستان وطاجيكستان وقيرغيزستان وتركمناستان الرسمي وتسجيله في الأمم المتحدة.

وعلى الرغم من الإمكانات والسمات الجغرافية التي تتمتع بها هذه المنطقة بما في ذلك الممرات العالية والجبال (تيان شان)، والصحاري الشاسعة (كيزيل كوم، تكلاماكان)، خاصة السهول العشبية الخالية من الأشجار، إلا أن مناطق السهوب الشاسعة في آسيا الوسطى والتي تعرف باسم "السهوب الأوراسية" كمنطقة جغرافية متجانسة جنياً إلى جنب مع سهوب أوروبا الشرقية، تعاني من ضعف جغرافي كبير ولا يمكن إصلاحه تحت عنوان "كونها منطقة غير ساحلية"، الأمر الذي جعل تطورها الاقتصادي وبنيتها التحتية يواجه العديد من المشاكل مثل المسافة الطويلة والتكلفة العالية والوقت والبطء وتكرار عملية تبريق وتحميل البضائع على طول الطريق مما يؤدي أيضاً إلى تدمير الكفاءة الاقتصادية.

ممر النقل المشترك بين تركمانستان وإيران.. الخيار الأفضل

لذلك، فإن الخيار الأفضل لحل هذه المعضلة الحيوية هو "ممر النقل المشترك بين تركمانستان وإيران"، حيث لا يعاني هذا الممر من أي من المشاكل المذكورة أعلاه فحسب، بل يمكنه أيضاً توفير المصالح الاقتصادية لهذه الدول وشركائها الأجانب بسهولة وبسرعة وبأقل تكلفة، وأيضاً يمكنه الوصول إليه عبر السواحل الجنوبية لبحر عمان والخليج الفارسي، مع قارات أفريقيا وأمريكا وأستراليا ومناطق جنوب شرق آسيا وجنوب آسيا وغربها والخليج الفارسي. وفي الوقت نفسه، فهو طريق موثوق وآمن ومتعدد الوجهات. عليه ونظراً لهذه الإمكانات المناسبة، تم اعتبار التعاون الاستراتيجي في العبور بين إيران وتركمناستان، منذ بداية استقلال الجمهوريات المذكورة، هو المجال الأساسي والأولوي للتعاون الثنائي في شكل تفاهم مشترك، كما أظهر الطرفان تصميمهما الجاد في هذا الصدد بهدف بدء التعاون وتوسيعه ومواصلة حتى الوصول إلى الظروف المثالية.

وقد أدى توافق العبور لدول آسيا الوسطى وجيرانها تدريجياً إلى إنشاء نوع من التقارب الاستراتيجي في المجالات السياسية والاقتصادية وحتى الثقافية الأخرى وفي شكل تعاون استراتيجي مشترك بين هذه الدول. وفي هذا الصدد، اتخذت كل من هذه الجمهوريات الناشئة، التي كانت لها حدود مشتركة مع جيرانها الأجانب، عدة خطوات في طريق التنمية الشاملة.

بالإضافة إلى ذلك، إذا كان لدى الجار الأجنبي المجاور أيضاً إمكانات عبور عالية ومتنوعة، فقد حددوا موقفاً مشتركاً خاصاً بالعبور الجغرافي للتعاون الاقتصادي الخاص بين الطرفين، وهو ما رأيناه كمؤشر على هذا النوع من التعاون الاستراتيجي بين إيران وتركمناستان الذي لم يبدأ فضلاً عن ذلك بين البلدين فحسب، بل أخرج أيضاً دول آسيا الوسطى من محدوديتها الجغرافية كونها غير ساحلية، وبشكل لها ممر إلى المياه الإقليمية كخليج الفارسي والمحيط الهندي.

السكك الحديدية العابرة لبحر قزوين

تُسمى السكك الحديدية العابرة لبحر قزوين أيضاً بـ"سكة حديد آسيا الوسطى"، وهي عبارة عن خط سكة حديد يتبع مسار طريق الحرير عبر الأوزبكستان. كما يوجد خط آخر من الحدود الشمالية الغربية يمتد إلى كازاخستان والتي تتفرع عند أريس لتشكيل سكة حديد تركمانستان- سيبيريا إلى نوفوسيبيرسك الروسية.

قامت الإمبراطورية الروسية ببناء سكة الحديد هذه خلال توسعها في آسيا الوسطى في القرن التاسع عشر وقد بدأ العمل فيها عام ١٨٧٩ بهدف الاستخدام العسكري. وعندما زار اللورد الإنكليزي جورج كرزون خط سكة الحديد، أشار إلى أنه يعتبر أن أهميتها تتجاوز السيطرة العسكرية المحلية وتهدد المصالح البريطانية في آسيا. يبدأ خط سكة الحديد من الشاطئ الشرقي لبحر قزوين في تركمانياشي (كراسنوفودسك) ويتجه جنوب شرق البلاد، على طول حافة صحراء كازاخستان. يقع التقاطع المهم على الطريق ومستودع إصلاح القاطرات في مدينة بركات (غازانديك سابقاً) حوالي ٢٤٠ كم إلى الشرق.

في هذه المرحلة أيضاً، يتقاطع خط السكك الحديدية العابر لبحر قزوين مع خط السكك الحديدية العابر

للحدود الذي تم إنشاؤه حديثاً بين الشمال والجنوب والذي يربط بين روسيا وكازاخستان وتركمناستان وإيران وينتهي عند الخليج الفارسي. بعد مدينة بركات (غازانديك سابقاً)، يسير الطريق بموازاة قناة كازاخكوم ويمر عبر عشق آباد ويستمر في الجنوب الشرقي ويعانق سفوح جبال كويت داغ. ويمر عبر تيجين، وهي واحة في صحراء كازاخكوم، خط سكة حديد حديث يربط الفروع، متجهاً إلى الحدود الإيرانية في سرخس ومن ثم إلى مشهد المقدسة.

ومن تيجين يتجه عبر بحر قزوين إلى الشمال الشرقي، عبر مرو التركمانية حيث يؤدي خط فرعي تم بناؤه في تسعينيات القرن التاسع عشر إلى الحدود الأفغانية - التركمانية عند سرحد آباد، ويمتد الخط الرئيسي إلى مدينة تركمان آباد التركمانية. من هناك، يوجد فرع يني في الحقبة السوفيتية يربط شمال غرب أوزغانش ثم كازاخستان وروسيا.

يستمر الخط الرئيسي من تركمان آباد عبر بخاري الأوزبكية ثم ينتقل إلى سمرقند ويصل إلى سيرديرو، حيث يعبر نهر سير داريا، ويمتد شرقاً إلى وادي فرغانة الخصب الذي تقاسمه كل من أوزبكستان وقيرغيزستان وطاجيكستان. من هناك، يستمر خط السكة الحديد إلى طشند العاصمة الأوزبكية. كما يوجد خط آخر من الحدود الشمالية الغربية يمتد إلى كازاخستان والتي تتفرع عند أريس لتشكيل سكة حديد تركمانستان- سيبيريا إلى نوفوسيبيرسك الروسية.

التعاون السككي الإيراني-التركماني

في عام ٢٠١٧، وقعت إيران وتركمناستان على إتفاقية، وتم تشكيل التعاون الثاني المهم والمكمل للنقل السككي المشترك بين الجانبين على الحدود الغربية للبلدين وعند نقطة إنتتشة برون - أترك، كما أنشأ الجانبان مشروع النقل بالسكك الحديدية الثاني في هذه المنطقة "أترك- بركات".

كما انضمت كازاخستان، في هذا الإجراء، إلى تركمانستان وإيران كشريك عبور ثالث وربطت السكك الحديدية من الحدود الجنوبية الغربية لهذا البلد في منطقة كيتزال جابا بخط السكك الحديدية بين تركمانستان وإيران.

وبالتوازي مع التباير البناء المذكورة أعلاه، بذل الطرفان جهوداً أكثر جدية ومضاعفة لتعزيز التعاون في هذا القطاع من خلال إنشاء البنية التحتية للأجهزة ومنصات البرمجيات مثل الإجراءات القانونية،

في عام ٢٠١٧، وقعت إيران وتركمناستان على إتفاقية، وتم تشكيل التعاون الثاني المهم والمكمل للنقل السككي المشترك بين الجانبين على الحدود الغربية للبلدين وعند نقطة إنتتشة برون - أترك

والمشاركة في الجهود الرامية إلى إنشاء المرافق اللازمة لمرور القطارات والشاحنات على مسار السكك الحديدية والتشاور مع دول المنطقة وبعض الدول من خارج المنطقة لتمكينها من الوصول إلى آسيا الوسطى وروسيا والعكس.

كما تم الاتفاق على اتخاذ الإجراءات اللازمة لتسريع عودة المقطورات وإخلاء الشحنات وعودة القاطرات في الوقت المناسب إلى تركمانستان. ونظراً لزيادة الطلب من قبل الدول مشتركة المصالح على السلع الإيرانية، فإن الجانب التركمانستاني سيبدل جهوده من أجل زيادة استقبال المزيد من الشحنات ومرورها عبر محطة سرخس الحدودية، والتقليل من تعرفه الشحن وتوفير العدد اللازم من المقطورات المساعدة في مسار إيران. وانفتحت إيران وتركمناستان على إقرار نظام تعريفي مناسب، وعقد اجتماعات متعددة الأطراف، وتوسيع وبناء محطات حدودية جديدة ومرافق جمركية في المعابر الحدودية المشتركة، وبناء جسر حدودي مشترك جديد للشاحنات على نهر هريروود الواقع في سرخس، مما أدى إلى زيادة سعة النقل بمقدار أربعة إلى ثمانية أضعاف من هذه النقطة.

وفي الوقت نفسه، ومع المبادرات الجديدة والمشاورات الضرورية، تتم عملية جذب ومشاركة الدول الأخرى في مجال التعاون الشامل في مجال النقل في المنطقة، مثل التوقيع على إتفاقية عشق آباد للعبور المتعددة الأطراف بين إيران - تركمانستان - أوزبكستان وعمان في نيسان/ أبريل ٢٠١١ في عشق آباد. وفي السنوات الأخيرة، انضمت إليها دول: كقطر وكازاخستان وطاجيكستان والهند والإمارات العربية المتحدة.

ونظراً لأهمية الخط السككي الإيراني-التركماني، فإنه من المهم التعامل بشكل أكبر مع هذا المحور الاستراتيجي الاقتصادي من قبل إيران وتركمناستان، سواء كان ذلك في شكل استمرار للتعاون الثنائي السابق، أو من خلال تسريع تنفيذ معايير النقل اللازمة وتدابير العبور الإضافية داخل أراضي البلدين.

وعليه، فإن هذا التعاون هو ضرورة لا تضمن فقط التنمية الحالية والمستقبلية للاقتصاد المحلي والإقليمي والدولي لآسيا الوسطى في بيئة آمنة وبعيداً عن العواقب السياسية السلبية المحتملة، بل أيضاً تضمن فوائد وأثار التبعات الثقافية والاجتماعية الإيجابية لهذه المنطقة. وإلى جانب ذلك، فإنها ستوفر النمو الشامل والتميز لبلدين متجاورين ومتراطين بشكل جيد ومستحق.

