

# لماذا تعزز إيران علاقاتها مع آسيا الوسطى؟



**من المرجح أن يظل تطوير ممرات النقل عبر آسيا الوسطى أحد الموضوعات الرئيسية في العلاقات الإيرانية - الصينية**

**الملف** شرح موقع «ذا دبلومات»، وهو أحد المصادر المتخصصة في العلاقات الدولية الإيرانية في عهد رئاسة مسعود بشكريان تعزز بوضوح سياستها في آسيا الوسطى، والتركيز على منطقة آسيا والمحيط الهادئ، سبب

العقوبات، في عام ٢٠٢٣، وافقت إيران على طلب طاشقند للانضمام إلى «اتفاقية تاشهار». وتخطط أوزبكستان لإنشاء مستودع ومحطة مخصصة في هذا الميناء، كما تدرس كازاخستان وطاجيكستان نهجاً مماثلاً. كما تجري مفاوضات لإنشاء ممرات نقل من آسيا الوسطى إلى الهند عبر البني التحتية الطرقية والموافق الإيرانية، وهو إجراء يتماشى مع المصالح الجيواقتصادية لدول آسيا الوسطى. وفي أغسطس ٢٠٢٤، بدأ نقل الحاويات من الموافق الهندية موندرا وأنغافيشا وتشيناي إلى أوزبكستان عبر ميناء بندرعباس وتركمانستان. وفي مارس ٢٠٢٥، أصبح نقل البضائع إلى كازاخستان عبر نفس الطريق عملياً. كما تخطط آسيا لإنشاء محطة متخصصة ومركز لوجستي في ميناء الشهيد رجائي (جنوب إيران)، هذه التطورات تظهر أن دول آسيا الوسطى عازمة على توسيع علاقاتها مع طهران.

من ناحية أخرى، يعد عبور آسيا الوسطى حيوياً لإيران أيضاً، حيث تعيّد طهران النظر في توجهها التجاري نحو الشرق. ودخلت إتفاقية التجارة الحرة الكاملة بين إيران ودول الاتحاد الاقتصادي الأوروبي (إيهـ) EAEU حيز التنفيذ في ١٥ مايو ٢٠٢٥، وهي إتفاقية تتطلّب على تخفيف كبير في التعرفيات الجمركية على معظم السلع.

وستتغذّر روسيا، باعتبارها الاقتصاد المهيمن في الاتحاد الأوروبي وبجموح تبادل تجاري مع إيران بلغ ٤٨ مليار دولار في عام ٢٠٢٤، أكثر من غيرها من هذه الإتفاقية. مع ذلك، لا تزال الصين أكبر شريك تجاري لإيران في الشرق، وبلغت قيمة التجارة الثنائية غير النفطية بين البلدين في العام الماضي ٣٤١ مليوناً، ومن المرجح أن يظل تطوير ممرات النقل عبر آسيا الوسطى أحد الموضوعات الرئيسية في العلاقات الإيرانية - الصينية، وسيبقى محظوظاً اهتمام خاص في المستقبل.

## مساعٍ إيرانية لزيادة التجارة مع العراق إلى ١٥ مليار دولار سنوياً

في إجمالي التجارة الثنائية خلال العام المُقبل، مجدداً الأمل في بلوغ حجم تبادل تجاري قيمته ١٥ مليار دولار حتى نهاية عام ٢٠٢٦، مضيقاً إن العراق ظل خلال السنوات الأخيرة من بين الشركاء التجاريين الثلاثة الأولى لإيران، وُعد حالياً تأتي إيران في الشرق، وبلغت قيمة التجارة الثنائية غير النفطية بين البلدين في العام الماضي ٣٤١ مليوناً، ومن المرجح أن يظل تطوير ممرات النقل عبر آسيا الوسطى أحد الموضوعات الرئيسية في العلاقات الإيرانية - الصينية، وسيبقى محظوظاً اهتمام خاص في المستقبل.

وأوضح إن السلع الإيرانية المصنعة ذات القيمة المضافة العالية تُصدر إلى العراق دون وجود منافس فعلٍ لها هناك، هو ما يجعل من العراق السوق الوحيدة التي تتمتع إيران فيها بهذه الأفضلية.

وأشار إلى أن صادرات إيران إلى الصين والإمارات، رغم زيادةها، لا تُقارن من حيث القيمة المضافة والفائدة الاقتصادية التي تحقّقها تلك الصادرات إلى العراق.

**تحديات التجارة مع العراق**

وحوّل التحديات التي تواجه التجارة مع العراق، أشار الأمين العام لغرفة التجارة المشتركة إلى أن هناك مشكلات مشابهة لما تواجهه إيران في تصديرها إلى بقية الدول المجاورة، من بينها غياب نظام النقل المباشر أو الترانزيت المشترك.

وأوضح إن البضائع الإيرانية لا يمكن تفريغها معاشرة عند الوصول إلى وجهتها داخل العراق، بل تنقل من الشاحنات الإيرانية إلى شاحنات عراقية، مما يزيد من تكاليف الشحن ويؤثّر سلباً على جودة السلع. وأضاف: إن التجارة الإيرانية مع العراق لا تزال خاضعة لنظام الموافن، مشيراً إلى غياب الإدارة الموحدة على المعابر الحدودية وتعدد الجهات المسؤولة - التي يفوق عددها ٢٢ جهة - مما يخلق عقبات كبيرة أمام النشاط التجاري.



## بمقدار ٦٣٥ مليون قدم مكعب زيادة طاقة إيران الإنتاجية اليومية من الغاز

قال الأمين العام لغرفة التجارة المشتركة بين إيران والعراق: إن حجم التجارة بين إيران والعراق خلال العام الماضي اقترب من ١٢ مليار دولار من حيث الصادرات، مع ميزان تبادل تجاري إجمالي تجاوز ١٢ مليار دولار؛ مضيفاً إن واردات إيران من العراق بلغت نحو ٧٥٤ مليون دولار، وهو ما سجل نمواً جيداً مقارنة بعام ٢٠٢٣ ومتوسط العقد الماضي.

وأوضح جهان بخش سنجاري شيرازي، أمين الإثنين في مقابلة صحفية، إن متوسط واردات إيران من العراق لم يتجاوز عادة ١٠٠ مليون دولار سنوياً، واستثناء عام ٢٠٢٢، حيث بلغت الواردات نحو ملياري و٧٠ مليون دولار، كان جزء منها في إطار استيراد مدخلات علية من إنتاج الغاز في البلاد بعد إجراء الاختبارات النهائية، مما سيضيف حوالي ٦٣٥ مليون قدم مكعب إلى الطاقة الإنتاجية اليومية للغاز في البلاد.

وقال حميد رضا ثقفي، المدير التنفيذي لشركة بتروبراس، حول التعديلات الفنية لحرق هذا البتر: تم حرق هذا البتر على الرغم من العدد الممكن، على عمق ٤٦٤ مترًا، على الرغم من العديد من التصدعات والكسور، وذلك بالاعتماد على خبرة المهندسين الإيرانيين، من قبل شركة بسكو، التابعة لمجموعة بتروبراس، ويدعم فعال من شركة بارس للنفط والغاز بصفتها الجهة المنفذة للمشروع. وأضاف: تم تحويل مشاكل الحرفي هذه البتر بعنابة وتوثيقها كبروس مستفادة، وذلك للتحمّل في وقت الحرفي بشكل أكثر فعالية في استمرار العمليات على هذه المنصة.

وفي إشارة إلى الدور البارز لهذه المجموعة في زيادة طاقة إنتاج الغاز في البلاد، قال ثقفي: خلال الأشهر الثمانية الماضية، أضفت أكثر من ٢٤٣ مليون قدم مكعب يومياً إلى طاقة إنتاج الغاز في البلاد في حقل بارس الجنوبي.

وأضاف: بعد إجراء الاختبارات النهائية وعمليات صنح الأحمال (Acidizing) لغسل الطبقات الإنتاجية، بدأ هذا البتر بالتدفق في ٢٤ أيار / مايو، وبعد ذلك تم إجراء عمليات تحميص ووقف الخطة دخل البتر دائرة الإنتاج بعد إكمال الاختبارات النهائية.

وقال المدير التنفيذي لشركة بتروبراس: إن هذا البتر

يضيف نحو ٦٣٥ مليون قدم مكعب إلى طاقة إنتاج الغاز في البلاد يومياً، وهو إجراء فعال في العدم من اختلال توازن الطاقة وزيادة استقرار إمدادات الغاز في البلاد.

وكانت المرحلة الأولى من حقل بارس الجنوبي، وهي المرحلة الأولى من تطوير هذا الحقل الغازاني الضخم، قد شُكلت سابقاً من قبل شركة بتروبراس في عام ٢٠٠٤ في

**الرؤية المستقبلية** وصف «أمر همابون جهاني» المدير العام لميناً أرين الجاف، المشروع بأنه «نقطة تحول في الصناعة اللوجستية بالبلاد». ويرى أن هذه البنية التحتية السككية تضع طهران في موقع جديد على خريطة النايل في العالم، ويمكن أن تصبح مركزاً ثالثاً في الشرق الأوسط.

وقد صمم أرين على مرحلتين: المرحلة الأولى: بمساحة ٢٢ هكتاراً وثلاثة خطوط سككية نشطة، دخلت حيز التشغيل. المرحلة الثانية: تهدف إلى زيادة السعة الجمركية والعبورية، باستثمار ٢٠ مليون دولار. وأشار «حسن كريم نبا» خبير النقل والعبور، إلى أن التعديلات الجمركية تشكل عائقاً رئيسياً، محدزاً من أن الإزدحام في الموانئ الجنوبية مثل ميناء الشهيد رجائي «إنداز خطر ل الأمن وكفاءة سلسلة التوريد الوطنية».

**ال فرص العالمية** إيران ليست مجرد مسار عبور في ممر الشرق والغرب، بل هي على أعتاب أن تصبح لاعباً لوحيستياً نشطاً في آسيا عبر مشاركتها في مشروع الصين العالمي «الحزام والطريق».

وقد اختتم جهان كلامه برواية استراتيجية «أرين ليس مجرد ميناً، بل هو مستقبل نقل العاصمه». الآن، صفارة القطار القادم من الصين إلى طهران ليست مجرد حدث رمزي، بل إندازاً بدء تحول حقيقي في طرق التجارة الإيرانية.

ومع وصول أول قطار صيني، بدأ مسار جدي في الاقتصاد الإيراني، سار بمقدمة، إذا أدى بحكمة، أن يحول إيران إلى أحد أهم اللاعبين في الممرات الدولية.

وفقاً للمسؤولين، فقد تم حتى الآن تصدير أكثر من ٥ آلاف طن من هذا المينا.

