في أول اجتماع لمجلس الطاقات المتجددة

عارف: نخطط لإنتاج ٣٠ ألف ميغاواط من الطاقة الشمسية

أشار النائب الأول لرئيس الجمهورية الإسلامية الإيرانية إلى خطة الحكومة لإنتاج ٣٠ ألف ميغاواط من الكهرباء من الطاقة الشمسية، وقال: إن حل إختلالات الطاقة في البلاد من الأولويات الرئيسية والاستراتيجية للحكومة الرابعة عشرة (الحالية) منذ الأيام الأولى لنشاطها.

وفي أول اجتماع لمجلس الطاقات المتجددة الذي عقد الإثنين، أشار محمد رضا عارف إلى تقرير وزير الطاقة بشأن الإجراءات المتخذة لإنتاج ٣٠ ألف ميغاواط من الطاقة الشمسية، وقال: وفقاً لهذا التقرير، سيتم إضافة ٣ آلاف ميغاواط إلى قدرة الكهرباء في البلاد بحلول صيف العام المقبل (العام الإيراني يبدأ في ٢١ آذار/ مارس) ومن ثم ٧ آلاف ميغاواط أخرى في العام ذاته.

وأضاف عارف: حتى الآن، ركزت جميع الهيئات والوزارات المعنية على إنتاج الطاقة الشمسية وتصنيع الخلايا الشمسية محلياً، ويجب حل العقبات الإدارية وغيرها من المشاكل في الطريق في أسرع وقت ممكن.

وأكد النائب الأول لرئيس الجمهورية على ضرورة الاستفادة من التقنيات عالية الكفاءة في الخلايا الشمسية، وقال: إن الاعتماد على القوى المحلية والقدرة على بناء شركات محلية قائمة على المعرفة، إلى جانب نقل التقنيات الحديثة من مختلف أنحاء العالم، من أهم استراتيجيات الحكومة في مجال استخدام التقنيات الجديدة في إنتاج الطاقة النظيفة والمتجددة.

وأكد عارف على القدرات المحلية لتلبية احتياجات البلاد والمنطقة من الكهرباء، وقال: إن استراتيجية الدائرة العلمية والتكنولوجية والاقتصاد المعرفي في رئاسة الجمهورية هي الريادة في التقنيات الجديدة وتوليد الدخل بمساعدة الشركات القائمة على المعرفة؛ وبالنظر إلى جوار إيران والعديد من القواسم المشتركة التاريخية والثقافية في مجال الحضارة، ينبغي على إيران دخول أسواق الدول الإقليمية. ونحن على ثقة من أنه بعد حل اختلالات التوازن في البلاد، يمكن متابعة التدابير في هذا الاتجاه.

بدوره، قدم نائب رئيس الجمهورية للعلوم والتكنولوجيا والاقتصاد القائم على المعرفة تقريراً عن آفاق الطاقة الشمسية في السنوات العشر المقبلة، واستخدام الطاقة الشمسية على الأسطح، والسعي لاستهداف ٣٠ ألف ميغاواط من الطاقة الشمسية في الحكومة الرابعة عشرة، وتوطين وتطوير تكنولوجيا سلسلة السيليكون، وعمق التصنيع المحلي في الطاقة الشمسية، والشركات المحلية القادرة في مجال الطاقة الشمسية وآفاقها في إيران في أفق عام ١٤١٤.

كما شرح ممثل منظمة الطاقة المتجددة وكفاءة الكهرباء (SATBA) أنشطة هذه المنظمة، والبرنامج المعلن لتطوير أنظمة وسلاسل إنتاج الطاقة الشمسية في القطاع الصناعي، وإنشاء وتطوير قدرات المصانع المتعلقة بالطاقة الشمسية، ودعم التوطين والتصنيع المحلي في وزارة الطاقة، وتوقيع مذكرة تفاهم مع الجامعات.

بالنظر إلى جوار إيران والعديد من القواسم المشتركة التاريخية والثقافية في مجال الحضارة، ينبغي على إيران دخول أسواق الدول الإقليمية

كما طرح أعضاء هذا المجلس المقترحات والحلول والخطط والإجراءات اللازمة لتطوير الطاقة الشمسية، والتوسع في استخدام محطات الطاقة الشمسية على الأسطح، وتوطين التكنولوجيا وتطويرها، والاستعانة بالشركات المحلية القادرة، والتسهيلات المالية وتوفير الائتمان الذي يحتاجه الناشطون في القطاع الخاص في مجال الطاقة المتجددة، وضرورة خلق ثقافة بين أفراد المجتمع لاستخدام الطاقة المتجددة.

إيران تحطم الرقم القياسي في شحن الحاويات

أعلن رئيس مجلس إدارة شركة شحن الحاويات التابعة لمجموعة خطوط الشحن الإيرانية، عن تحطيم الرقم القياسي لشحن الحاويات في تاريخ المجموعة، بالرغم من ضغوط الحظر المفروض على البلاد. وأوضح هذا المسؤول، يوم الإثنين، في تصريح له: لقد سجلت الشركة خلال العام الحالي الإيراني (ينتهي في ٢٠ آذار/ مارس ٢٠٢٥م) زيادة بواقع ١٠٠ ألف حاوية (TEU) في شحن الحاويات مقارنة بالعام الماضي، مما أدى إلى تحسين كبير في الرقم القياسي لأداء مجموعة الشحن الإيرانية. وصرح بأن الشركة واصلت نموها المستمر في أنشطتها خلال السنوات الخمس الماضية، على الرغم من الحظر المفروض والقيود الناتجة عنها؛ مضيفاً: لقد شهدنا هذا العام نمواً يزيد عن ٤١٪ في الأرقام التشغيلية مقارنة بالسنوات الخمس الماضية. وتابع: بينما كانت الأرقام القياسية لميناء تشابهار (جنوب شرق) ضئيلة قبل دخول مجموعة الشحن وشركة شحن الحاويات، فقد شهدنا نمواً كبيراً في شحن الحاويات عبر هذا الميناء خلال السنوات الثلاث الماضية، حيث يبلغ هذا العام إلى ما يقرب من ١٠٠ ألف حاوية (TEU).

تسيير قطار طهران-أنقرة مدرج على جدول الأعمال

قال مديرعام شركة سكك الحديد الإيرانية: إنه إذا حظي قطار طهران - فان بإقبال جيد من قبل المسافرين، فسنقوم في المرحلة التالية بتسيير قطار طهران - أنقرة. وأضاف جبار علي ذاكري: نظراً لطلب المواطنين والمسافرين المتجهين إلى تركيا، تم الإتفاق بين سكك الحديد الإيرانية والتركية على تشغيل قطار طهران - فان بعد توقف دام خمس سنوات. وأوضح: أن هذا القطار يتكون من سبع عربات ركاب، ومطعم، ومولد طاقة، وقاطرة، وسينقل حوالي ٢٨٠ راكبًا. وأعرب عن أمله في أن تسهل هذه الخطوة السياحة بين البلدين، مشيرًا إلى أن جميع تذاكر هذا القطار قد بيعت.

تعاون إيراني-روسي لاكتشاف الليثيوم

أطلقت إيران وروسيا تعاونهما لاكتشاف مصادر الليثيوم في إيران، حيث تم العثور على كميات من هذا المعدن في السبخات المالحة بثلاث محافظات إيرانية. ولم يتم العثور على أي تقارير عن وجود حياة في السبخات المالحة الإيرانية؛ لكن القوة في مستقبل العالم مختبئة في قلب السبخات المالحة. لأول مرة، بدأ استكشاف مصادر الليثيوم في إيران، ويتم الآن البحث في السبخات المالحة في محافظات قم واصفهان وسمنان. وتفيد التقارير الواردة بأن موسكو تتعاون مع طهران في استكشاف الليثيوم، حيث وضعت الخبراء الروس والمختبرات المتقدمة في البلاد تحت تصرف إيران. وتشير التقارير الأولية إلى أن كميات من الليثيوم تم العثور عليها في المحافظات المستهدفة، وقد تم تأكيد وجود هذا المعدن بنسبة تصل إلى ٨٠ جزءًا في المليون (ppm)؛ لكن التركيز الاقتصادي لاستخراج الليثيوم يتجاوز ١٠٠ جزء في المليون.

ما أهمية سكة حديد رشت-آستارا ضمن ممر الشمال-الجنوب؟

تسريع بناء سكة حديد رشت - آستارا يُعد عاملاً لخلق مصادر دخل ومواجهة الحظر الأمريكي ضد إيران، وذلك لتنفيذ توجيهات قائد الثورة الإسلامية بشأن «السرعة في العمل» في القضايا الاقتصادية وتجنب الفجوة الكبيرة بين اتخاذ القرار والتنفيذ، كما لهذا الخط الحديدي أهمية فائقة في تكميل حلقات ممر الشمال - الجنوب الاستراتيجي الدولي.

في لقاء كبار مسؤولي الحكومة في الجمهورية الإسلامية الإيرانية مع سماحة قائد الثورة الإسلامية يوم السبت الماضي، أكد سماحته على ضرورة تسريع تنفيذ المشاريع الوطنية والبنية التحتية. ومن بين المشاريع التي تمت الإشارة إليها بشكل خاص في هذا الاجتماع، كان ممر الشمال-الجنوب، الذي يُعتبر أحد الممرات الاستراتيجية للنقل على المستوى العالمي، وقد جذب هذا الممر انتباه العديد من دول المنطقة والعالم بسبب دوره الحيوي في تسهيل التجارة ونقل البضائع.

إن التشغيل التجاري لهذا الممر، خاصة في تعزيز النقل والتنمية الاقتصادية للبلاد، مرهون بإكمال بعض المشاريع التحتية، بما في ذلك بناء خط سكة حديد رشت - آستارا. هذا الخط البالغ طوله ١٦٠ كيلومترًا، سيكمل جزءًا من ممر الشمال-الجنوب، ويمكن أن يحول إيران إلى مركز للنقل والتجارة في المنطقة.

عوامل مختلفة مثل الدعم السياسي، وتوفير التمويل، وتنسيق الجهات المختلفة، وتملك الأراضي، وزيادة الطلب على النقل، والإتفاقيات الدولية، يمكن أن تسهم في تسريع عملية بناء سكة حديد رشت - آستارا وإكمال ممر الشمال-الجنوب. وبالنظر إلى أهمية هذا المشروع لتطوير نقل البضائع وتعزيز الاقتصاد الإيراني، فإن تسريع تنفيذه يمكن أن يحول إيران إلى أحد المراكز الرئيسية للنقل في المنطقة.

في هذا الصدد، أكدت وزيرة الطرق وبناء المدن الإيرانية، الأسبوع الماضي، أن عملية حيازة الأراضي الكاملة لمسار مشروع سكة حديد رشت - آستارا يجب أن تكتمل بحلول نهاية عام ١٤٠٤ (٢٠٢٥)، واعتبرت هذا الإجراء ضروري لمتابعة المراحل التنفيذية للمشروع بشكل كامل وبدء تشغيل سكة حديد رشت - آستارا في أسرع وقت ممكن.

سكة حديد رشت - آستارا، التي يبلغ طولها حوالي ١٦٠ كيلومترًا، تُعتبر أحد المكونات الرئيسية لممر النقل الشمال-الجنوب، وستربط طريق نقل البضائع والركاب من شمال إيران إلى ميناء آستارا في جمهورية أذربيجان. هذا المشروع، بالإضافة إلى آثاره الاقتصادية والتجارية المباشرة، سيساهم في زيادة إيرادات البلاد من العملات الأجنبية، وتعزيز العلاقات مع الدول المجاورة، وتحسين النقل بسكك الحديد.

حاليًا، وعلى الرغم من الموقع الجغرافي المناسب لإيران، فإن نقص البنية التحتية لسكك الحديد أدى إلى نقل البضائع عبر الطرق ووسائل النقل غير المباشرة. هذا الأمر يزيد من تكاليف ووقت النقل، ويقلل من جاذبية ممر الشمال-الجنوب، مما يدفع الأطراف المعنية إلى اللجوء إلى الطرق البحرية مثل قناة السويس.

مع اكتمال خط سكة حديد رشت - آستارا، ستتمكن إيران من تحقيق إيرادات سنوية تصل إلى حوالي ٢٠ مليار دولار من خلال نقل البضائع والركاب. هذا المشروع، الذي تبلغ طاقته الاستيعابية ١٥ مليون طن، سيكون حيويًا لدول الجوار والدول الأخرى، خاصة في مجال نقل الطاقة والنفط والغاز والصلب. كما يمكن أن يحول سكة حديد رشت - آستارا إيران إلى مركز للنقل والطاقة في المنطقة.

اليوم، يتم نقل معظم البضائع بين إيران ودول أوروبا وآسيا الوسطى وروسيا عبر النقل البري أو البحري، وهو أبطأ وأكثر تكلفة مقارنة بالنقل بسكك الحديد. على سبيل المثال، يستغرق نقل البضائع من فنلندا إلى الهند عبر الطريق البحري حوالي ٣٣ يومًا، في حين يمكن تقليل هذه المدة إلى ٢٠ يومًا في حالة وجود خط سكة حديد متصل.

يتم نقل البضائع الروسية والآسيوية الوسطى عبر إيران بنفس الطريقة، وتُعتبر التكاليف العالية للنقل أحد العوائق الرئيسية لتوسيع العلاقات التجارية.

لدفع هذا المشروع قدمًا، تم التوصل إلى إتفاقيات مع روسيا لتوفير التمويل. يُزعم أن روسيا مستعدة لإقراض إيران حوالي ١/٣ مليار يورو لتغطية جزء من تكاليف المشروع. ومع ذلك، يعتقد الخبراء أن تسليم هذا المسار إلى الروس قد يكون خطوة نحو عدم تقدمه.

كما أعلن الرئيس التنفيذي لشركة تطوير البنية التحتية للنقل، في وقت سابق، عن تخصيص اعتماد مالي بقيمة ٣/٦٥٠ مليار ريال لتسوية أراضي مسار مشروع سكة حديد رشت - آستارا. وقال هوشنك بازوند في اجتماع في محافظة جيلان: «مع تخصيص هذا الاعتماد، سيتم تملك أراضي مسار مشروع سكة حديد رشت – آستارا». وأضاف: «يجب على البيئة والموارد الطبيعية والجهات الأخرى إجراء التنسيقات اللازمة لإصدار الاستعلامات والتصاريح المطلوبة». وتابع: «أنه لا توجد مشكلة في توفير المواد، وأنه تم حتى الآن الانتهاء من حيازة ٣٠ كيلومترًا من أصل ١٦٢ كيلومترًا من أراضي مسار المشروع. كما يتم تقييم بناء جسر في ٤٢ كيلومترًا من المسار، ويتم بذل الجهود لتقليل الأضرار البيئية إلى أدنى حد».

لذلك، لتسريع تنفيذ هذا المشروع وتحقيق أهداف إيران النقلية في ممر الشمال-الجنوب، من الضروري أن تتعاون جميع الأطراف الحكومية والخاصة بشكل أكبر، وأن يتم تحديد جدول زمني دقيق لحيازة الأراضي وبناء البنية التحتية. في هذا الصدد، يمكن أن تكون كلمات قائد الثورة الإسلامية، التي أكدت على عدم تأخير تنفيذ المشاريع، حافزًا مهمًا لتسريع إنجاز مراحل المشروع المختلفة، وتقليل الفجوة الزمنية لتنفيذ المشروع إلى عُشر ما هو مخطط له، كما قال سماحته.

بالنظر إلى أهمية هذا المشروع لتطوير نقل البضائع وتعزيز الاقتصاد الإيراني، فإن تسريع تنفيذه يمكن أن يحول إيران إلى أحد المراكز الرئيسية للنقل في المنطقة