



## الميناء المحيطي الوحيد في إيران بقدرة تفريغ وشحن ٨/٥ مليون طن

# لماذا يُعدّ ميناء تشابهار ميناءً استراتيجياً؟

### الأهمية الاستراتيجية لميناء تشابهار

بعد الانفجار الكبير الذي وقع في ميناء الشهيد رجائي في مدينة بندرعباس (جنوب البلاد)، أعلن محافظ سيستان وبلوشستان أن ميناء تشابهار -الميناء المحيطي الوحيد في إيران بقدرة تفريغ وشحن تبلغ ٨/٥ مليون طن- جاهز بالكامل لتعويض الاضطرابات في ميناء الشهيد رجائي. هذا يبرز الأهمية الاستراتيجية لتشابهار في إدارة الأزمات وضمان استمرارية التجارة البحرية للبلاد. وأكد الميناء استعداداه لتفريغ وشحن البضائع المتأخرة بسبب الحادث، مما يحافظ على استمرارية التدفق التجاري ويقلل من الأضرار الاقتصادية، مما يظهر مرة أخرى أهمية بنيتة التحتية.

### لا تؤدي الاستفادة القصوى من إمكانيات الميناء إلى تطوير التجارة فحسب، بل تعزز العلاقات السياسية والدبلوماسية لإيران مع دول المنطقة

تشابهار- زاهدان-ميلك-زرانج أهمية هذا الميناء في تعزيز التعاون الإقليمي وجذب الاستثمارات الأجنبية. من خلال هذا الطريق، تحصل أفغانستان ودول آسيا الوسطى الأخرى على منفذ إلى المياه الدولية، مما يقلل من مشكلات الاعتماد على مسارات محدودة أو غير آمنة.

### التأثير على العلاقات الاقتصادية والسياسية

لا يؤدي الاستفادة القصوى من إمكانيات ميناء تشابهار إلى تطوير التجارة فحسب، بل يعزز أيضًا العلاقات السياسية والدبلوماسية لإيران مع دول المنطقة، وكذلك مع لاعبين مؤثرين مثل الهند وروسيا. هذه التفاعلات توفر بنية مناسبة للشركات الاقتصادية وإرساء أمن مستدام في المنطقة.

فقط نقل البضائع الصادرة والوارد، بل تساهم أيضًا في تنمية المناطق الأقل نموًا في سيستان وبلوشستان. زيادة قدرة النقل عبر تشابهار يدعم النمو الاقتصادي، وخلق فرص العمل، وتطوير الصناعات المحلية.

### الأهمية الدولية ودوره في الممرات التجارية

يُعد ميناء تشابهار بوابة تجارية رئيسية قادرة على لعب دور محوري في الممرات الدولية، حيث يعمل كمركز لعبور البضائع بين دول آسيا الوسطى وجنوب آسيا. الاستفادة من خطوط سكك الحديد والطرق البرية يزيد من قدرة النقل، مما يحول إيران إلى أحد المسارات الرئيسية للتجارة الإقليمية. تُظهر الإتفاقيات الثلاثية بين إيران والهند وأفغانستان لإنشاء ممر

الدولية، يلعب ميناء تشابهار دورًا حيويًا كجسر يربط إيران بدول آسيا الوسطى وجنوب آسيا وشبه القارة الهندية. هذا الموقع الجغرافي المتميز يحول تشابهار إلى ميزة تنافسية في التجارة الإقليمية والدولية.

الاتصال المباشر بالمياه الدولية ممكن إيران من إقامة علاقات تجارية مباشرة مع جيرانها مثل الهند وأفغانستان ودول آسيا الوسطى، مما يعزز بشكل كبير الأهمية الاستراتيجية للميناء.

### دور ميناء تشابهار في التجارة الداخلية

من أهم تأثيرات ميناء تشابهار هو تطوير التجارة الداخلية بين محافظات الجنوب الشرقية وباقي أنحاء البلاد. البنية التحتية للطرق والموانئ في هذه المنطقة لا تسهل

يقع ميناء تشابهار في جنوب شرق إيران الميناء الوحيد في البلاد المطل على المحيط (المحيط الهندي)، مما يمنحه مكانة خاصة في الاستراتيجيات الاقتصادية والتجارية الإيرانية.

ويحظى ميناء تشابهار بأهمية كبيرة ليس فقط على المستوى المحلي، بل أيضًا على المستويين الإقليمي والدولي، حيث يتمتع بإمكانات هائلة لتحويله إلى مركز دولي للنقل والتبادل التجاري. يتناول هذا التقرير الأبعاد الاستراتيجية للدور ميناء تشابهار في تنمية التجارة الداخلية والخارجية لإيران، وتفعيل الممرات التجارية المحلية والدولية.

### الموقع الجغرافي والأهمية الاستراتيجية

بفضل موقعه على ساحل بحر عمان وإطلالته على الممرات المائية

## ● أخبار قصيرة

### الاقتصاد الإيراني يشهد نمواً بنسبة ٢/٨٪ في العام الماضي

أعلن مركز أبحاث مجلس الشورى الإسلامي أن النمو الاقتصادي للبلاد في العام الماضي بلغ ٢/٨ ٪، بينما سجل النمو بدون احتساب النفط ٢/٧ ٪. وأشار المركز، أمس الأحد، إلى أن النمو الاقتصادي في الشهر الأخير «إسفند» من العام ١٤٠٣ الإيراني مقارنة بالشهر نفسه من العام السابق يُقدَّر بـ ٣/٦ ٪، في حين يُقدَّر النمو الاقتصادي بدون النفط بـ ٤/٢ ٪. وتظهر تقديرات المركز أن القيمة المضافة في قطاع «الزراعة» شهدت نمواً بنسبة ٤/٦ ٪، بينما سجل قطاع «النفط الخام والغاز الطبيعي» نمواً سلبياً بنسبة ٣/٨ ٪. كما حقق قطاع «الصناعات والمعادن» نمواً بنسبة ٣/١ ٪، وقطاع «الخدمات» نمواً بنسبة ٥/١ ٪. وأضاف المركز: إنه في فصل الشتاء من العام ١٤٠٣ مقارنة بالفصل نفسه من العام السابق، يُقدَّر النمو الاقتصادي للبلاد بـ ١/٨ ٪، والنمو بدون النفط بـ ١/٩ ٪. وبذلك، يُقدَّر النمو الاقتصادي للبلاد في عام ١٤٠٣ مقارنة بعام ١٤٠٢ بـ ٢/٨ ٪، بينما يُقدَّر النمو بدون النفط بـ ٢/٧ ٪. ويُعتبر هذا الرقم أقل بحوالي نقطتين مئويتين من النمو المحقق في السنوات ١٣٩٩ إلى ١٤٠٢، والذي بلغ متوسطه ٤/٧ ٪.

### إنشاء ٧٩ محطة للطاقة الشمسية في طهران

أعلن المدير العام لمنظمة حماية البيئة في محافظة طهران عن الموافقة على إنشاء ٧٩ محطة للطاقة الشمسية في المحافظة. وقال حسن عباس نجاد: من بين ٩٤ استعلاماً تلقيناه بشأن إنشاء محطات للطاقة الشمسية في مختلف مدن المحافظة، تم حتى الآن إصدار تصاريح لـ ٧٩ محطة. وأشار عباس نجاد إلى التوزيع الجغرافي لهذه المحطات، وأضاف: تصدرت مدينتا باكدشت ٣٣ محطة وري بـ ٣٠ محطة أكبر عدده من الطلبات، في حين سجلت مدن إسلامشهر وقرجك ودماوند محطة واحدة لكل منها. وتابع: بناء على الدراسات، فإن أعلى قدرة لمحطات الطاقة الشمسية المطلوبة تعود لمدينة ري بـ ٤٦٤/٩ ميغاواط، تليها وارمين بـ ٣٤٨ ميغاواط، ثم ملارد بـ ١١٢/٠ ميغاواط. ولفت إلى أن إجمالي قدرة محطات الطاقة الشمسية المرخصة في محافظة طهران يبلغ أكثر من ١٠٠٠ ميغاواط.



### تقدّم المرحلة الأولى من مشروع نقل مياه بحر عمان إلى أصفهان

حققت المرحلة الأولى من مشروع نقل مياه بحر عُمان إلى محافظة أصفهان تقدماً بنسبة ٩٠ ٪ برعاية منظمة تنمية وتطوير المناجم والصناعات المعدنية «إيميدرو». وستفتح المرحلة الأولى من المشروع خلال العام الإيراني الجاري (ينتهي في ٢٠ آذار/ مارس ٢٠٢٦). وبدأت عمليات المرحلة المبكرة من خط انتقال مياه بحر عُمان إلى محافظة أصفهان (مرحلة سيرجان - أصفهان) قبل عامين. وتقع محافظات كرمان ويزد وأصفهان على طريق مشروع نقل المياه هذا. ويبلغ طول مسار نقل المياه في المرحلة المبكرة من سيرجان إلى أصفهان ٧٨٠ كم.

### عبر منفذ «إينتشه برون» الإيراني

## تراجزت ٣ ملايين طن من البضائع إلى روسيا وكازاخستان

آسيا الوسطى، ثم يتجه إلى منفذ سكة حديد إينتشه برون في إيران، وأخيراً من إينتشه برون إلى باكستان، مما يجعل منفذ إينتشه برون بوابة دخول رئيسية إلى البلاد.

وبحسب تقرير وكالة فارس للأخبار، تم الاتفاق على إنشاء ممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب (INSTC) بين إيران وروسيا والهند في سبتمبر/ أيلول ٢٠٠٠ في سانت بطرسبرغ. ويضم هذا الممر طرق الشحن البحري وسكك الحديد والطرق البرية لنقل البضائع بين الهند وروسيا وإيران وأوروبا الشرقية والغربية وآسيا الوسطى والقوقاز والمحيط الهندي والخليج الفارسي. وكان الهدف الأولي لهذا الممر هو ربط وتعزيز التعاون التجاري والاقتصادي بين الهند وإيران وروسيا وأوروبا، ليكون بمثابة بديل للطريق البحري التقليدي لقناة السويس.

يذكر أن الأعضاء الحاليين في هذا الممر هم الهند وإيران وروسيا وجمهورية أذربيجان وكازاخستان وأرمينيا وبيلاروسيا وطاجيكستان وقيرغيزستان وعمان وسوريا وتركيا وأوكرانيا وبلغاريا (بصفة مراقب).

سكك الحديد في إينتشه برون، فإننا نحاول زيادة القدرة على نقل البضائع على هذا المحور السككي. وفي العام الماضي، تم نقل نحو ٢٠٠ ألف طن من الحبوب عبر خط سكة حديد محافظة كلستان. وبحسب ذاكري، هناك استعداد لزيادة هذا الرقم إلى ٦٠٠ ألف طن.

وفي مارس/ آذار من العام الماضي، أعلنت شركة سكك الحديد الباكستانية أن التشغيل التجريبي لقطار الشحن الدولي بين باكستان وروسيا من المرجح أن يبدأ بحلول ١٥ مارس/ آذار ٢٠٢٥. وقبل أسابيع، أعلن ذاكري عن مرور قطار روسيا - باكستان عبر إيران، مشيراً إلى أن طاقة نقل البضائع بسكك الحديد من بيلاروسيا وروسيا غير محدودة، ويمكن أن تصل إلى ١٥ مليون طن، ومن المتوقع أن يتم نقل ٣٠٠ ألف طن من البضائع على هذا المسار هذا العام.

وكان مسار هذا القطار يمتد من بيلاروسيا وروسيا إلى كازاخستان وتركمانستان في

أعلن المدير العام لشركة سكك الحديد الإيرانية عن بذل الجهود لنقل نحو ثلاثة ملايين طن من البضائع عبر سكك الحديد إلى روسيا وبيلاروسيا وتركمانستان وكازاخستان عبر منفذ «إينتشه برون» الإيراني.

وقال جبار علي ذاكري، السبت، خلال تفقده سير بناء جسر سكة حديد «قره سو»: إن خط سكة حديد إينتشه برون في محافظة كلستان (شمال شرق) هو بوابة هذه المحافظة إلى دول آسيا الوسطى، ونحن نحاول نقل حوالي ثلاثة ملايين طن من البضائع إلى روسيا وبيلاروسيا وتركمانستان وكازاخستان عبر ممر سكة حديد شرق بحر قزوين. وأضاف: نظراً لأن الدول المجاورة لديها القدرة على الوصول إلى المياه الحرة عبر بلادنا من خلال منفذ

